

Rozdział 1

Urbanistyka współczesna. Wybrane nurty oraz przykłady ich realizacji

Wiktor Wróblewski

Politechnika Łódzka, Wydział Budownictwa, Architektury i Inżynierii Środowiska, Instytut Architektury i Urbanistyki

 <https://orcid.org/0000-0002-6821-908X>

Jakub Zasina

Uniwersytet Łódzki, Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny, Instytut Gospodarki Przestrzennej

 <https://orcid.org/0000-0001-7519-6982>

1.1. Wprowadzenie

Z perspektywy historii budowy miast wiek XX wydaje się najbardziej dynamicznym okresem rozwoju nurtów w urbanistyce. Na przestrzeni ubiegłego stulecia formułowano i wdrażano założenia projektowe, które miały na celu usprawnić funkcjonowanie miast, a przede wszystkim podnieść jakość życia ich mieszkańców. Część z nich okazała się jednak wadliwa lub niekompletna, co prowadziło do ich negacji i zastępowania kolejnymi. Współczesne oblicze urbanistyki, które ma swoje źródła w krytyce zjawisk obserwowanych w miastach od przełomu lat 50. i 60. XX wieku (Solarek, 2011), jest bardzo niejednorodne. W praktyce zawodowej oraz w dyskusjach akademickich zajął lub ścierają się ze sobą różne podejścia. W konsekwencji struktury przestrzenne miast są w tym samym czasie uzupełniane realizacjami urbanistycznymi wychodzącymi z nurtów o różnych założeniach i metodykach. Wydaje się wszakże, że w literaturze przedmiotu brakuje stosownego przeglądu i klasyfikacji tych nurtów.

Celem niniejszego rozdziału jest zatem przedstawienie wybranych nurtów urbanistyki, które wyłoniły się i zostały upowszechnione w ostatnich dekadach po obu stronach północnego Atlantyku, a także ich klasyfikacja w drodze porównania ich założeń, metod i realizacji. Przeprowadzona analiza umożliwiła identyfikację dwóch kluczowych osi rozgraniczających nurty urbanistyki współczesnej pod względem doktrynalnym i metodologicznym. Pierwsza z tych osi to STRUKTURA vs. PROCES, w której ramach porównane są efekty zorientowane na stworzenie

nowej formy lub uruchomienie nowych działań w miastach. Druga oś to TAKTYKA vs. STRATEGIA, która pozwala odróżnić drobne, oddolne interwencje urbanistyczne od wielkich inwestycji realizowanych odgórnie.

Na kolejnych stronach wyjaśnione są źródła, które stały za zarysowaniem się obu zidentyfikowanych osi. Wskazano też najważniejsze aspekty ideowe wybranych nurtów urbanistyki współczesnej. Założenia każdego z nich ilustrują przykłady zrealizowanych projektów urbanistycznych wraz z fotografiami – podane przy każdej z nich współrzędne geograficzne wystarczy przepisać do internetowych serwisów mapowych, aby samodzielnie obejrzeć pełną skalę i kontekst przedsięwzięcia. Prezentacja koncentruje się na niedawnych realizacjach w Europie oraz w Ameryce Północnej. Omówienie współczesnych nurtów poprzedza jednak syntetyczny opis zjawisk i procesów, które determinowały domenę projektowania urbanistycznego w wieku XX. Stanowią one kontekst niezbędny do zrozumienia urbanistyki wieku XXI.

1.2. Rozkwit i upadek wielkich idei

Wiek XIX upłynął w Europie i Ameryce Północnej pod znakiem urbanizacji na skalę wcześniej nieznaną, która wraz z industrializacją nadała „kształt temu, co dzisiaj rozumie się pod pojęciem miasta” (Majer, 2014: 7). Duże i szybko rosące miasta powołał do życia napędzany silnikiem parowym przemysł, który z czasem stał się jednak ich utrapieniem (Jewtuchowicz et al., 2016). Na przełomie XIX i XX wieku zamiana pary na elektryczność pozwoliła dystrybuować energię poza fabryki do innych części miast, upowszechniając zdobycze techniczne także w gospodarstwach domowych. Z drugiej strony źródło energii elektrycznej, jakim było spalanie węgla, zwiększyło zanieczyszczenie miejskiego powietrza. Oprócz elektrowni rozwijające się w miastach zakłady metalurgiczne, hutnicze i chemiczne również okazały się trudnym sąsiedztwem dla mieszkańców. Coraz silniejsze stawały się zatem społeczne oczekiwania w zakresie dostępu do światła słonecznego i świeżego powietrza w miejscu zamieszkania oraz co do czasu i miejsca rekreacji pośród zieleni. Nerozwiazanymi problemami pozostawały nierówności społeczne, wyrażające się m.in. niedostatkiem mieszkań tanich, a zarazem o dobrym standardzie. Wiek XX odziedziczył zatem miasta o niskiej jakości życia. Mimo to miasta wciąż przyciągały nowych mieszkańców, którzy przybywali do nich przyciągani możliwościami niedostępnymi na ówczesnej wsi i nadzieją na polepszenie swojego bytu. Jednocześnie wraz z początkiem wieku XX pojawiły się artystyczna *secesja*, czyli chęć zerwania z kulturą epok minionych, oraz społeczna rewolucja, zmierzająca do zerwania ze starym porządkiem świata.

Wszystkie te czynniki okazały się podatnym gruntem dla nurtu określanego dziś mianem *modernizmu*. Doktrynerzy nowoczesności z lat 20. i 30. XX wieku głosili

konieczność zastąpienia dotychczasowych ludzi i budynków ich nowymi wersjami. Zachwyty nad rozwojem technicznym, który zrodził się w wyniku industrializacji, wyniósł idee „człowieka-maszyny” (Szczerki, 2010) oraz domu jako „maszyny do mieszkania” (Le Corbusier, 2012). Podobne idee przeniknęły także na grunt miejski. Miasta oraz ich poszczególne części miały stać się swoistymi maszynami realizującymi przypisane im funkcje. W tym duchu wysunięto wizję „miasta funkcjonalnego”, którą najpierw w roku 1933 opracował IV kongres CIAM, a dekadę później zredagował Le Corbusier (2017). W myśl końcowych postanowień Karty struktura przestrzenna miast miała przyjąć formę odrębnych dzielnic pełniących pojedyncze funkcje: dzielnic sypialni, dzielnic przemysłowych oraz centrum administracyjno-komercyjnego. W rozdzielaniu funkcji miast między dzielnice widziano szansę na podniesienie stanu sanitarnego miast, jednak pociągało to za sobą konieczność znacznej rozbudowy sieci transportu. Wdrażanie wizji „miasta funkcjonalnego” w miastach europejskich przyniosło w rezultacie „śmierć” tradycyjnej ulicy-korytarza i uwolnienie ziemi od zabudowy. Kwartały kamienic zaczęły zastępować oddalonymi od siebie i rozdzielonymi szerokimi terenami zieleni blokami mieszkalnymi oraz osobnymi pawilonami handlowymi. Warto zwrócić uwagę, że projekty „osiedli społecznych” w dwudziestoleciu międzywojennym były kompletnymi rozwiązaniami nie tylko techniczno-przestrzennymi podnoszącymi stan higieny, lecz również zawierały koncepcje dotyczące ekonomiki budowania i późniejszego zarządzania osiedlami w odpowiedzi na potrzebę zmniejszania nierówności społecznych. Na większą skalę zaczęto eksperymentować z typizacją i standaryzacją architektury, co było motywowane zarówno kwestiami estetycznymi, jak i dążeniem do obniżania kosztów budowy mieszkań. Drugi ze wspomnianych motywów był kluczowy dla przezwyciężenia problemu „głodu mieszkaniowego”, zwłaszcza po stronie biedniejszych warstw ludności miejskiej (Zasina, 2012).

Duch *modernizmu* dominował także w latach 40. i 50. XX wieku w Europie Zachodniej, kiedy prowadzono w niej szybką odbudowę i rozbudowę miast po zniszczeniach II wojny światowej. W Stanach Zjednoczonych powrót wojskowych logistyków z wojny przyniósł zachwyty nad metodami statystycznymi i modelowaniem matematycznym, które zaprzęgnięto do zwiększania funkcjonalności i efektywności sieci osadniczej. Zarazem publiczne programy budowy autostrad międzystanowych oraz dotacji do budowy domów przez powracających z wojny weteranów w krótkim czasie całkowicie odmieniły oblicze amerykańskiej urbanizacji. Tą drogą uruchomiono proces *suburbanizacji*. Tamtejsze miasta zaczęły rozlewać się na tereny je otaczające za sprawą nowo powstających przedmieść, czyli suburbiów, na których masowo wznoszono domy jednorodzinne. Stały się one za niedługo dzielnicami sypialniami, z których dojeżdżano do centrów miast w celach zawodowych coraz powszechniejszymi samochodami. Wraz z narodzinami konsumpcjonizmu amerykańskie przedmieścia zaczęły przejmować niektóre z funkcji zarezerwowanych dotąd dla śródmieść, takie jak handel czy rozrywka. Procesy te zrodziły nowe wzorce przestrzenne segregacji społecznej oraz uruchomiły degradację centrów amerykańskich miast (Rybczyński, 1996).

Natomiast w Polsce, tak jak w całym bloku wschodnim, do roku 1956 obowiązywał przyjęty przez partię komunistyczną *realizm socjalistyczny*, w którego ramach tworzone projekty urbanistyczne składające się z monumentalnych, szerokich ulic z obrzeżną zabudową mieszkalną z częściowo usługowymi parterami i dużymi wewnętrznymi dziedzińcami. Budynek położonym przy reprezentacyjnych przestrzeniach publicznych nadawano kostium architektoniczny w stylu łączącym *art déco* z tradycyjnymi motywami narodowymi i sztuką politycznie zaangażowaną. Po odwilży w bloku wschodnim w latach 60. XX wieku projektanci próbowali nadgonić i zarazem przegonić rozmachem realizację w nurcie *modernizmu*. Elektryfikacja znacznych obszarów oraz dalsze uprzemysłowienie napędzały realizację nowych modernistycznych miasteczek lub osiedli wokół dotychczasowych miast. Centralne planowanie sprzyjało *modernizmowi* w urbanistyce i umożliwiło wypracowanie *pojęcia systemowego* do planowania rozrostu miast (Malisz, 1980).

Modernizm dojrzewał w latach 60. XX wieku po obu stronach żelaznej kurtyny. Architektura po *konstruktywizmie* przyjęła kolejne odsłony: *brutalizmu*, *metabolizmu* i *strukturalizmu*. Z drugiej strony pod koniec tej dekady dorosło i doszło do głosu pokolenie powojennego baby boomu, które szczególnie na Zachodzie zaczęło kontestować obowiązujące kierunki kulturowe. W duchu *sytuacjonizmu* odbywały się protesty studenckie znane jako „maj '68”, jednocześnie zaś prowadzono psychogeograficzne badania *urbanizmu unitarnego* wykazujące, że przestrzeń i jej dekoracja tworzą sytuacje dla konkretnych zachowań jej użytkowników. Modernistyczne projekty – uporządkowane i funkcjonalne – były oceniane jako nudne, a porządkowi istniejących miast zarzucano utrzymywanie ludzi w podległości, bierności i izolacji. Tymczasem kontrkultura lat sześćdziesiątych marzyła, aby ludzie byli zdolni samodzielnie wytwarzać przestrzeń (Winkler, 2018). W tym okresie – w roku 1964 – środowisko ekspertów konserwacji zabytków przyjęło z kolei Kartę Wenecką, w której postulowano, aby architekci i planiści dbali o włączenie zabytków architektury w strukturę współczesnych miast, zachowując trwałość budowli i zespołów. W Kartce uznano ponadto, że nie należy zmieniać układu przestrzennego zabytku, powinno się chronić także jego otoczenie, a wszystkie nowo dodane elementy powinny być odróżnialne od obiektów historycznych. Za niedopuszczalne uznano umieszczanie wiernych kopii budynków i ich elementów w miejsce oryginalnych (Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków, 1964). Kierunek ten był zatem częściową krytyką wcześniejszych praktyk zarówno w nurcie *modernizmu*, jak i *realizmu socjalistycznego*.

Przełom lat 60. i 70. XX wieku uznawany jest za początek różnych i równoległych trendów w kulturze składających się na *postmodernizm*. W konsekwencji w latach siedemdziesiątych oprócz kontynuacji budowy modernistycznych osiedli wokół istniejących miast kulturowy *kontekstualizm* wprowadził nowe, zharmonizowane podejście projektowania w kontekście historycznego sąsiedztwa. Zarówno na Wschodzie, jak i na Zachodzie zaczęto szanować tradycyjne struktury przestrzenne, nowym zaś starano się nadawać zindywidualizowane formy. Ponadto w tym czasie miasta krajów zachodnich zaczynały mierzyć się ze zjawiskiem

dezindustrializacji. Wiązała się ona najpierw z rozluźnianiem powiązań między miastami a fabrykami, a następnie także z automatyzacją i robotyzacją linii technologicznych oraz z przenoszeniem produkcji do krajów rozwijających się (Power et al., 2010). W rezultacie coraz mniej mieszkańców miast pracowało w przemyśle, a struktura przestrzenna miast zaczynała przyjmować „porowaty” charakter za sprawą wzrastającej liczby opustoszałych terenów poprzemysłowych – swoistych „pustek miejskich” (Wróblewski, 2018). Również kryzys naftowy z roku 1973 uświadomił wszystkim kruchość cywilizacji przemysłowej, nieodpornej na wyczerpanie zasobów i źródeł energii. Od tego momentu w miastach Europy Zachodniej rozpoczęło się powolne i długotrwałe ograniczanie uzależnienia od samochodu jako środka transportu indywidualnego. Tymczasem w krajach bloku wschodniego upowszechnianie motoryzacji dopiero nabierało rozpędu.

W latach osiemdziesiątych niewydolność i nieefektywność gospodarki centralnie planowanej oraz marnotrawstwo i chaos organizacyjny doprowadziły do kryzysu ekonomii *realnego socjalizmu*. Problemy gospodarczo-polityczne pozwoliły na wcielenie w życie społecznego przekonania o wyczerpaniu się idei *modernizmu*. W porównaniu z Zachodem spóźniona o ponad dekadę doktryna *postmodernizmu*, opisana także w Warszawskiej Deklaracji Architektów z roku 1981 (Bruszewski, 1982), apelowała o projektowanie w duchu wolności, godności, równości i sprawiedliwości społecznej, o powrót do realizowania osad i osiedli w ludzkiej skali, z użyciem zróżnicowanych lokalnych materiałów, z poszanowaniem zastanej wcześniejszej zabudowy (Crowley, 2018).

W latach dziewięćdziesiątych, już po transformacji ustrojowej w bloku wschodnim, *leseferyzm* obecny stał się nie tylko w sferze polityki ekonomicznej, ale też w gospodarowaniu przestrzenią. W miastach postsocjalistycznych rozpoczęła się strategiczna gra o przewagę konkurencyjną w rywalizacji miejsc oraz w rywalizacji o terytorium. Tymczasem miasta zachodnie koncentrowały się na zarządzaniu wartością i tożsamością, samorządy wspólnie z interesariuszami rozwijały podejście partycypacyjne. Natomiast pod koniec wieku XX wszystkie miasta Europy i Ameryki Północnej zaczęły mierzyć się z wyzwaniami globalizacji, którą przyśpieszyły rozwój technologii teleinformatycznych oraz offshoring procesów produkcyjnych i nieprodukcyjnych.

Z perspektywy europejskiej za klamrę zamykającą burzliwy rozwój założeń, metod i praktyki urbanistycznej XX wieku można uznać uchwalenie Nowej Karty Ateńskiej w roku 2003, w której Europejska Rada Urbanistów (2003) sformułowała wizję miasta XXI wieku. W Karcie tej stwierdzono, że europejskie miasto przyszłości istnieje „już dziś”, wskazując na konieczność doskonalenia już zurbanizowanych terenów, zamiast myśleć o budowaniu nowych ośrodków od podstaw. Zamiast „miasta funkcjonalnego” za pożądany w Europie kierunek rozwoju uznano „miasto spójne”, tj.:

- miasto, które przede wszystkim jest spójne w czasie, czyli ma zachowaną ciągłość historyczną;
- miasto, które nie jest pofragmentowane fizycznie i funkcjonalnie, lecz złączone sieciami infrastruktury technicznej, informatycznej i łączności;

- miasto, które jest zgodne, zintegrowane i harmonijne, a jednocześnie heterogeniczne społecznie;
- miasto z gospodarką opartą na różnorodności i współpracy, które jest osadzone ekonomicznie w swoim regionie oraz zsielowane globalnie;
- miasto spójne przyrodniczo, zdrowe, zbilansowane ekologicznie i energetycznie.

Wszystkie obszary spójności miasta, w myśl postanowień Nowej Karty Ateńskiej, miały mieć swoją syntezę w przestrzeni.

W ustabilizowanej demograficznie Europie z utrwaloną tradycją miejskości Nowa Karta Ateńska jednoznacznie zanegowała potrzebę rozlewania się miast i wysunęła na pierwszy plan przede wszystkim adaptację i rewitalizację już istniejących struktur urbanistycznych. Tymczasem w Stanach Zjednoczonych – przeciwnie – toczył się wyrazisty doktrynalny spór między *neotradycjonalizmem* a *poststrukturalizmem* w urbanistyce. Dlatego w dalszej części zaprezentowane zostaną dwa odmienne nurty, które wykrystalizowały się tam z krytyki *modernizmu* na przełomie XX i XXI wieku, czyli *nowy urbanizm* oraz *urbanizm krajobrazowy*¹. Ich ilustracją będą jednak głównie przykłady realizacji europejskich, które świadczą o tym, że oba wskazane nurty należy rozpatrywać w odniesieniu do praktyki urbanistycznej z obu stron północnego Atlantyku.

1.3. Nowy urbanizm

Nowy urbanizm (*New Urbanism*) to neotradycyjny nurt, w którego ramach stworzono doktrynę i metodologię opracowywania planów i projektów urbanistycznych we wszystkich skalach – od pojedynczego budynku, przez całe dzielnice i miasta, po regionalne sieci osadnicze. W założeniach tego nurtu można wyróżnić kilka wspólnych wytycznych projektowych, które są inspirowane tradycyjnym miastem europejskim. W szczególności ideą przewodnią *nowego urbanizmu* jest forma miasta narastająca stopniowo ku jego centrum (Duany et al., 2004), wyrażona tzw. transektem urbanistycznym (zob. Wróblewski, 2016).

Zrodzony w Stanach Zjednoczonych jako odpowiedź na deficyty suburbiów (Duany et al., 2000), *nowy urbanizm* postuluje w pierwszej kolejności powrót do tradycyjnej struktury przestrzennej dzielnic miejskich². W świetle tego zało-

1 W przekładzie na potrzeby niniejszego rozdziału użyty jest terminem *urbanizm*, natomiast w rodzimym piśmiennictwie nazwy omawianych nurtów tłumaczone są często jako *urbanistyka* – odpowiednio *nowa urbanistyka* i *urbanistyka krajobrazowa*. Przez analogię do nazewnictwa różnych nurtów w architekturze i sztuce można uznać, że prezentowane nurty są swoistymi *izmami* funkcjonującymi w ramach dyscypliny naukowej lub profesji zawodowej, jaką jest urbanistyka.

2 Zarówno w polszczyźnie, jak i w angielszczyźnie, istnieje kilka różnych terminów na określenie większych lub mniejszych fragmentów przestrzeni miejskiej. W zależności od przedmiotu i rodzaju analizy w użyciu pozostają „dzielnica” lub „rejon” (*borough* lub *district*), „osiedle” (*estate*),

zenia dzielnice powinny cechować się wyraźnymi centrami skoncentrowanymi na wspólnych działaniach społeczności lokalnych wokół handlu, kultury i administracji. Tym wyjątkowym miejscom odwiedzanym przez mieszkańców w celu zaangażowania się w życie sąsiedzkie i działalność obywatelską nowi urbaniści poświęcili wiele uwagi (Congress for the New Urbanism, 2000). Dzielnice, według nich, powinny posiadać również krawędzie, czyli identyfikowalne przestrzenne granice, a także punkty charakterystyczne ułatwiające mieszkańcom orientację w przestrzeni. W projektach *nowego urbanizmu* wyznacza się ponadto specjalne, eksponowane miejsca dla budynków o wyjątkowych funkcjach. Lokalizacja i forma architektoniczna takich budynków powinny wyrażać zbiorową tożsamość i aspiracje społeczności lokalnej. W rezultacie nowi urbaniści zwykle lokują budynki użyteczności publicznej w miejscach, które podnoszą ich znaczenie.

Postulatem *nowego urbanizmu* jest tworzenie dzielnic dających możliwość przemierzania się pieszo tak, aby większość potrzeb mieszkańców mogła być zaspokojona w promieniu kilkuminutowego spaceru od domu lub miejsca pracy. W tym celu *nowy urbanizm* proponuje tworzenie ulic przyjaznych pieszym: budynki mają znajdować się w pierzei i posiadać drzwi, okna oraz witryny lokali usługowych od frontu, ulice mają być obsadzone szpalerami drzew, a szerokie chodniki i wąskie jezdnie lub przestrzenie współdzielone mają za zadanie spowalniać ruch kołowy. *Nowy urbanizm* zachęca do stosowania gęstej siatki ulic, aby piesi mieli możliwość wyboru kilku dróg przejścia z punktu A do punktu B, a także aby rozpraszać ruch kołowy.

Nowy urbanizm opowiada się za różnorodnością i mieszanym użytkowaniem pojedynczych obiektów, przestrzeni publicznych i całych kwartałów zabudowy. Budynki i kwartały mają oferować mieszankę sklepów, lokali usługowych, biur i mieszkań. Same mieszkania mają cechować się różnorodnymi metrażami i cenami, aby społeczność lokalna składała się z ludzi w różnym wieku, o różnym poziomie dochodów, różnej rasy i kultury. *Nowy urbanizm* zachęca do zwiększenia gęstości zabudowy tak, aby mieszkania, sklepy i usługi znajdowały się blisko siebie, a piesze przemierzanie się między nimi było możliwie najwygodniejsze.

Dbalność przedstawicieli *nowego urbanizmu* o jakość architektury i urbanistyki wyraża się postulatem, żeby budynki tworzące dane dzielnice podkreślały lokalne, historyczne cechy. Przestrzenie zaprojektowane przez nowych urbanistów mają być kompletnie wyposażone, oferując wygodę i doznania wizualne użytkownikom miasta. Całość – budynki i przestrzeń między nimi – ma zagwarantować wysoką jakość życia w dzielnicach. Nowi urbaniści są bowiem przekonani, że miejsca wysokiej jakości wzbogacają życie społeczne oraz kształtują poczucie tożsamości lokalnej.

„sąsiedztwo” (*neighbourhood*) lub „okręg” (*ward*). W większości przywoływanych zagadnień i przykładów najwłaściwszym terminem jest „sąsiedztwo”, przez które rozumieć należy fragment miasta zamieszkiwany przez społeczność sąsiedzka, która z tą zamieszkiwaną przestrzenią miasta może się identyfikować. Ze względu jednak na inne znaczenia terminu „sąsiedztwo” w urbanistyce (np. fizycznego otoczenia obiektów architektonicznych) w niniejszym rozdziale zamiast o sąsiedztwach będziemy mówić o dzielnicach jako fragmentach miast.

Nowy urbanizm opowiada się też za równoważeniem rozwoju polegającym na tym, że społeczność lokalna ma szanować naturalne systemy i wykorzystywać technologie przyjazne dla środowiska. Powinna zatem dbać o efektywność energetyczną, przemieszczać się między dzielnicami i miastami wysokiej jakości transportem publicznym, a na krótsze dystanse używać rowerów, rolek, hulajnóg i własnych nóg. Ponadto nowi urbaniści starają się wiązać społeczność miejską z okolicznymi terenami rolniczymi, zachęcając do ochrony gruntów przed zabudową i konsumpcji lokalnej żywności (Duany, 2011).

Nowy urbanizm promuje ulepszenie już istniejących terenów miejskich zamiast urbanizowania kolejnych. Mimo to najbardziej znanymi i najchętniej przywoływanymi przykładami realizacji tego nurtu są przede wszystkim nowo projektowane miasteczka wznoszone na „surowym korzeniu”, takie jak Seaside w Stanach Zjednoczonych czy Poundbury w Anglii. Z kolei w Polsce założenia *nowego urbanizmu* odnoszone są często do projektu miasteczka Siewierz-Jeziorna (znajdującego się wciąż na wczesnym etapie realizacji). Dlatego aby wyjść poza te dobrze rozpoznane realizacje oraz zilustrować potencjał *nowego urbanizmu* do przebudowy i doposażania miast, poniżej pokazano dwa inne projekty. Zrealizowano je wśród już istniejących struktur urbanistycznych.

Pierwszym z nich jest zespół urbanistyczny Città Nuova w Alessandrii we Włoszech zaprojektowany pod kierunkiem Kriera i Tagliaventiego. Projektanci stanęli przed zadaniem zagospodarowania kwartału będącego rodzajem „pustki miejskiej” pozostałej po dawnych zabudowaniach fabrycznych. Kwartał ten stanowi część dzielnicy Pista rozplanowanej na typowej XIX-wiecznej siatce urbanistycznej. Najbardziej oczywistym rozwiązaniem projektowym wydawałoby się w tym wypadku obudowanie pustego dotąd kwartału zabudową kamieniczną. Utworzyłaby ona wówczas wewnętrzny wspólny dziedziniec, co byłoby zgodne z myślą urbanistyczną postulowaną przez *nowy urbanizm*. Krier i Tagliaventi dostrzegli jednak, że dzielnica Pista pozbawiona była placu miejskiego, a zatem charakterystycznego dla włoskich miast elementu krystalizującego ich strukturę przestrzenną oraz ogniskującego życie społeczności lokalnej. Przy tym wielkość zaprojektowywanego kwartału – 85 x 100 metrów – była wystarczająca, aby taki plac ukształtować między nowo projektowaną zabudową.

W rezultacie w projekcie Città Nuova pomyślnie przekształcono jeden dotychczasowy kwartał w trzy mniejsze, między nimi zaś poprowadzono kameralne uliczki oraz zlokalizowano aż trzy miejskie place. Elementem stanowiącym zwornik zespołu urbanistycznego jest główny centralny plac wraz z wolnostojącym budynkiem banku, pełniącym funkcję dominanty (fot. 1). Do tej centralnej przestrzeni wiodą uliczki, diagonalnie przecinające nowe założenie oraz zapewniające powiązania z otaczającą siecią uliczną (fot. 2). Dwie krawędzie Città Nuova – północno-zachodnia oraz południowo-wschodnia – stanowią mniejsze place, swoiste bramy zapraszające przechodniów do przeniknięcia wewnątrz, na plac główny. Mniejszy plac w północno-zachodniej krawędzi zespołu eksponuje ponadto sylwetę sąsiedniego kościoła Madonna del Suffragio. Projekt cechuje się nieregularną kompozycją urbanistyczną (Krier, 2011).



Fotografia 1. Città Nuova, Alessandria, Włochy: główny plac z budynkiem banku oraz zabudową kamieniczną

Źródło: Jakub Zasina, 2017. Współrzędne geograficzne: 44°54'13.9"N 8°37'08.7"E.



Fotografia 2. Città Nuova, Alessandria, Włochy: uliczka prowadząca do głównego placu

Źródło: Jakub Zasina, 2017. Współrzędne geograficzne: 44°54'12.8"N 8°37'09.8"E.

W wypadku Città Nuova zasady *nowego urbanizmu* odzwierciedlone są nie tylko planem urbanistycznym, ale także programem funkcjonalnym i wyrazem architektonicznym nowo powstałej zabudowy. Ma ona charakter kamieniczny, umożliwiający mieszanie funkcji. Jej wyższe kondygnacje przeznaczone są na mieszkania, natomiast partery mieszczą lokale handlowe i usługowe. Kreowaniu życia publicznego wzdłuż aktywnych parterów sprzyja wyłączenie uliczek z ruchu kołowego oraz schowanie miejsc postojowych dla samochodów w parkingu podziemnym. Nowa architektura nawiązuje bezpośrednio do historycznej zabudowy piemonckich miasteczek, gdyż poza właściwymi dla niej bryłami, detalami oraz kolorystką uwzględniła również wprowadzenie arkad w parterach kamienic.

Drugim z projektów służących za ilustrację postulatów *nowego urbanizmu* jest zespół urbanistyczny Paternoster Square w Londynie w Anglii. Jego projekt, ostatecznie opracowany w roku 1996 pod kierunkiem Whitfielda, dotyczył przebudowy jednego z najbardziej reprezentacyjnych fragmentów brytyjskiej stolicy, znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie jej symbolu – katedry św. Pawła (fot. 3). Warto w tym kontekście podkreślić, że omawiana przebudowa nie była pierwszą w tej przestrzeni w ostatnim półwieczu. Otoczenie katedry św. Pawła, zniszczone bombardowaniami w trakcie II wojny światowej, wypełniono bowiem już w latach 60. XX wieku zabudową biurową doby *modernizmu*. Jej zużycie moralne i negatywny wizerunek, a przede wszystkim chęć właścicieli do zdyskontowania jednej z najatrakcyjniejszych lokalizacji w Londynie, doprowadziły do podjęcia decyzji o wyburzeniu dotychczasowego kompleksu biurowego oraz o zastąpieniu go nowym zespołem urbanistycznym. Jednakże nobliwe otoczenie oraz szerokie zainteresowanie projektem ze strony najwyższych władz państwowych i opinii publicznej sprawiły, że proces krystalizowania się ostatecznej koncepcji Paternoster Square zajął blisko dwie dekady (Moughtin, 1992; Hesson, 2020).

Paternoster Square, którego realizację ukończono w roku 2003, stanowi zespół siedmiu budynków-kwartalów o zróżnicowanej wielkości i intensywnej zabudowie, rozrysowanych na względnie wernakularnej siatce urbanistycznej. Kluczowym elementem kompozycyjnym zespołu jest plac główny, posiadający od strony południowej wydatną perspektywę na zabytkową katedrę (fot. 3). Do placu prowadzi szereg kameralnych ulic przeznaczonych dla ruchu pieszego.

Mimo iż na wyraz architektoniczny zespołu Paternoster Square składają się częściowo materiały właściwe architekturze współczesnej (np. spore przeszklenia; fot. 4), całość utrzymana jest w stylistyce nawiązującej do zabudowy historycznej. Tradycyjny język architektoniczny znalazł tutaj także odzwierciedlenie m.in. w postaci arkad, poprowadzonych wzdłuż wybranych ścian placu głównego, oraz w historyzującym pomniku umiejscowionym na jego płycie. Kontrolowane zróżnicowanie nowej zabudowy zostało osiągnięte dzięki powierzeniu projektów odrębnym zespołom architektów. Na wyższych kondygnacjach mieszczą się przede wszystkim biura, natomiast w parterach zlokalizowano lokale gastronomiczne oraz punkty usługowe i handlowe. Centralna lokalizacja, duże nasycenie funkcjami miastotwórczymi i ludzka skala całości sprawiają, że

miejsce to tętni życiem i jest intensywnie wykorzystywane (fot. 4). Z formalnego punktu widzenia całość pozostaje jednak własnością prywatną, co ogranicza funkcjonowanie tej przestrzeni jako publicznej.



Fotografia 3. Paternoster Square, Londyn, Anglia: główny plac z widokiem na katedrę św. Pawła
Źródło: Jakub Zasina, 2019. Współrzędne geograficzne: 51°30'52.7"N 0°05'57.2"W.



Fotografia 4. Paternoster Square, Londyn, Anglia: arkady otaczające główny plac
Źródło: Jakub Zasina, 2019. Współrzędne geograficzne: 51°30'53.0"N 0°05'55.7"W.

1.4. Urbanizm krajobrazowy

Poststrukturalny nurt *urbanizmu krajobrazowego* (*Landscape Urbanism*) w pierwotnej doktrynie i metodologii przyjmował region jako skalę swoich obserwacji i analiz ekologicznych. Przy czym rozmiary właściwych dla tego nurtu projektów wielkoskalowych mogły z jednej strony obejmować całe lotniska albo nabrzeża dzielnic portowych, a z drugiej strony także małoskalowe realizacje w tkance miejskiej w obrębie pojedynczej działki budowlanej lub opuszczonej fabryki. Nurt ten stanowił odpowiedź na dezindustrializację miast, a w szczególności przyrastającą w nich ilość porzuconych, zdegradowanych terenów przemysłowych (Waldheim, 2006).

Pierwszą zasadą *urbanizmu krajobrazowego* jest orientacja na czasoprzestrzeń. Zgodnie z nią planowanie miasta jest nie tylko nadaniem mu kształtu i formy, ale też musi się ono odbywać z uwzględnieniem tendencji i procesów rozwojowych społeczności lokalnej – planowanie zachodzi więc i w przestrzeni, i w czasie. Często sam proces tworzenia i życia miasta, jego aspekt socjologiczny, jest ważniejszy niż fizyczny kształt i forma. Drugą zasadą *urbanizmu krajobrazowego* jest orientacja na ekologię, ponieważ nurt ten jest mocno zakorzeniony w wiedzy o środowisku i ekosystemie, w którym dany projekt ma być realizowany. Wynika to z przekonania, że życie ludzi jest splecione ze środowiskiem przyrodniczym, zatem nie można go pominąć w procesie tworzenia lub przekształcania środowiska zurbanizowanego. Trzecia zasada sprowadza się do tego, że w wypadku *urbanizmu krajobrazowego* wytyczne dotyczące formy nie są ani restrykcyjne, ani ściśle zdeterminowane, jednak zakładają horyzontalność. Innymi słowy, przedstawiciele tego nurtu uważają, że każdą strukturę pionową można zastąpić formą poziomą bez utraty wrażenia miejskości. Organizacja przestrzeni oparta na horyzontalności zakłada pełne wykorzystanie topografii terenu i nowe podejście do infrastruktury.

W konsekwencji powyższych zasad pełnoprawnym budulcem formy miasta w *urbanizmie krajobrazowym*, oprócz zabudowy, infrastruktury i obiektów inżynierskich, są elementy przyrodnicze. Zielona i błękitna infrastruktura miasta jest w tym podejściu zwornikiem między budynkami i infrastrukturą techniczną. Natomiast w odniesieniu do istniejących obiektów inżynierskich założeniem jest ograniczenie infrastruktury, mniejszy nacisk na drogi, kolej i lotniska jako takie. Infrastruktura powinna być powiązana organicznie z naturą, ponieważ jest traktowana jako część miejskiego ekosystemu. Zatem lotniska, koleje i drogi mogą żywiłowo zarastać trawą i chwastami, jeżeli przestają być używane.

Urbaniści krajobrazowi postulowali wykorzystywanie wyobraźni zamiast podążania ścieżką jedynie zagęszczania zabudowy jako metody rozwiązania problemów danego miejsca. Ich podejście oparte zostało na wpisywaniu projektów w kontekst czasu, przestrzeni i środowiska. Metodologia *urbanizmu krajobrazowego* z założenia była multidyscyplinarna ze względu na zaangażowanie w proces

projektowy wielu różnych specjalistów. Wedle tego nurtu techniki projektowania powinny być dostosowane do środowiska, a proponując zmiany w przestrzeni, powinno się przewidywać i wyobrażać sobie zmiany w czasie.

Parc de la Villette w Paryżu we Francji uznaje się za pierwszy zrealizowany projekt urbanistyczny, który odzwierciedla postulaty *urbanizmu krajobrazowego* (Heins, 2015), chociaż w momencie otwarcia parku w roku 1987 założenia tego nurtu dopiero się zarysowywały. Parc de la Villette stworzono przez przekształcenie terenów dawnej rzeźni oraz targu zwierzęcego, które uznano za zbędne dla dalszego funkcjonowania Paryża. Aby znaleźć właściwą formułę dla tak rozległego obszaru – blisko 55 ha – w roku 1982 zorganizowano międzynarodowy konkurs pod hasłem „Park miejski XXI wieku” (Waldheim, 2002).



Fotografia 5. Parc de la Villette, Paryż, Francja: łąka przed gmachem muzeum nauki i przemysłu
Źródło: Jakub Zasina, 2015. Współrzędne geograficzne: 48°53'37.6"N 2°23'21.7"E.

Zwycięska i zrealizowana propozycja została przygotowana przez biuro Tschumięgo. Zakwestionowano w niej tradycyjne podejście do projektowania miejskich terenów zieleni. Program parku składa się nie tylko z miejsc do rekreacji na świeżym powietrzu, ale również z szeregu budynków rozmieszczonych w różnych jego częściach, w tym zaadaptowanych do celów ekspozycyjnych dawnych hal targowych, sali koncertowej oraz muzeum nauki i przemysłu (fot. 5). Tym samym program parku, zwykle ograniczony do NATURY lub wyraźnie przez nią zdominowany, w wypadku Parc de la Villette opiera się w równym stopniu na KULTURZE. Przykładem tego fenomenu są charakterystyczne, intensywnie czerwone pawilony (fot. 6) równomiernie rozmieszczone w przestrzeni parku. To właśnie one są elementami budującymi wizerunek i nadającymi tożsamość całemu założeniu. Paradoks

polega tutaj na tym, że Parc de la Villette kojarzy się nie tyle z przyrodą, co właśnie z architekturą. Jego układ kompozycyjny zrywa z historycznymi wzorcami kształtowania przestrzeni miejskiej lub parkowej. W konsekwencji trudno zidentyfikować w nim centralną przestrzeń lub najważniejszy obiekt.



Fotografia 6. Parc de la Villette, Paryż, Francja: pawilony będące symbolem parku
Źródło: Jakub Zasina, 2015. Współrzędne geograficzne: 48°53'35.6"N 2°23'19.2"E.

Drugi przykład – Parco Dora w Turynie we Włoszech – również dotyczy przekształcenia terenu poprzemysłowego w obszar zieleni urządzonej. W jego wypadku zdecydowanie ważniejszą rolę przypisano jednak materialnej spuściźnie po działalności produkcyjnej. Turyn – jako archetypowe miasto przemysłowe Włoch – zmagał się w latach 80. i 90. XX wieku z szeregiem negatywnych następstw dezindustrializacji. Jedną z nich była duża ilość porzuconych terenów przemysłowych, oczekujących na ponowne zagospodarowanie. W związku z tym w ramach polityki rozwoju przestrzennego miasta wyznaczono priorytetowe obszary rewitalizacji. Wśród nich znalazł się obszar „Spina 3”, a cały projekt zakładał przekształcenie poprzemysłowych nieużytków w północnej części miasta pod nowe kwartały mieszkalne, park naukowo-technologiczny oraz galerie handlowe (Ponzini & Santangelo, 2018). Sercem rewitalizowanego obszaru, a zarazem zwornikiem wymienionych, nowo projektowanych elementów zagospodarowania, miał stać się właśnie Parco Dora. Zdecydowano się go zaaranżować na terenie o powierzchni 37 hektarów, położonym wzdłuż rzeki Dora Riparia. Obszar ten mieścił liczne pozostałości po dawnych zakładach przemysłowych, stanowiąc przy tym barierę przestrzenną między centralnymi i północnymi rejonami Turynu. Za cel

działań rewitalizacyjnych przyjęto stworzenie nowej przestrzeni rekreacyjnej przez ukształtowanie parku i przywrócenie mieszkańcom dostępu do rzeki. Projekt Parco Dora wyłoniono w roku 2004 w drodze międzynarodowego konkursu, który wygrało biuro Latza (Comitato Parco Dora, b.d.).



Fotografia 7. Parco Dora, Turyn, Włochy: „las” filarów, czyli elementów konstrukcyjnych pozostawionych po wcześniejszych zabudowaniach przemysłowych

Źródło: Jakub Zasina, 2016. Współrzędne geograficzne: 45°05'33.1"N 7°39'49.3"E.

Ukończony w roku 2015 Parco Dora stanowi przykład przenikania się elementów krajobrazu kulturowego z elementami krajobrazu przyrodniczego. Z jednej strony, projektanci postanowili pozostawić znaczną część dawnej infrastruktury przemysłowej. Najbardziej charakterystyczny i spektakularny element nowego parku znajduje się w jego centralnej części. Monumentalne filary, które niegdyś dźwigały zadaszenie zabudowań przemysłowych, przywodzą dziś na myśl „las”. Z kolei w jednej z „naw” dawnego budynku pozostawiono zadaszenie i urządzono pod nim skatepark oraz boiska do gry w siatkówkę, koszykówkę, piłkę nożną i tenisa (fot. 7). Powierzchnia infrastruktury sportowej, którą udało się projektantom pomieścić pod owym zadaszeniem, uświadamia, jak potężne rozmiary miały istniejące tu wcześniej budynki.

Z drugiej strony, zespół pracujący pod kierunkiem Latza zadbał o wprowadzenie znacznej liczby elementów przyrodniczych. Nie było to jednak łatwym zadaniem ze względu na wysoki poziom zanieczyszczenia gleb (powstałego w wyniku wcześniejszej działalności przemysłu ciężkiego na tym terenie) oraz wysokich kosztów związanych z jego usuwaniem. Niemniej przestrzeń parku wypełniono ostatecznie

zarówno niską, jak i wysoką zielenią. Z kolei pozostałości po fundamentach budynków przemysłowych w zachodniej części założenia przekształcono w sadzawki (fot. 8). Podsumowując, przykład Parco Dora udowadnia, że ponowne zagospodarowanie terenów poprzemysłowych nie musi przybierać jedynie formy ich adaptacji pod cele komercyjne. Równie duży sukces może przynieść ich przekształcenie w teren zieleni publicznej.



Fotografia 8. Parco Dora, Turyn, Włochy: elementy dawnych fundamentów zabudowy przemysłowej przekształcone w sadzawki

Źródło: Jakub Zasina, 2012. Współrzędne geograficzne: 45°05'31.8"N 7°39'38.9"E.

W dyskusjach akademickich pojawiają się jednak komentarze, że praktyczne wykorzystanie założeń *urbanizmu krajobrazowego* sprowadzało się dotąd głównie do tworzenia parków miejskich (choć nietradycyjnych a innowacyjnych), rzadko znajduje przełożenie na tradycyjnie rozumiane działania urbanistyczne (Heins, 2015). Obie omówione realizacje – Parc de la Villette oraz Parco Dora – zdają się trafnie odzwierciedlać ten pogląd.

1.5. Urbanizm „zrób to sam”

Wiek XX upłynął pod znakiem zagospodarowywania przestrzeni miejskiej odgórnie przez urbanistów – fachowców na usługach posiadaczy władzy i kapitału, takich jak instytucje państwowe i samorządowe, a także inwestorzy korporacyjni i wielkie firmy deweloperskie. Na tej zasadzie powstały również opisane powyżej realizacje *nowego urbanizmu* oraz *urbanizmu krajobrazowego*, mimo iż od czasu kontrkultury *sytuacjonizmu* taki model działania był poddawany krytyce. Apogeum tej krytyki stanowił protest mieszkańców Dolnego Manhattanu w Nowym Jorku w roku 1968, kiedy to pod przewodnictwem Jane Jacobs skutecznie sprzeciwili się narzucaniu decyzji inwestycyjnych, które nie uwzględniały perspektywy społecznej (Epstein, 2014). W kolejnych dekadach mieszkańcy miast z różnych zakątków świata zaczęli zyskiwać podmiotowość za sprawą postulatów rozpoznawania i respektowania ich potrzeb w projektowaniu urbanistycznym i planowaniu przestrzennym. Na tej fali upowszechnione zostało podejście partycypacyjne, stawiające sobie za cel włączenie mieszkańców w proces podejmowania decyzji. Czasami okazywało się jednak, że za fasadą partycypacji konserwowano dotychczasowe metody działań (Miessen, 2013). Od lat 70. i 80. XX wieku obserwuje się zarazem postępującą erozję polityki dobrobytu, która wyraża się m.in. wycofywaniem się władz miejskich ze świadczenia niektórych usług publicznych bądź redukcją środków finansowych przeznaczanych na ten cel. W najnowszej historii miast Europy Zachodniej oraz Ameryki Północnej ostatecznie przypieczętował te praktyki kryzys gospodarczy roku 2008. W jego wyniku poważnie nadszarpnięte zostały budżety wielu miast, które ze względu na pogarszającą się sytuację finansową zostały zmuszone do wprowadzenia kolejnych cięć w wydatkach.

Z powyższych powodów druga dekada XXI wieku owocuje szeregiem działań obywateli interweniujących oddolnie w zagospodarowanie przestrzenne miast, bez oczekiwania na zaproszenie do partycypacji lub wygospodarowanie środków przez władze. Działania tego rodzaju można nazwać łącznie jako *urbanizm „zrób to sam”* (*Do-it-yourself Urbanism, DIY Urbanism*). Wspólne cechy takich przedsięwzięć to inicjowanie działań, poszukiwanie rozwiązań, tworzenie, opłacanie oraz wdrażanie zmian urbanistycznych na małą lub średnią skalę przez pojedynczych użytkowników lub grupy wolontariuszy, a nie przez władze miejskie, korporacje czy firmy deweloperskie. Działania wpisujące się w *urbanizm „zrób to sam”* są z zasady reakcją obywateli na pewne niezaspokojone potrzeby w przestrzeni miejskiej. Ponieważ różne grupy obywateli i ich obserwatorów zdążyły przyjąć wiele, nie raz samowolnych, określeń na tego rodzaju poczynania, w obiegu funkcjonują dziś równoległe rozmaite ich etykiety (Finn, 2014). Aby nieco uporządkować działania składające się na *urbanizm „zrób do sam”*, wprowadzono rozróżnienie na *partyzantkę urbanistyczną*, *urbanizm taktyczny* oraz *urbanizm eksperymentalny*. Przyjęto następujące kryteria tego podziału: (1) relacja prowadzących działania z posiadaczami władzy i kapitału, w szczególności stosunek dysponentów danego

terenu do oddolnych działań oraz (2) udział projektantów fachowców w zespołach, które je przeprowadzały (diagram 1).

Partyzantką urbanistyczną można określić obywatelskie nieposłuszeństwo wobec nieakceptowanych elementów przestrzeni miasta. W krajach rozwijających się nieautoryzowane użytkowanie przestrzeni publicznej często jest standardowym postępowaniem, natomiast w dojrzałych, liberalnych demokracjach taka praktyka wydaje się istną rewolucją (Talen, 2015). Akcje partyzantów urbanistycznych próbują naśladować lub wzmacniać oficjalną infrastrukturę miejską w przestrzeni publicznej, co zwykle pozwala im uniknąć sankcji ze strony władz. Wytworzone przez nich nowe elementy przestrzeni miejskiej, niezauważone przez urzędników, mogą utrzymywać się w niej przez wiele miesięcy. Jeśli się okazuje, że zaspokajają konkretną potrzebę mieszkańców, często pozostają w danym miejscu przy milczącej zgodzie władz, a kiedy zintegrują się z miejską tkanką, bywa również, że urzędnicy zastępują je oficjalnymi wersjami.

Przykładem *partyzantki urbanistycznej* były w Łodzi działania Grupy Pewnych Osób, która w kwietniu 2008 roku w duchu *sytuacionizmu* dokonała m.in. nocnego „napadu” i skopała trawnik centralnej alei miasta, aby obsiać go trawą i oznaczyć tabliczką „zieLENIE miejskie” (Hanzl, 2010). Intencją tej samowoli było zawstydzenie władz miejskich oraz zwrócenie uwagi mediów i mieszkańców na stan przyrody w mieście. Dla porównania we wrześniu 2015 roku za wiedzą Zarządu Dróg i Transportu oraz legalnie opłacając bilet w parkomacie, studenci Uniwersytetu Łódzkiego na kierunku Gospodarka Przestrzenna w ramach „Parking Day”, czyli ogólnoswiatowego wydarzenia w nurcie *urbanizmu taktycznego*, na jeden dzień zaaranżowali miejsce postojowe dla samochodu przy ulicy Więckowskiego w Łodzi na przestrzeń rekreacji dla mieszkańców (fot. 9). Inicjatorzy tego działania uzmysłowili mieszkańcom i władzom miasta, jak z wykorzystaniem niewielkich środków można doprowadzić do humanizacji śródmiejskiej ulicy.

Choć więc działania podejmowane w ramach *partyzantki urbanistycznej* i *urbanizmu taktycznego* są bardzo podobne, ten drugi wyróżnia się przede wszystkim istnieniem planu znanego władzom miasta i przez nie zaakceptowanego, czasem tylko w formie milczącej zgody. Efekty tych opartych na konkretnym planie interwencji z założenia są dobrem publicznym, a ich beneficjentem jest społeczeństwo, które może je użytkować bez opłat. Celem tych wysiłków jest bowiem bardziej przyjazne dla użytkowników środowisko miejskie. Oddolne zmiany są drobne, wprowadzane na publicznym lub prywatnym (cudzym) terenie, a ich zadaniem jest indywidualizacja i osvajanie przestrzeni miejskiej. Określa się je mianem *taktycznych*, ponieważ w założeniu mają przyczynić się do długookresowych zmian w zachowaniach użytkowników miasta lub przeobrażeń jego przestrzeni. Jednocześnie te interwencje, polegające na sprytnym planowaniu i manewrowaniu, często okazują się niezwykle skuteczne. Właśnie dlatego motto urbanizmu taktycznego brzmi: „Krótkoterminowe działania – długoterminowa zmiana” (*Short-term action, long-term change*) (Lydon et al., 2012). Należy wszakże podkreślić, że nazwa *urbanizm taktyczny* bywa błędnie używana, kiedy określa się nią wszelkie niskobudżetowe, tymczasowe interwencje. Jednym słowem, nie każdy modny mebel miejski zbity z europalet będzie taktiką motywowaną odleglejszym w czasie celem.



Fotografia 9. Śródmieście, Łódź, Polska: jednodniowe zaaranżowanie miejsca parkingowego przy ulicy Więckowskiego na przestrzeń rekreacji w ramach ogólnoswiatowego wydarzenia „Parking Day”

Źródło: Piotr Salata-Kochanowski, 2015. Współrzędne geograficzne: 51°46'20.5"N 19°27'08.1"E.

Oddolne działania mieszkańców w przestrzeni miejskiej wpisujące się w *partyzantkę urbanistyczną* oraz *urbanizm taktyczny* mogą być prowadzone bez udziału wykształconego projektanta. Jednakże społeczności angażujące się w *urbanizm „zrób to sam”* wskazują, że udział projektanta fachowca (np. architekta, urbanisty, designera) to spory atut, pozwalający zaoszczędzić czas i pieniądze. Z kolei część projektantów fachowców także poszukuje nowych metod kreacji krajobrazu miasta z udziałem publiczności. Podejmowane przez nich działania często przyjmują formę *urbanizmu eksperymentalnego*. Urbaniści eksperymentatorzy czerpią inspirację z techniki zwanej planowaniem opartym na odkryciach (*discovery-driven planning*). Wprowadzają modyfikacje przestrzeni miejskiej, a następnie obserwują zachowania jej użytkowników i na podstawie wyników tych obserwacji podejmują decyzje o kolejnych modyfikacjach (zob. Wróblewski, 2022). Podobnie jak w *urbanizmie taktycznym* działania mieszczące się w ramach *urbanizmu eksperymentalnego* są „akupunkturowymi” interwencjami urbanistycznymi w małej lub średniej skali, ale ich intencją jest silne oddziaływanie na otoczenie w celu uruchomienia większych zmian. Praktycy tego nurtu określają efekty swoich działań jako „potężny drobiazg” (*massive small*).

Przykład *urbanizmu eksperymentalnego* może stanowić kładka piesza Luftsingel zrealizowana w Rotterdamie w Holandii. Warto przypomnieć, że rotterdamkie śródmieście zostało doszczętnie zniszczone w trakcie II wojny światowej, dlatego wzniesiono je od podstaw w okresie powojennym, ściśle przestrzegając przy tym

zasad urbanistyki modernistycznej. Mimo iż obecnie polityka rozwoju przestrzennego Rotterdamu promuje intensywne dogęszczanie śródmieścia (Tillie et al., 2012), wiele jego fragmentów wciąż przypomina o tym rozdziale w historii miasta, składa się ono bowiem często z luźno rozmieszczonej zabudowy otoczonej szerokimi arteriami komunikacyjnymi. W konsekwencji piesze poruszanie się po centralnych rejonach Rotterdamu było utrudnione.



Fotografia 10. Luchtsingel, Rotterdam, Holandia: kładka piesza powstała z inicjatywy oddolnej mieszkańców fachowców

Źródło: Jakub Zasina, 2014. Współrzędne geograficzne: 51°55'32.9"N 4°28'44.0"E.

Grupa młodych mieszkańców miasta – zrzeszona wokół biura projektowego ZUS – postanowiła wyjść naprzeciw temu problemowi i zaproponowała wzniesienie kładki, umożliwiającej pieszym omięcie długich, nieprzekraczalnych odcinków ulic i linii kolejowej. Inicjatorzy projektu nie dysponowali jednak wystarczającymi funduszami, aby tę inwestycję zrealizować samodzielnie. Środki finansowe udało im się zebrać w formie zbiórki internetowej (*crowdfunding*), w której wzięło udział blisko 8000 osób. W podziękowaniu za wsparcie projektu nazwiska donatorów wygrawerowano w drewnianych panelach stanowiących powłokę kładki. Konieczny wkład finansowy uzupełniło ostatecznie miasto Rotterdam (Storm, 2016). Kontrowersyjna estetyka – za sprawą pomalowania posadzki intensywną żółcią (fot. 10) – sprawiła, że nowo powstała infrastruktura szybko zyskała powszechną rozpoznawalność. Aprobatę mieszkańców wzbudziło jednak przede wszystkim usprawnienie komunikacji pieszej między popularnymi w Rotterdamie miejscami spędzania czasu wolnego, dzięki czemu Luftsingel trwale wpięła się w krajobraz i była później rozbudowywana.



Fotografia 11. Broadway, Nowy Jork, Stany Zjednoczone: fragment ulicy przekształcony w ramach eksperymentowania

Źródło: Jakub Zasina, 2016. Współrzędne geograficzne: 40°44'56.8"N 73°59'16.8"W.

Praktyka *urbanizmu „zrób to sam”* coraz śmielej przenika zresztą ze środowisk aktywistów do działań władz miejskich (Bragaglia & Rossignolo, 2021). Widać to w przedsięwzięciach włodarzy Nowego Jorku w Stanach Zjednoczonych, wpisujące się w nurt *urbanizmu eksperymentalnego*. W przyjętej strategii rozwoju „PlaNYC 2030” burmistrz i podległe mu jednostki nowojorskiej administracji postawili sobie za cel podniesienie jakości życia mieszkańców miasta. Władze Nowego Jorku uznały także, że zmiana sposobu użytkowania przestrzeni publicznych może istotnie tę jakość życia podnieść i wkrótce rozpoczęły przekształcanie ulic i placów. Zmiany wprowadzano „na próbę”, sposobami niewymagającymi dużych nakładów: przemalowywano jezdnię na inne kolory, wskazując, że odtąd będzie ona służyć pieszym i rowerzystom (Sadik-Khan & Solomonow, 2017). Tak „odzyskaną” przestrzeń separowano od ruchu samochodowego szpalerami donic z kwiatami; wewnątrz rozkładano zaś krzesła i stoły ogrodowe (fot. 11). Modyfikacji dokonywano często w zaledwie kilka godzin, nieraz nocą (Gehl & Svarre, 2013), zaskakując nowojorczyków o poranku. Proste, tanie i prowizoryczne rozwiązania miały na celu przetestowanie, czy nowa aranżacja przestrzeni publicznej zmieni sposób jej użytkowania przez ludzi. „Eksperymenty urbanistyczne” przeprowadzono również w najbardziej symbolicznych przestrzeniach miasta, takich jak Broadway czy Times Square. Nowojorski program odniósł duży sukces – tymczasowe modyfikacje spodobały się mieszkańcom, w rezultacie władze zdecydowały się przeznaczyć większe środki na trwałe podniesienie jakości niektórych z przestrzeni objętych programem eksperymentów. Trzeba jednak mieć na uwadze, że przejmowanie

metodyki *urbanizmu taktycznego* lub *urbanizmu eksperymentalnego* może stanowić dla władz miejskich wygodny, szybki i tani sposób na estetyzację przestrzeni miast (Mould, 2014), odwracający przy tym uwagę od innych problemów.

	Stosunek posiadaczy władzy i kapitału do działania	Udział w działaniu projektantów fachowców
<i>Partyzantka urbanistyczna</i>	Brak wiedzy	Opcjonalny
<i>Urbanizm taktyczny</i>	Brak sprzeciwu	
<i>Urbanizm eksperymentalny</i>	Wsparcie	Konieczny

Diagram 1. Podział rodzajów działań podejmowanych w ramach *urbanizmu „zrób-to-sam”*
Źródło: Wiktor Wróblewski i Jakub Zasina, opracowanie własne.

Z podanego na diagramie 1 zestawienia wynika, że tylko *urbanizm eksperymentalny* wymaga bezwzględnie udziału projektantów fachowców. W dalszych rozważaniach szerokie spektrum interwencji urbanistycznych prowadzonych z udziałem i siłami publiczności zostanie więc ograniczone do eksperymentów realizowanych w nurcie *chudego urbanizmu* oraz *urbanizmu codziennego*.

1.6. Osie klasyfikacji

Przegląd literatury przedmiotu ujawnia, że najbardziej wyrazisty, jak się wydaje, spór o pryncypia urbanistyki na początku XXI wieku toczył się w Ameryce Północnej między przedstawicielami *nowego urbanizmu* a twórcami *urbanizmu krajobrazowego*. Oba nurty wyrosły z krytyki *modernizmu*, lecz ze skrajnie różnych podstaw. Neotradycyjny *nowy urbanizm* podważał funkcjonalizm i strefowanie funkcji, a w jego miejsce proponował *formalizm*, czyli planowanie struktur przestrzennych oparte na formie. Natomiast poststrukturalny *urbanizm krajobrazowy* negował w całości systemowe i deterministyczne podejście do struktur przestrzennych.

Jednakże urbaniści krajobrazowi przejęli od modernistów wsparcie decentralizacji jako nieuniknionej ścieżki rozwoju miast, a wzajemne przenikanie się

NATURY i KULTURY jest podstawą tej hybrydowej praktyki. Jednocześnie ubolewali, że przeciwnicy nurtu kojarzą *urbanizm krajobrazowy* jedynie z rozlewaniem się miasta – taki pogląd uważali za nieporozumienie, ponieważ z ich perspektywy zjawisko rozlewania się miasta nie jest wyłącznie urbanizacją krajobrazu (Lyster, 2006). Urbaniści krajobrazowi traktowali bowiem samo rozlewanie się miasta jako rodzaj odpadu przy wzroście organizmu, jakim jest miasto (Berger, 2006). Dla ekosystemu jest rzeczą „naturalną”, że wszystkie organizmy w procesie rozwoju produkują odpady, a im szybciej rosną, tym więcej odpadów wytwarzają. Z kolei nowi urbaniści – przeciwnie – traktowali *modernizm* jako związany z industrializacją nieszczęśliwy wypadek w historii urbanistyki. Wzywali zatem do centralizacji miasta rozumianej jako przywrócenie mu zwartej, kompaktowej formy narastającej ku centrum oraz do odejścia od programowej segregacji funkcji.

Każdy, kto zajmuje się przyszłością miast, musi sobie odpowiedzieć na pytanie: jakie jest miejsce człowieka i struktur, których potrzebuje do życia, w otaczającym go środowisku? Oba nurty, *nowy urbanizm* oraz *urbanizm krajobrazowy*, udzieliły fundamentalnie różnych odpowiedzi opartych na odmiennym modelu rozwoju miasta, odmiennych metodach wprowadzania zmian oraz na odmiennych i doktrynalnie niekompatybilnych ze sobą technikach. Jednocześnie oba nurty uważały zaproponowane przez siebie rozwiązania za najlepszą reakcję na problemy związane z ochroną środowiska (Duany & Talen, 2013). Spór ten nie dotyczył tylko praktyki planistycznej, ale miał też charakter akademicki, toczył się na konferencjach i obrósł literaturą przedmiotu (Steuteville, 2010).

Podstawowym celem nowych urbanistów było zapobieganie *suburbanizacji*, czyli wyciekaniu miasta, przez utrzymanie tradycyjnych koncentrycznych stref, a także reforma wszystkich aspektów planowania przestrzennego oraz sposobu działania deweloperów. Swoim systemowym zainteresowaniem w poszczególnych skalach obejmowali wszystko – od formy i lokalizacji szyldu reklamowego w przestrzeni publicznej do formy i lokalizacji regionalnych sieci osadniczych. Metoda projektowania oparta na formie wynikała z przyjętego profilu morfologicznego – transektu tradycyjnych struktur przestrzennych od stref przyrodniczych, czyli chronionej bioróżnorodności NATURY, do stref miejskich o wysokiej gęstości programowej KULTURY. W strefach przejściowych w sposób celowy i świadomy stopniowo zmienia się proporcja między KULTURĄ a NATURĄ (Duany & Talen, 2002; Wróblewski, 2016).

W nowej, *postindustrialnej* rzeczywistości celem *urbanizmu krajobrazowego*, zgodnie z dialektyką wywodzącą się od Hegla, było zniesienie tradycyjnych opozycji: NATURA vs. KULTURA oraz KRAJOBRAZ³ vs. MIASTO. W powszechnej świadomości ugruntowanej przez kulturę przemysłową obie kategorie rozumiane były jako przeciwieństwo: „dobry” naturalny krajobraz i „złe” kulturowe miasto. W świetle *urbanizmu krajobrazowego* w procesach zachodzących w organizmie miasta

3 Mowa tutaj o krajobrazie przyrodniczym (czyli *landscape*) w odróżnieniu od krajobrazu miejskiego (czyli *townscape* lub *cityscape*).

w czasie i przestrzeni z punktu widzenia całego ekosystemu zabudowa i infrastruktura są tak samo „ekologiczne” jak rzeki i lasy, ponieważ są one środowiskiem, w którym żyją ludzie. Multidyscyplinarna metoda projektowania opiera się na wpiisywaniu projektów w kontekst czasu, przestrzeni i środowiska (Shane, 2006), w których horyzontalny krajobraz jest nośnikiem formy urbanistycznej, zatem pozwala na zastępowanie każdej struktury pionowej formą poziomą bez utraty wrażenia miejskości, przy jednoczesnym pełnym wykorzystaniu topografii terenu i przy nowym podejściu do infrastruktury (Corner, 2006).

Nowi urbaniści obawiali się globalnego ocieplenia klimatu i topnienia lodowców, więc promowali struktury zwarte, spójne, o przemieszanych funkcjach, co miało się przełożyć na krótkie odległości w mieście i mniejsze zużycie zasobów. Natomiast urbaniści krajobrazowi ze względów ekologicznych obawiali się wody, jeżeli nie spływała bezpośrednio do warstw wodonośnych, i dlatego skupiali się na utrzymaniu licznych przestrzeni zieleni w wielkiej skali infrastruktury miasta, niezależnie od ich wpływu na życie poszczególnych ulic. Miasto w podejściu krajobrazowym miało być dynamicznym systemem nieustannych zmian. Wychodząc z indeterminizmu natury, zwolennicy *urbanizmu krajobrazowego* twierdzili, że forma urbanistyczna nie może być przyjęta *a priori*, ponieważ nie można przewidzieć potrzeb jej użytkowników (Duany & Talen, 2013).

Krótko mówiąc, rywalizacja idei *nowego urbanizmu* oraz *urbanizmu krajobrazowego* w swej istocie była sporem między orientacją na STRUKTURĘ a orientacją na PROCES (diagram 2), czyli między *neostrukturalnym* powrotem do projektowania formy tradycyjnej a *poststrukturalną* zmianą w kierunku programowania nowych wzorców przekształcania wyglądu miasta.

		Główny przedmiot kreatacji urbanistycznej	
		Struktura nadanie formy	Proces działanie funkcji
Główny podmiot kreatacji urbanistycznej	Duży	<i>Nowy urbanizm</i>	<i>Urbanizm krajobrazowy</i>
	Mały	<i>Chudy urbanizm</i>	<i>Urbanizm codzienny</i>
		Odgórna strategia	Oddolna taktyka

Diagram 2. Klasyfikacja wybranych współczesnych nurtów projektowania urbanistycznego według dwóch osi rozróżnienia przedmiotu i podmiotu kreatacji urbanistycznej

Źródło: Wiktor Wróblewski, opracowanie własne.

W miastach w Stanach Zjednoczonych i Europie toczy się obecnie gra o przestrzeń publiczną oraz o „prawo do miasta”. Osią klasyfikacji w tym wypadku jest rozróżnienie między STRATEGIAMI i TAKTYKAMI w rywalizacji o ekspresję miejskiego krajobrazu. STRATEGIE są stosowane przez osoby dysponujące siłą dużych organizacji takich jak państwo, samorząd, korporacja czy instytucja naukowa. STRATEGIE są wdrażane w celu ustanowienia nowych relacji w rozgrywce z innymi podmiotami lub lokalizacjami. TAKTYKI natomiast są wykorzystywane przez tych, którzy są „podporządkowani”. Z samej swojej natury są one defensywne i oportunistyczne, mogą być zatem stosowane w ograniczony sposób. TAKTYKI bywają wykorzystywane chwilowo w przestrzeniach fizycznych i symbolicznych, które są tworzone i zarządzane przez silniejsze relacje strategiczne (de Certeau, 1984).

Aby mieć pewność, że rozróżnienie STRATEGIA vs. TAKTYKA przebiega w innej płaszczyźnie niż wcześniejsze rozróżnienie STRUKTURA vs. PROCES, należy w pewnym uproszczeniu spojrzeć na odmienne postawy dwóch grup twórców nurtu *urbanizmu eksperymentalnego* w Ameryce Północnej, tj. *urbanizmu codziennego* oraz *urbanizmu chudego*.

Projektanci jednocześnie krytykujący przywiązanie *nowego urbanizmu* do formy oraz wszelkie wielkoskalowe projekty strategiczne proponują, aby skupić się na czynnościach dnia codziennego. *Urbanizm codzienny* (*Everyday Urbanism*) zajmuje się zrozumieniem społecznego użytkowania przestrzeni oraz znosi dystans między projektantami fachowcami, czyli ekspertami, a „niefachowcami” – użytkownikami i mieszkańcami. Fakt, że urbaniści zaczynają się koncentrować na procesach życia codziennego z bezpośredniej i „zwykłej” perspektywy, oznacza „oswojenie” przestrzeni miejskiej oraz jej poprawę przez zawłaszczenie przestrzeni uprzednio starannie zaplanowanych i strategicznie pielęgnowanych, lecz nieużytkowanych przez zwykłych mieszkańców.

Natomiast następne pokolenie nowych urbanistów, które uznaje formę opartą na transekcie urbanistycznym, ale nie posiada strategicznej pozycji zawodowej ani nie jest umocowane w relacjach z władzami czy z dużymi deweloperami, chętnie korzysta z taktyki „odchudzania” urbanistyki. Młodzi projektanci w tym wypadku postulują odbiurokratyzowanie, eksperymentowanie i prototypowanie z udziałem publiczności w przestrzeniach wykluczonych, szczególnie w okresie braku koniunktury. *Chudy urbanizm* (*Lean Urbanism*) rozwinął się jako „dziecko” kryzysu 2008 roku na wzór start-upów, czyli innowatorów w gospodarce, którzy tworzą nowe produkty i usługi w warunkach skrajnej niepewności (O’Reilly, 2014). Projektowanie oddolne w duchu *chudego urbanizmu* jest zdecentralizowane i nieprzewidywalne, jednak nie oznacza to, że nie można nim zarządzać – kreacja nowej formy miejskiej odbywa się tu metodą prób i małych kroków.

1.7. Zakończenie

W toczącej się debacie nad kierunkiem projektowania urbanistycznego jej uczestnicy zwykle opowiadają się za jednym z nurtów ideowych, sprzeciwiając się wtedy pozostałym. Najczytelniejszym tego przykładem wydaje się opozycja, która – zwłaszcza w północnoamerykańskim kontekście – wytworzyła się między *nowym urbanizmem* a *urbanizmem krajobrazowym* (Wróblewski, 2012). Podobnie coraz powszechniejsze oddolne działania urbanistyczne bywają przeciwstawiane projektowaniu urbanistycznemu postrzeganemu jako domena projektantów fachowców (Finn, 2014). Funkcjonowanie obu linii sporu wydaje się przy tym obrazować trudność, jaką jest odpowiedź na dwa szersze pytania o oblicze przyszłej praktyki urbanistycznej: po pierwsze, czy realizować projekty obsługujące się tradycyjną paletą atrybutów miejskości i utożsamiające miasto z KULTURĄ, czy też w większym stopniu mieszać ze sobą w miastach elementy KULTURY i NATURY; po drugie, w jakim stopniu urbanistyka powinna pozostać domeną projektantów fachowców, a w jakim powinna uwzględniać opinie i działania „niefachowców”.

Udzielenie wyczerpującej odpowiedzi na oba pytania wykracza poza ramy niniejszego opracowania. Jednakże różne podejścia do projektowania urbanistycznego nie muszą się wzajemnie wykluczać, czego przykładem jest realizacja parku High Line, który powstał na pograniczu dzielnic Chelsea i Meatpacking w Nowym Jorku w Stanach Zjednoczonych przez zaadaptowanie dawnej linii kolejowej na estakadzie. Linia ta, uruchomiona w latach 30. XX wieku, służyła przede wszystkim obsłudze towarowej licznych magazynów funkcjonujących w tej części Manhattanu. Ze względu na późniejsze upowszechnienie transportu samochodowego jej znaczenie zmalało, a ostatecznie doprowadziło do wyłączenia linii z użytkowania w latach osiemdziesiątych (Jędrzejak & Nowakowska, 2012). Od tej pory toczono burzliwą, lecz przeciągającą się w czasie dyskusję nad przyszłością High Line, rozważając zarówno możliwości jej ponownego wykorzystania, jak i całkowitego wyburzenia. W międzyczasie nieużywana infrastruktura kolejowa zaczęła zyskiwać nowe, przyrodnicze oblicze – zarastając roślinnością.

Plany zburzenia High Line spotkały się z oporem okolicznych mieszkańców. Wśród nich wyłonili się lokalni liderzy, którzy założyli organizację pozarządową Przyjaciele High Line. To właśnie za ich sprawą pomysł likwidacji infrastruktury kolejowej upadł, a w dyskusji publicznej pojawiła się propozycja jej przekształcenia w wyjątkowy, bo linearny i zlokalizowany na podwyższeniu, park. Mobilizacja społeczności lokalnej i środowisk opiniotwórczych, organizacja dwóch konkursów architektonicznych, a także niezwykle skuteczna kampania crowdfundingowa przeprowadzona przez Przyjaciół High Line spowodowały, że do projektu udało się przekonać również władze miejskie, a te zdecydowały o partycypacji w kosztach inwestycji (Filip, 2014). Park High Line zrealizowano według projektu zespołów Field Operations oraz Diller Scofidio + Renfro, oddając

do użytku trzy jego etapy w latach 2009–2014. Bieżące utrzymanie parku jest dziś zadaniem Przyjaciół High Line, na które organizacja ta pozyskuje finansowanie we własnym zakresie.

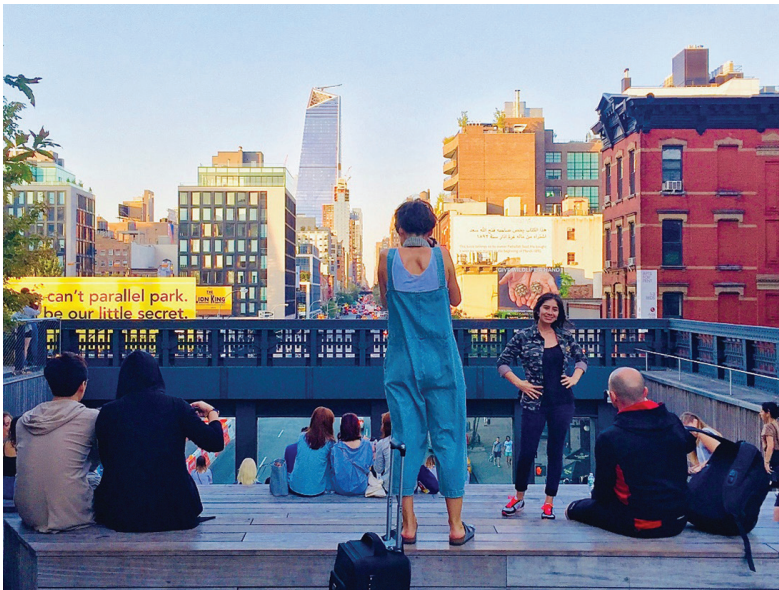


Fotografia 12. High Line, Nowy Jork, Stany Zjednoczone: linearny park poprowadzony w śladzie dawnej linii kolejowej na estakadzie

Źródło: Jakub Zasina, 2016. Współrzędne geograficzne: 40°44'45.1"N 74°00'22.3"W.

Dla zdecydowanej większości komentatorów park High Line jest klarownym i flagowym przykładem realizacji w duchu *urbanizmu krajobrazowego*. Jest to bowiem projekt polegający na przekształceniu dawnej infrastruktury kolejowej, która przez wiele lat nieużytkowana, przeistoczyła się w pewien rodzaj krajobrazu przyrodniczego. Zwycięski projekt architektoniczny uszanował ten nowy, nieoczywisty charakter infrastruktury pokolejowej i uwydatnił jego przyrodnicze oblicze (fot. 12). Jak komentował tę sytuację Scofido, jeden ze współautorów projektu, „moją pracą jako architekta było uchronić High Line przed architekturą” (Filip, 2014: 43). A jednak, przyglądając się zachowaniom nowojorczyków i turystów przebywających na High Line, trudno nie odnieść wrażenia, że chęć obcowania z przyrodą jest tylko jednym z powodów niezwykłej popularności tej przestrzeni. Jej źródłem w równej mierze wydaje się doskonała możliwość obserwowania życia Nowego Jorku toczącego się na jego ulicach i alejach, a także podziwiania spektakularnej sylwety miasta. Oba zachowania uwidaczniają się przede wszystkim na tłumnie odwiedzanych platformach obserwacyjnych, będących częścią High Line (fot. 13). Tym samym kształtowanie krajobrazu miasta poprzez *NATURĘ*, postulowane przez *urbanizm krajobrazowy*, łączy się tutaj z afirmacją *KULTURY* w postaci

tradycyjnych atrybutów miejskości bezpośredniego sąsiedztwa parku, do których powrót postulują przedstawiciele *nowego urbanizmu*. Innymi słowy, realizacja w duchu *urbanizmu krajobrazowego* została osadzona w kontekście wielkomiejskim, adorowanym przez *nowych urbanistów*. Takie połączenie wydaje się przesądzać o spektakularnym sukcesie projektu⁴. Ponadto należy pamiętać o oddolnych, społecznych źródłach tej realizacji, które wpisują się w założenia *urbanizmu* „zrób to sam”. Dlatego dziś cały ten fragment Nowego Jorku, czyli High Line wraz z jej bezpośrednim otoczeniem, ze swoją różnorodnością jawi się jako swoista hybryda urbanistyczna, której źródła, a także współczesne oblicze i sposób funkcjonowania odzwierciedlają wybrane założenia, postulaty i metody trzech różnych, omówionych przez nas, nurtów, czyli *nowego urbanizmu*, *urbanizmu krajobrazowego* i *urbanizmu* „zrób to sam”.



Fotografia 13. High Line, Nowy Jork, Stany Zjednoczone: użytkownicy podziwiający i fotografujący życie i sylwetę miasta na jednej z platform obserwacyjnych linearnego parku
Źródło: Jakub Zasina, 2016. Współrzędne geograficzne: 40°44'38.0"N 74°00'24.8"W.

4 Trzeba jednak podkreślić, że mimo szeregu pozytywnych zmian, dla których projekt High Line stał się katalizatorem w tej części miasta, utożsamia się go również z głównym źródłem postępującej gentryfikacji Chelsea i Meatpacking (tzw. *green gentrification*; Rogatka, 2019). Obie dzielnice istotnie zwiększyły swoją atrakcyjność jako miejsca zamieszkania i spędzania czasu wolnego oraz jako destynacje turystyczne. Część mieszkańców, która optowała za projektem i wyobrażała sobie jego rezultaty jako nową przestrzeń publiczną dla życia sąsiedzkiego, w praktyce może więc zostać wykluczona z „przywileju” życia w tej lokalizacji ze względu na intensywny napływ zamożniejszej ludności i konsekwentny wzrost czynszów. Problem ten wpisuje się zatem w szerszą debatę nad wpływem realizowanych obecnie projektów urbanistycznych na sprawiedliwość społeczną.

Podsumowując, lekcja, którą możemy wynieść z doświadczeń urbanistyki wieku XX, a zwłaszcza *modernizmu*, jest następująca: sztywne i bezkompromisowe stosowanie doktryny jednego nurtu urbanistycznego może zniweczyć nawet najlepsze intencje za nim stojące. Jak bowiem komentuje Jeleński (2010: 235), „na tle coraz szybszych zmian kulturowych, demograficznych i ekonomicznych, potrzebna jest stała weryfikacja odpowiedzi na pytania o współczesne modele urbanizacji, zasady oraz metody kształtowania krajobrazu”. Dlatego, choć urbaniści często sympatyzują z wybranymi nurtami projektowania, nie zwalnia ich to z obowiązku krytycznej refleksji nad zasadnością stosowania postulatów każdego z tych nurtów w trakcie własnej praktyki projektowej. Parafrazując słowa Kullmanna (2015), urbaniści powinni postrzegać poszczególne nurty, *IZMY* nie jako niezmiennie formuły, lecz jako swoiste ramy do adaptowania, mutowania, próbkowania oraz łączenia w celu dopasowywania ich do warunków lokalnych. Wydaje się zarazem, że rola takiego elastycznego, synkretycznego podejścia będzie coraz istotniejsza w przyszłości. Wszak urbaniści już dziś stoją przed szeregiem problemów – zmian klimatycznych, kryzysu finansów publicznych oraz zagrożeń pandemicznych. Można zatem oczekiwać, że następne dekady przyniosą im kolejne wyzwania, wymagające właśnie elastyczności myśli, metod i działań.

Bibliografia

- Berger, A. (2006). *Drosscape*. W: C. Waldheim (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, 197–218.
- Bragaglia, F. & Rossignolo, C. (2021). *Temporary Urbanism As a New Policy Strategy: A Contemporary Panacea or a Trojan Horse?* „International Planning Studies”, 26(4), 370–386.
- Bruszewski, A. (1982). XIV Kongres Międzynarodowej Unii Architektów (UIA) w Warszawie. „Ochrona Zabytków”, 35/1–2(136–137), 130–131.
- Certeau de, M. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Comitato Parco Dora (b.d.). *Il parco*. <http://www.comune.torino.it/comitatoparcodora/parco/index.shtml> (dostęp: 23.04.2019).
- Congress for the New Urbanism (2000). *The Charter of the New Urbanism*. „Bulletin of Science, Technology & Society”, 20(4), 339–341.
- Corner, J. (2006). *Terra Fluxus*. W: C. Waldheim (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, 21–34.
- Crowley, D. (2018). *Modernizm realny około 1981*. W: D. Jędruch, M. Karpiska & D. Leśniak-Rychlak (red.), *Teksty modernizmu. Antologia polskiej teorii i krytyki architektury 1918–1981*. Tom 2: *Eseje*. Warszawa: Instytut Architektury.

- Duany, A. (2011). *Garden Cities: Theory & Practice of Agrarian Urbanism*. London: The Prince's Foundation for the Built Environment.
- Duany, A. & Talen, E. (2002). *Transect Planning*. „Journal of the American Planning Association”, 68(3), 245–266.
- Duany, A. & Talen, E. (2013). *Landscape Urbanism and Its Discontents*. Gabriola Island: New Society Publishers.
- Duany, A., Plater-Zyberk, W. & Speck, J. (2000). *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. Berkeley: North Point Press.
- Duany, A., Speck, J. & Lydon, M. (2004). *The Smart Growth Manual*. New York: McGraw-Hill Education.
- Epstein, J. (2014). *Wprowadzenie*. W: J. Jacobs, *Śmierć i życie wielkich miast Ameryki*. Warszawa: Fundacja Centrum Architektury, 7–15.
- Europejska Rada Urbanistów (2003). *Nowa Karta Ateńska 2003. Wizja miast XXI wieku*. Lizbona: Europejska Rada Urbanistów.
- Filip, A.J. (2014). *Rewitalizacja w rękach obywateli – korzyści i zagrożenia. Studium przypadku nowojorskiego parku High Line*. „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 59(4), 37–50.
- Finn, D. (2014). *DIY Urbanism: Implications for Cities*. „Journal of Urbanism”, 7(4), 381–398.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life*. Washington: Island Press & Center for Resource Economics.
- Hanzl, M. (2010). *Grupa Pewnych Osób*. <https://kulturaenter.pl/article/grupa-pewnych-osob/> (dostęp: 28.07.2022).
- Heins, M. (2015). *Finding Common Ground Between New Urbanism and Landscape Urbanism*. „Journal of Urban Design”, 20(3), 293–302.
- Hesson, R. (2020). *Paternoster Square, London, England, UK. A second go at an important urban precinct 1956–2003*. 11.05.2020. <https://www.northernarchitecture.us/urban-design-3/paternoster-square-london-england-uk-a-second-go-at-an-important-urban-precinct-19562003.html> (dostęp: 5.08.2020).
- Jeleński, T. (2010). *Urbanistyka i gospodarka przestrzenna*. W: T. Bergier (red.), *Wyzwania zrównoważonego rozwoju w Polsce*. Kraków: Fundacja Sendzimira, 235–264.
- Jewtuchowicz, A., Sokołowicz, M.E. & Zasina, J. (2016). *Zrozumieć fenomen miasta*. W: A. Nowakowska (red.), *EkoMiasto#Gospodarka. Zrównoważony, inteligentny i partycypacyjny rozwój miasta*. Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, 19–28.
- Jędrzejak, A. & Nowakowska, K. (2012). *High Line. Rewelacyjna pokolejowa rewolucja?* W: M. Feltynowski, B. Niepiekło, E. Kina & A.W. Tomaszewska (red.), *Po kolei. Miejsca, wyzwania, inspiracje*. Łódź: Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego, 129–138.
- Krier, L. (2011). *Architektura wspólnoty*. Gdańsk: Słowo/obraz terytoria.
- Kullmann, K. (2015). *Grounding Landscape Urbanism and New Urbanism*. „Journal of Urban Design”, 20(3), 311–313.

- Le Corbusier (2012). *W stronę architektury*. Warszawa: Fundacja Centrum Architektury.
- Le Corbusier (2017). *Karta Ateńska*. Warszawa: Fundacja Centrum Architektury.
- Lydon, M., Bartman, D., Garcia, T., Preston, R. & Woudstra, R. (2012). *Tactical Urbanism: Short-Term Action, Long-Term Change*. Volume 2. Miami–New York: The Street Plans Collaborative.
- Lyster, C. (2006). *Landscapes of Exchange: Re-articulating Site*. W: C. Waldheim (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, 219–238.
- Majer, A. (2014). *Odrodzenie miast. Łódź–Warszawa*: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego & Wydawnictwo Naukowe Scholar.
- Malisz, B. (1980). *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*. Warszawa: Arkady.
- Miessen, M. (2013). *Koszmar partycypacji*. Warszawa: Fundacja Nowej Kultury Bęc Zmiana.
- Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków (1964). *Międzynarodowa Karta Konserwacji i Restauracji Zabytków i Miejsc Zabytkowych*. Wenecja: Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków.
- Mould, O. (2014). *Tactical Urbanism: The New Vernacular of the Creative City*. „Geography Compass”, 8(8), 529–539.
- Moughtin, J.C. (1992). *Urbanism in Britain*. „Town Planning Review”, 63(1), 29–46.
- O’Reilly, T. (2014). *Lean Urbanism*. 14.03.2014. <http://www.forbes.com/sites/oreillymedia/2014/03/14/lean-urbanism/> (dostęp: 15.02.2018).
- Ponzini, D. & Santangelo, M. (2018). *Spatial Strategies through Land-use Plans, Urban Projects and Metropolitan Visions: Twenty-five Years of Planning in Turin*. „Town Planning Review”, 89(3), 259–282.
- Power, A., Plöger, J. & Winkler, A. (2010). *Phoenix Cities: The Fall and Rise of Great Industrial Cities*. Bristol: Policy Press.
- Rogatka, K. (2019). *Rewitalizacja i gentryfikacja w wymiarze społecznym*. Toruń: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.
- Rybczynski, W. (1996). *City Life*. New York: Touchstone.
- Sadik-Khan, J. & Solomonow, S. (2017). *Walka o ulice. Jak odzyskać miasto dla ludzi*. Kraków: Wysoki Zamek.
- Shane, G. (2006). *The Emergence of Landscape Urbanism*. W: C. Waldheim (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, 55–68.
- Steuterville, R. (2010). *Waldheim/Duany Dialogue CNU 19*. 6.12.2010. www.cnu.org/publicsquare/waldheimduany-dialogue-cnu-19 (dostęp: 10.03.2015).
- Solarek, K. (2011). *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*. „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki”, 56(4), 51–71.
- Storm, W. (2016). *Public Space in the Making: A Rotterdam Experiment*. „Streetnotes”, 25, 379–389.
- Szczerski, A. (2010). *Modernizacje. Sztuka i architektura w nowych państwach Europy Środkowo-Wschodniej 1918–1939*. Łódź: Muzeum Sztuki w Łodzi.

- Talen, E. (2015). *Do-it-Yourself Urbanism: A History*. „Journal of Planning History”, 14(2), 135–148.
- Tillie, N., Aarts, M., Marijnissen, M. et al. (2012). *Rotterdam: People Make the Inner City*. Rotterdam: Gemeente Rotterdam.
- Waldheim, C. (2002). *Landscape Urbanism: A Genealogy*. „PRAXIS”, 4, 10–17.
- Waldheim, C. (2006). *Landscape as Urbanism*. W: C. Waldheim (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*. New York: Princeton Architectural Press, 35–54.
- Winkler, A. (2018). *Jak znaleźć przestrzeń dla sytuacji? Utopie urbanistyczne Międzynarodówki Sytuacionistycznej*. 26.03.2018. <https://autoportret.pl/artykuly/jak-znalezc-przestrzen-dla-sytuacji/> (dostęp: 28.07.2022).
- Wróblewski, W. (2012). *Urbanizm krajobrazowy, czyli co po kolei i po fabrykach*. W: M. Feltynowski, B. Niepiekło, E. Kina & A.W. Tomaszewska (red.), *Po kolei. Miejsca, wyzwania, inspiracje*. Łódź: Katedra Gospodarki Regionalnej i Środowiska Uniwersytetu Łódzkiego, 139–156.
- Wróblewski, W. (2016). *Wykorzystanie narzędzi Nowego Urbanizmu w procesie powrotu Łodzi do centrum*. „Studia Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polskiej Akademii Nauk”, 168, 136–157.
- Wróblewski, W. (2018). *Tymczasowe zagospodarowanie pustek miejskich*. W: M. Dankowska & B. Walczak (red.), *Rewitalizacja miast – w kierunku integracji procesów, mechanizmów*. Łódź: Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej.
- Wróblewski, W. (2022). *Prototypowanie urbanistyczne a inne metody urbanistyki*. „Builder”, 303(10), 29–31.
- Zasina, J. (2012). *Nie-typowe dziedzictwo. Nie-typowe dziedziczenie. Die Wohnung für das Existenzminimum w Berlinie i Łodzi*. „Kwartał”, 14, 10–16.