

Jarosław KAZIMIERCZAK\*

## **„ZIELONA REWOLUCJA”: DEMOLOWANIE I REWITALIZACJA W KSZTAŁTOWANIU PRZESTRZENI PUBLICZNEJ MIAST<sup>1</sup>**

### **“GREEN REVOLUTION”: DEMOLITION AND REVITALIZATION IN CREATION OF PUBLIC SPACE IN CITIES**

Nr DOI: 10.25167/sm2017.028.02 s. 21–41

**ABSTRAKT:** Punktem wyjścia do rozważań podjętych w niniejszej pracy jest nakreślenie istoty dysfunkcyjności terenów miejskich, które stanowiąc bariery rozwojowe o zróżnicowanym charakterze, mogą wymagać podjęcia radykalnych procesów naprawczych. Dysfunkcyjność terenów miejskich może się przejawiać w postaci stanu dezintegracji przestrzeni miejskiej. W celu weryfikacji tej tezy dokonano analizy wybranych projektów rewitalizacji terenów miejskich, które uwzględniały demowanie elementów dezintegrujących w mieście i wprowadzenie na ich miejsce terenów zieleni jako przestrzeni publicznej. Na podstawie przeprowadzonych studiów stwierdzono, że tereny zieleni są istotną strukturą (re)integrującą współczesne miasta. Najwyższą podatność na tego typu projekty radykalnej rewitalizacji wykazują tereny komunikacyjne.

**SŁOWA KLUCZOWE:** rewitalizacja, demolowanie, tereny dysfunkcyjne, zielona przestrzeń publiczna, dezintegracja i integracja miasta, zrównoważony rozwój

**ABSTRACT:** The starting point for the considerations presented in this paper is to outline the essence of dysfunctional urban areas as development barriers of various types that may need to be demolished as a part of revitalization process. Urban dysfunction manifests itself in the state of disintegration of urban space. In order to verify this thesis, there have been analyzed selected revitalization projects, which included demolitions of morphological elements disintegrating urban space and where green public space was implemented to (re)integrate the city. Based on the research results, it was found that green areas are an important structure of (re)integrating modern cities. Transportation used lands display the highest susceptibility to this type of radical revitalization projects.

**KEY WORDS:** revitalization, demolitions, dysfunctional urban areas, green public space, integration and disintegration in cities, sustainable development

---

\* Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Pracownia Rewitalizacji Miast, e-mail: jaroslaw.kazimierzczak@geo.uni.lodz.pl

<sup>1</sup> Publikacja ta została sfinansowana ze środków Narodowego Centrum Nauki na podstawie decyzji nr DEC-2014/15/B/HS4/01940.

## Wprowadzenie

Rewolucja przemysłowa przyczyniła się do skoku cywilizacyjnego nieznanego wcześniej w historii ludzkości. Jednocześnie spowodowała ona daleko idące przekształcenia historycznie ukształtowanej struktury przestrzenno-funkcjonalnej miast, które wiązały się z zaburzeniem hierarchii terenów miejskich i degradacją przestrzeni publicznej. Stąd termin „rewolucja” obejmuje nie tylko zmiany w sferze gospodarczej, społecznej i kulturowej, które miały miejsce w miastach od przełomu XVIII i XIX w., lecz także w wymiarze przestrzennym. We współczesnych miastach pojawiają się symptomy nowej „rewolucji”, łączonej z realizacją koncepcji zrównoważonego rozwoju. Polega ona m.in. na racjonalnym wykorzystaniu zasobów naturalnych, w szczególności tych nieodnawialnych, na wprowadzaniu do miast energii odnawialnej oraz na ochronie terenów zieleni i kształtowaniu nowych obszarów biologicznie czynnych w celu zachowania lub zwiększenia bioróżnorodności w środowisku silnie przekształconym przez człowieka. Można zatem mówić o pewnej formie „zielonej rewolucji” dokonującej się we współczesnych miastach. W działania te wpisuje się także rewitalizacja jako proces wieloaspektowego ożywienia terenów miejskich, które utraciły ekonomiczne, społeczne i techniczne podstawy swojej egzystencji. Prowadzi ona m.in. do zwiększenia intensywności użytkowania terenów miejskich poprzez wtórną adaptację szeroko pojętych obszarów zdegradowanych (kryzysowych) i ograniczenie w ten sposób ekspansji miasta na tereny nieurbanizowane. Postępująca reorientacja teoretyczna procesu rewitalizacji w kręgach kultury anglosaskiej, Francji oraz Niemiec uwzględnia demolowanie jako integralne narzędzie w procesach naprawczych. Doświadczenia krajów rozwiniętych, gdzie programy rewitalizacji są realizowane już od kilku dziesięcioleci, pokazują, że działanie to nie musi się wiązać jedynie z eliminacją z przestrzeni miejskiej terenów i obiektów zdegradowanych technicznie i funkcjonalnie. Demolowaniu w ramach procesu rewitalizacji podlegają tam obiekty niebędące w stanie śmierci technicznej i nadal pełniące swoje funkcje, ale których obecność wśród elementów zagospodarowania przestrzennego miasta została uznana za niezgodną z oczekiwaniami i potrzebami współczesnych użytkowników miasta. Szczególne miejsce zajmują te z wymienionych elementów, które zaburzają ład przestrzenny i spójność przestrzenno-funkcjonalną miast, czyli formy dezintegrujące przestrzeń miasta. Ich trwanie w mieście tworzy bariery rozwojowe i zaburza sprawność funkcjonowania miasta jako całości. W tym kontekście rewitalizację można traktować jako proces, którego celem jest eliminacja tych barier, (re)integracja<sup>2</sup> przestrzeni i przywrócenie sprawności funkcjonowania miasta jako systemu. Analiza tego typu projektów rewitalizacji, realizowanych

---

<sup>2</sup> Zastosowanie przedrostka „re-” w nawiasie wskazuje na możliwość zaistnienia sytuacji, w której określone elementy struktury miasta poddawane są bądź pierwotnej, bądź wtórej integracji.

w miastach na całym świecie, pozwala wnioskować, że implementacja zieleni miejskiej w formie nowej przestrzeni publicznej stanowi kluczowy element struktury (re)integrującej miasto.

## **Rewitalizacja i demolowanie jako narzędzie w procesie (re)integracji przestrzeni miasta**

Istotą rewitalizacji jest zmiana ekonomicznych podstaw funkcjonowania obszaru kryzysowego i jego ożywienie społeczne poprzez opracowanie, wdrożenie, a następnie monitorowanie nowego programu funkcjonalnego i przestrzennego (Sikora, Turała 2005). Jest to proces kompleksowy, wymagający spójnych działań o charakterze przestrzennym, społecznym, gospodarczym i kulturowym (Kaczmarek 2001, 2005, *Rewitalizacja miast w Polsce...* 2007, 2010, *Rewitalizacja a rozwój...* 2007, Przywojska 2016, *Rewitalizacja miast polskich...* 2010). Wśród kluczowych aspektów realizacji procesu rewitalizacji coraz częściej wskazuje się także na wymiar środowiskowy (ekologiczny) (m.in.: Bassett, Griffiths, Smith 2002, Bernat 2010, Czyżewska 2009, Graczyk 2009). W zgodzie z teorią rewitalizacji jest to proces, który obejmuje obszar zidentyfikowany jako kryzysowy, czyli taki, który uległ degradacji ekonomicznej, społecznej (moralnej), technicznej i/lub kompozycyjnej (Mironowicz, Ossowicz 2005, Wojnarowska 2011). W literaturze przedmiotu wśród typów terenów miejskich, jakie podlegają procesom naprawczym, wskazuje się najczęściej na: śródmieścia i wielofunkcyjne przedwojenne obszary zabudowy miejskiej, blokowiska, tereny przemysłowe (Ziobrowski, Domański 2010), tereny powojenne (*Rewitalizacja terenów przemysłowych...* 2010) i nieużytki miejskie (Lorens 2005, *Wybrane zagadnienia rewitalizacji...* 2009). Znacznie rzadziej do obszarów problemowych w mieście zalicza się m.in. tereny zieleni i wody (De Vries, Kotze 2016, *Spoleczne i krajobrazowe...* 2011). Jako osobnej kategorii obszarów problemowych nie wyróżnia się natomiast terenów komunikacyjnych, które najczęściej są identyfikowane z terenami pokolejowymi i poportowymi, i wraz z terenami poprodukcyjnymi, poskładowymi i pomagazynowymi są traktowane jako tereny przemysłowe, w literaturze zarówno polskiej (m.in. Domański 2000, Gasidło 1998), jak i zagranicznej (m.in. Schelte 1999, Stratton 2000). Tereny komunikacyjne, oprócz terenów kolejowych i portowych, obejmują jednakże inne elementy infrastruktury komunikacyjnej miasta, tj. lotniska, drogi kołowe i parkingi różnego typu, co wymaga ich skategoryzowania jako odrębnego elementu zagospodarowania miasta, potencjalnie podlegającego degradacji i rewitalizacji.

Każdy z typów terenów miejskich, który został zidentyfikowany jako obszar kryzysowy i jako taki wymaga rewitalizacji, charakteryzuje się odmiennym natężeniem problemów w wymiarze przestrzennym, funkcjonalnym, społecznym, gospodarczym, kulturowym i ekologicznym. Uwarunkowania te determinują

przebieg, cele i oczekiwane efekty procesu naprawczego. Niezależnie od wielkości powierzchni terenów kryzysowych, ich lokalizacji, wartości kulturowych (historycznych) oraz kombinacji i natężenia obszarów problemowych, w skali ogólnomiejskiej tworzą one tereny dysfunkcyjne. Według *Słownika języka polskiego PWN* dysfunkcja to „nieprzystosowanie lub złe, nieprawidłowe przystosowanie czegoś do pełnienia określonych funkcji, niefunkcjonalność”. Funkcjonalność lub brak funkcjonalności elementu należy odnieść do większej całości, w której określony element pełni przypisaną mu funkcję. W sytuacji kiedy przestaje on pełnić tę funkcję lub pełni ją w sposób nieprawidłowy, nieadekwatny do otaczającej go rzeczywistości, element ten traci zasadność swego istnienia w niezmienionej formie, wpływa bowiem negatywnie na sprawność funkcjonowania całości. Dysfunkcjonalność jest kontekstowa, co oznacza, że element niepełniący prawidłowo swojej funkcji względem określonej całości może odgrywać swoją rolę właściwie względem innej całości. Ponadto funkcjonalność danego elementu jest zmienna w czasie.

Punktem wyjścia do rozważań o dysfunkcjonalności w kontekście miasta jest założenie, że miasto to złożony układ morfologiczny, będący efektem skumulowanej działalności następujących po sobie pokoleń społeczności zamieszkującej i użytkującej określone terytorium. Ze względu na zróżnicowanie kulturowe każde miasto jest tworem indywidualnym i niepowtarzalnym mimo podobieństwa pełnionych funkcji i istnienia określonych wzorców kształtowania miast w kolejnych epokach historycznych (Robinson 2006). Jednocześnie przyjmuje się, że miasto jest systemem składającym się z podsystemów urbanistycznego i społecznego, które mimo swej autonomiczności są ze sobą organicznie powiązane i współdziałające na zasadzie sprzężeń zwrotnych. Oznacza to, że budowa podsystemu urbanistycznego odwzorowuje wszystkie podstawowe zróżnicowania podsystemu społecznego, natomiast struktura i funkcjonowanie społeczeństwa podlega wpływom aktualnej formy miasta (Sierecka-Nowakowska 2011). Ponieważ podsystem urbanistyczny zmienia się zazwyczaj (lecz nie zawsze) wolniej niż podsystem społeczny, istnieje ciągła potrzeba przebudowy miasta lub jego fragmentów wynikająca z niedostosowania pierwszego względem drugiego, czyli swoistego braku wzajemnej adekwatności<sup>3</sup>. Jak wskazują studia Aiello, Ardone i Scopellitiego (2010), skala tej niezgodności może wpływać na ocenę jakości życia w mieście i mieć istotne znaczenie dla dalszego rozwoju społeczno-ekonomicznego miasta. Tereny dysfunkcyjne w mieście są to zatem takie elementy zagospodarowania przestrzeni, które nie odpowiadają potrzebom i oczekiwaniom użytkowników miasta, identyfikowanym (i poten-

<sup>3</sup> Brak wzajemnej adekwatności podsystemów urbanistycznego i społecznego wielokrotnie przyczyniał się do powstania nowych idei i koncepcji rozwoju miast, czemu poświęcono liczne studia z zakresu urbanistyki, architektury, geografii i socjologii miast (m.in.: Liszewski, Maik 2000, Majer 2010, Ślodziński 2012).

cialnie różnym) na konkretnym etapie rozwoju każdego z miast. Utrata funkcjonalności terenów miejskich nie musi oznaczać pełnej bądź nawet częściowej utraty pełnionych przez nie funkcji (ekonomicznej, społecznej, technicznej i/lub kompozycyjnej). Informuje jedynie o tym, że miasto jako złożony system urbanistyczno-społeczny nie działa w pełni sprawnie wyposażony w ten konkretny element zagospodarowania przestrzeni, bowiem przypisana mu wcześniej rola (funkcja) utraciła swoje znaczenie dla istnienia stanu sprawności działania miasta jako spójnego układu przestrzenno-funkcjonalnego. Dla odzyskania tej sprawności element ten powinien być poddany działaniom naprawczym. W ramach tego procesu może on zostać poddany modernizacji (unowocześnieniu) lub zastąpiony inną formą zagospodarowania, która będzie odpowiadać aktualnym oczekiwaniom i potrzebom użytkowników miasta.

W opinii Klassena (1988) cechą stopniowego rozwoju społecznego jest inercja powodująca, że struktury przestrzenne nie mogą być zmieniane szybko<sup>4</sup>, co następnie prowadzi do narastającej niezgodności pomiędzy ich właściwościami a potrzebami i wymogami społeczeństw. Zachodzi zatem potrzeba zastępowania jednych (starszych) form zagospodarowania przez inne – nowsze (nowocześniejsze), co w rezultacie przyczynia się do powstania nowych przestrzeni w mieście. Nowość ta może mieć dwa znaczenia. Po pierwsze, techniczne, zgodne z którym przestrzeń jest tak długo nowa (nowoczesna), dopóki nie nastąpi jej dekapitalizacja lub śmierć technologiczna. Po drugie, społeczne, co oznacza, że przestrzeń jest tak długo nowa (nowoczesna), jak długo będzie uznawana przez społeczność lokalną za nową. Liszewski (2006) zauważa, że nowość przestrzeni może się przejawiać w trzech postaciach, jako: nowe funkcje, czyli treści; nowe formy (kształt, wielkość, organizacja) oraz nowe położenie, inaczej – lokalizacja. Każda ze wskazanych form kształtowania nowej przestrzeni miejskiej w większym lub mniejszym stopniu wiąże się z planowym demolowaniem, które należy rozumieć jako proces prowadzący do niszczenia morfologicznych, społecznych, gospodarczych i kulturowych elementów struktury miasta. Niszczenie to wiąże się nie tylko z destrukcją, ale i z konstrukcją (Harvey 1989, 1990), i jak pokazują doświadczenia wielu miast na świecie, demolowanie może się stać racjonalnym elementem procesu rewitalizacji. Przykład stanowią tereny poprzemysłowe, które w wyniku radykalnych działań naprawczych zyskują wysoką pozycję w hierarchii terenów miejskich, stając się nowymi przestrzeniami centralnymi (Kazimierczak 2014a, 2014b). W tym świetle planowe demolowanie obejmuje również formy dysfunkcyjne, co umożliwiałoby ich zastąpienie przez formy nowe, o wyższej funkcjonalności.

---

<sup>4</sup> Zdaniem Kuleszy (2011) formy urbanistyczno-architektoniczne wykazują względną trwałość, co potwierdza Koter (1994), wskazując przede wszystkim na liniowe elementy morfologiczne w postaci ulic w mieście. Podlegają one jednak przekształceniom wraz z postępem cywilizacyjnym i zmianą w czasie głównych funkcji, które decydują o rozwoju danego miasta na określonym etapie jego ewolucji.

Utrata funkcjonalności terenów miejskich jest ich naturalną cechą. Przyczyniają się do tego ewolucja funkcji i zmiana ich znaczenia w rozwoju miasta, podobnie jak sposób urządzenia przestrzeni dostosowany do pełnienia określonych funkcji w mieście. Sukcesja tych funkcji może wymagać modernizacji przestrzeni w sposób ewolucyjny, a w skrajnych sytuacjach pełnej utraty funkcjonalności, jak np. w przypadku terenów poprzemysłowych, do ich ożywienia niezbędne są działania radykalne, silnie skondensowane w czasie. Tereny (po)przemysłowe stanowią wzorcowy przykład terenów dysfunkcyjnych w mieście, bowiem utrata ich funkcjonalności związana jest z upadkiem ekonomicznej podstawy ich istnienia. Jako tereny zdegradowane, nieużytkowane, nieznane stanowią barierę nie tylko psychologiczną, lecz także urbanistyczno-architektoniczną, która powoduje fizyczną dezintegrację przestrzeni miasta. W tym samym kontekście za formy dysfunkcyjne należy uznać tereny komunikacyjne, w tym te, które nadal pełnią swoje funkcje w układzie miejskim. Ich podstawową rolą jest zapewnienie przepływu ludzi i towarów pomiędzy miastami oraz wewnątrz miast. Mają one zatem funkcję integrującą w ujęciu gospodarczym i społecznym. Integrycyjna rola terenów komunikacyjnych w aspekcie morfologicznym nie jest natomiast tak jednoznaczna i decyduje o niej forma urbanistyczno-architektoniczna. Wśród elementów tego typu dezintegrujących miasto można wskazać naziemne linie kolejowe oraz rozbudowaną infrastrukturę drogową, tj. autostrady i drogi szybkiego ruchu, które w Stanach Zjednoczonych Ameryki były budowane od lat 30. XX w., a w większości rozwiniętych krajów Europy Zachodniej od lat 50. XX w. W obu obszarach geograficznych stanowiły one odpowiedź na rozwój cywilizacyjny i związany z nim rosnący poziom motoryzacji oraz mobilności społeczeństw. Współcześnie, m.in. pod wpływem nowych koncepcji rozwoju miast, w tym rozwoju zrównoważonego, którego istotnym elementem jest ograniczenie ruchu kołowego w mieście na rzecz wspierania rozwoju transportu proekologicznego (tramwajowego, trolejbusowego, rowerowego), infrastruktura drogową, w szczególności ta przeskalowana, staje się niepożądanym elementem zagospodarowania miast. Studia nad percepcją krajobrazu miejskiego zainicjowane przez Lyncha (1960) nie pozostawiają wątpliwości, że nadmiernie rozbudowana infrastruktura drogową stanowi wyraźne bariery w przestrzeni miejskiej. Tereny komunikacyjne, jako jedna z form dezintegrujących miasto oraz tereny dysfunkcyjne, mogą zatem podlegać procesom naprawczym takim jak rewitalizacja, której celem jest przywrócenie sprawności funkcjonowania miasta poprzez (re)integrację przestrzeni miejskiej. Istotna w tym kontekście jest świadomość społeczna i zarządców przestrzeni o negatywnym oddziaływaniu konkretnej formy przestrzennej na otoczenie bliższe i dalsze oraz o zestawie dostępnych narzędzi (np. prawnych, finansowych i technicznych) umożliwiających eliminację tej bariery.

Architektoniczno-urbanistyczne elementy dezintegrujące, np. w formie zdegradowanych obszarów śródmiejskich, opuszczonych i nieużytkowanych tere-

nów pofabrycznych czy przeskalowanej infrastruktury komunikacyjnej, stanowią istotny czynnik obniżający jakość życia w mieście lub jego konkretnym fragmencie. Są to bariery rozwojowe, które powodują, że miasto rozwija się wolniej, ponieważ leżące w ich bezpośrednim sąsiedztwie obszary najczęściej nie wykorzystują w pełni swojego potencjału rozwojowego. Z powodu występowania barier w przestrzeni powstają w mieście obszary sytuowane „niżej” w hierarchii terenów miejskich (obszary marginalizowane społecznie, funkcjonalnie, gospodarczo), co często prowadzi do ich stopniowej lub relatywnie szybkiej degradacji (bądź pogłębienia stanu degradacji). W rezultacie stanowią one potencjalny lub rzeczywisty obszar kryzysowy wymagający działań naprawczych. Obszar kryzysowy sam w sobie staje się również barierą dla sąsiednich terenów miejskich. Zidentyfikowane bariery rozwojowe wymagają określonych nakładów niezbędnych do ich eliminacji, które umożliwią dalszy rozwój miasta lub jego określonego fragmentu<sup>5</sup>. Osiągnięcie sprawności funkcjonalnej miasta poprzez likwidację elementów dezintegrujących może nastąpić w wyniku programów rewitalizacyjnych, w których planowe demolowanie jest jednym z podstawowych narzędzi. W świetle rozważań nad istotą „nowości” przestrzeni miejskiej (Liszewski 2006) wprowadzenie nowej (nowoczesnej) formy zagospodarowania terenu poprzez demolowanie wcześniej istniejącej struktury nie musi być związane z jej technicznym rozkładem, a jedynie z degradacją o charakterze moralnym, związaną przede wszystkim z wizerunkiem miejsca i/lub jego funkcją społeczną (brakiem tej funkcji).

W tradycyjnym podejściu do procesu rewitalizacji jest ona rozumiana jako sekwencja planowych działań, która ma na celu ożywienie gospodarcze oraz zmianę struktury przestrzennej i funkcjonalnej zdegradowanych obszarów miasta (Kaczmarek 2010a, 2010b). W kontekście terenów dysfunkcyjnych nadrzędną ideą rewitalizacji jest natomiast osiągnięcie optymalnego stanu (w określonym czasie) dostosowania struktury morfologicznej (przestrzenno-funkcjonalnej) do potrzeb i oczekiwań użytkowników miasta, czyli osiągnięcie optymalnej adekwatności podsystemu urbanistycznego i społecznego miasta. W świetle historii rozwoju miast jest to proces ciągły (nie kończący się), bowiem nie istnieje stan stałego dostosowania układu morfologicznego miasta do potrzeb jego mieszkańców i użytkowników, ze względu na postępujący rozwój cywilizacyjny i zmieniające się uwarunkowania gospodarcze, kulturowe i polityczno-ideologiczne. Można w rezultacie przyjąć, że rewitalizacja permanentnie towarzyszy ewolucji środowiska zurbanizowanego (i nie tylko), a jej zakres może obejmować zarówno działania o charakterze adaptacyjnym, jak i działania radykalne, tj. demolowanie. W odróżnieniu od tradycyjnie pojmowanej rewitalizacji proces ten może, lecz nie musi, wymagać zmiany struktury funkcjonalnej przekształcanego obszaru.

<sup>5</sup> W bezpośredni sposób wiąże się to z koncepcją progów rozwojowych miasta Malisza (1981).

## Tereny zieleni w procesie rewitalizacji i (re)integracji miasta

Za przestrzeń miejską w pełni integralną z punktu widzenia morfologii można uznać taką, gdzie nie ma barier architektoniczno-urbanistycznych. Jest to stan w praktyce nieosiągalny w skali całego miasta ze względu na zróżnicowane formy zagospodarowania umożliwiające realizację określonych funkcji w mieście, które z reguły wymagają odizolowania w układzie miejskim. Możliwa jest natomiast optymalizacja stanu integralności miasta, polegająca na eliminacji barier m.in. w postaci terenów dysfunkcyjnych, w obszarach kluczowych dla funkcjonowania społeczności miejskiej. Za taką należy uznać przestrzeń publiczną, szczególnie w centrach miast, decydujących o kształtowaniu tożsamości mieszkańców miasta (Wallis 1979). Niemal symboliczny wymiar centrum miasta podkreślają Jałowiecki i Szczepański (2010), utożsamiając je z przestrzenią publiczną. Wańkiewicz (2010) twierdzi, że przestrzeń publiczna we współczesnych miastach stanowi dobro wspólne o ograniczonym zasobie i jako taka powinna podlegać szczególnej trosce. W istotnym stopniu sytuacja ta jest konsekwencją daleko posuniętej ingerencji w spójny, harmonijny i czytelny układ przestrzeni publicznej, jaki nastąpił wraz z rozwojem XIX- i XX-wiecznej industrializacji miast (Majer 2010). Przestrzeń publiczna ulegała modyfikacji wraz z kolejnymi fazami uprzemysłowienia, które były związane ze zmianami w technologii produkcji i transportu, uzależnionymi od dominującego rodzaju źródeł energii (Mumford 1961). W rezultacie nastąpiła fragmentaryzacja przestrzeni miejskiej i przestrzeni publicznej.

Ziobrowski i Domański (2010) jako specyficzną formę przedmiotu rewitalizacji wyróżniają krajobraz miejski, ze szczególnym uwzględnieniem sylwety miasta i systemu przestrzeni publicznej. Wydaje się, że tak rozumiany przedmiot rewitalizacji jest nadrzędny względem pozostałych form identyfikowanych z typami terenów zurbanizowanych. Jednocześnie wskazuje on na wyjątkowe znaczenie przestrzeni publicznej w szeroko rozumianej poprawie sprawności funkcjonowania miasta bądź jego newralgicznych fragmentów. Rola odzyskiwania przestrzeni w procesie kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznej jest szczególnie istotna w centralnych częściach miast, decydujących o tożsamości mieszkańców (Sierecka-Nowakowska 2011). Działanie to ma kluczowe znaczenie w aspekcie społeczno-kulturowym procesu rewitalizacji. Przestrzeń publiczna jest miejscem interakcji społeczności lokalnej oraz kontaktów tej społeczności z przybyszami (Gehl 2009). Zdaniem Baumana (2000) poszukiwanie w strukturze miejskiej przestrzeni, które mogłyby pełnić funkcje publiczne, jest nadrzędnym zadaniem w procesie kształtowania miasta, a jednocześnie może być ono realizowane właśnie poprzez odzyskiwanie, czyli *de facto* rewitalizację, m.in. terenów dysfunkcyjnych. Tereny zieleni odgrywać mogą w tym procesie wiodącą rolę, bowiem to ich obecność oraz jakość tworzą korzystne warunki do życia w mieście i, co pokazują liczne przykłady z całego świata,



stają się współcześnie jednym z kluczowych czynników decydującym o chęci zamieszkania (lub pozostania) w mieście. Jak zauważa Czochoński (2010), niedostateczna ilość i jakość przestrzeni zielonych współtworzących przestrzeń publiczną, obok problemów ekonomicznych i strukturalnych, jest jedną z przyczyn wywołujących emigrację i suburbanizację w miastach wschodnich landów Niemiec od początków lat 90. XX w. Kształtowanie terenów zieleni w ramach procesu rewitalizacji stanowi zatem jeden z głównych czynników decydujących o utrzymaniu w dłuższej perspektywie czasowej rozwoju miasta w ujęciu przestrzennym (wzrost liczby inwestycji, m.in. w oparciu o kształtowanie przyjaznych i zielonych przestrzeni publicznych), gospodarczym (wzrost liczby miejsc pracy) i społeczno-kulturowym (wzrost liczby mieszkańców i ich zadowolenia oraz przywiązania do miejsca zamieszkania, wzrost tożsamości lokalnej mieszkańców, wydłużenie życia w wyniku poprawy warunków zdrowotnych zamieszkania).

W opinii Przewoźniaka (1989) miasto jako złożony i dynamiczny system antropogeniczny rozwija się kosztem środowiska przyrodniczego, powodując jego zmiany redukcyjne i destrukcyjne. Czochoński (2010) dodaje, że zmiany te zachodzą dwukierunkowo – z obszarów naturalnych na obszary *stricte* zabudowane lub w procesie zastępowania obszarów naturalnych obszarami miejskiej zieleni urządzonej lub nieużytkami (w wyniku degradacji ekosystemów) – co *de facto* i tak stanowi destrukcję ekosystemu pierwotnego. W literaturze przedmiotu zielenią miejską nazywa się obszar porośnięty roślinnością zagospodarowaną, która podlega zabiegom odpowiednich służb miejskich lub mieszkańców. Są to w szczególności parki miejskie, skwery, ogródki działkowe, zorganizowane place zabaw z zielenią, większe obszary małej zieleni osiedlowej, rozległe obszary trawników, również wzdłuż ciągów komunikacyjnych, wody stojące i płynące wraz z otaczającą je zielenią (Sobczyński, Wosiak 2002, za: Leśniewska, Drzewiecki 2011). W bardziej uproszczony sposób przestrzeń zieloną w mieście definiuje Czochoński (2010), przyjmując, że jest to każda przestrzeń trwale pokryta roślinnością, zachowaną w stanie niewymagającym codziennej pielęgnacji i mogącą wegetować w sposób naturalny, towarzysząca terenom i obiektom zagospodarowanym przez człowieka. Znaczenie terenów zieleni w organizacji współczesnej przestrzeni miast było wielokrotnie przedmiotem rozważań w licznych studiach z zakresu geografii, urbanistyki, architektury i socjologii (Giedych 2005, Kothencz, Blaschke 2017, Meerow, Newell, Stults 2016, Niemirski 1973, Ptaszycka 1950, Wolch, Byrne, Newell 2016). Nowy impuls do rozwoju miast z uwzględnieniem kształtowania przestrzeni zielonych dała tzw. Nowa Karta Ateńska z 1998 r. (zaktualizowana w 2003 r.), w której wyrażono wizję miast łączącą środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym (Czochoński 2010). Współcześnie zachowanie terenów wolnych od zabudowy i powiązanych w jeden system z parkami i pasmami zieleni stanowi jedno z kluczowych założeń projektowania miast m.in. zgodnie z zasadą

*smarth growth*, wpisującą się w koncepcję rozwoju zrównoważonego (Mierzejewska 2008, Parysek 2013). W tym kontekście tereny zielone są integralnym elementem systemu funkcjonalnego miasta oraz obszarów naturalnych i obiektów przyrodniczych w zewnętrznym otoczeniu miasta. Szczególnie istotną rolę odgrywają one jako element struktury miasta powiązany z zabudową mieszkaniową. Tereny zielone to miejsce wypoczynku i rekreacji podnoszące jakość zamieszkania (Mierzejewska 2001). Tworzą one trwałą wartość, stanowiąc podstawę dla rozwoju innych funkcji kreujących rangę i atrakcyjność miejsca, opartą na walorach estetycznych i krajobrazowych oraz na wydarzeniach kulturalnych (Czochoński 2010). Tereny zielone w środowisku zurbanizowanym mają zatem zróżnicowane funkcje: ekologiczne, społeczne, estetyczne, techniczne i gospodarcze. Według Przewoźniaka (2002) odgrywają one kluczową rolę w kształtowaniu ładu przestrzennego, czyli swoistego systemu materialno-funkcjonalnego, którego najważniejszym wyznacznikiem jest efektywność funkcjonowania. Jednym z czynników tej efektywności jest natomiast efektywność ekologiczna, w tym jakość ekologicznych warunków życia ludności.

We współczesnej literaturze podkreśla się istotną rolę terenów zielonych jako ważnego elementu struktury przestrzeni publicznej, która w Karcie Przestrzeni Publicznej przyjętej na Kongresie Urbanistów Polskich w 2009 r. została określona jako „szczególna przestrzeń wspólnie użytkowana, która jest wytworem cywilizacji niezależnie od formy własności, a o publicznym jej charakterze decyduje sposób jej użytkowania”. Autorzy Karty za przestrzeń publiczną uznali to wszystko, co współtworzy krajobraz, klimat i estetykę miasta, przede wszystkim tereny ogólnodostępne oraz elementy przyrody wraz z towarzyszącymi im zagospodarowaniem i zabudową (Mierzejewska 2011). Sierecka-Nowakowska (2011) zwraca uwagę na znaczenie przestrzeni zielonych, stanowiących element przestrzeni publicznej rozumianej jako dobro wspólne, i podkreśla ważną rolę terenów zielonych we współkształtowaniu tożsamości mieszkańców miasta, szczególnie w kontekście postępującej metropolizacji i związanego z nią zagrożenia unifikacji krajobrazu miast. Tereny zielone są traktowane jako strategiczny czynnik wyposażenia miasta, często na równi z placami i ulicami (Sutkowska 2006). Jednak Mierzejewska zauważa (2011), że nie każdy teren zielony miejskiej pełni funkcje publiczne, wskazując, że za takie rozumie się tereny pokryte roślinnością mającą szczególne znaczenie dla zaspokajania potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i nawiązywania kontaktów społecznych ze względu na położenie tych terenów oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne. Tereny zielone oprócz funkcji publicznej pełnią także funkcje: estetyczne, rekreacyjne, zdrowotne i osłonowe. Są to: parki, zieleńce, promenady, bulwary, ogrody, cmentarze oraz zieleń towarzysząca placom i ulicom.

W wielu krajach świata zauważalny jest kryzys przestrzeni publicznej, polegający na jej kurczeniu się, obniżaniu jakości i komercjalizacji (Franta 2004, Kochanowska 2002, 2010, Maik 2011). Za szczególne zagrożenie uważa się różne

formy koncentracji handlu i rozrywki w jednym obiekcie, które Jałowiecki i Szczepański (2010) określają mianem swoistego „antycentrum”, natomiast Sepe (2007) opisuje jako „antymiaasto” i „antyprzestrzeń publiczną”. Inni badacze, jak Harvey (2005) i Dymnicka (2008), wskazują na postępującą fragmentaryzację przestrzeni publicznej, tworzącą konglomerat nieciągłych funkcji i luźno powiązanych elementów niewykazujących związku z miastem. Źródła współczesnej fragmentaryzacji miejskiej przestrzeni upatruje się w tempie i dynamice zmian w życiu społecznym oraz w kryzysie wielkomiejskiego społeczeństwa (Mierzejewska 2011). Niewątpliwie stan całościowego kryzysu istoty przestrzeni publicznej nie pozostaje bez wpływu na pogarszający się stan zieleni miejskiej i innych terenów otwartych w mieście. W opinii Mierzejewskiej (2011) zieleń miejska znajduje się w sferze zainteresowań i poglądów urbanistów głównie z uwagi na jej zdolność kształtowania klimatu wnętrz urbanistycznych. Głównym czynnikiem dezintegracji miasta jest natomiast brak ciągłości tych wnętrz. Zatem w celu stworzenia miasta funkcjonującego i postrzeganego jako spójna całość należy połączyć jego części kompozycyjne poprzez tworzenie wnętrz miejskich (Żurowska 2010). Stanowiłyby one podstawę sieci przestrzeni publicznych, które mają zrewaloryzować obszary miejskie i umożliwić (re)integrację miasta.

## **Doświadczenia miast na świecie w zakresie rewitalizacji i kształtowania zielonej przestrzeni publicznej na terenach dysfunkcyjnych**

Projekty rewitalizacji terenów dysfunkcyjnych, uwzględniające kształtowanie nowej zielonej przestrzeni publicznej jako kluczowego elementu w procesie (re)integracji struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta, są współcześnie realizowane na całym świecie. Wynika to nie tylko z technicznych, estetycznych i społecznych funkcji terenów zieleni, lecz również z rosnącej świadomości społecznej o pozytywnej roli zieleni miejskiej dla fizycznego i psychicznego zdrowia człowieka oraz o konieczności zapewnienia bioróżnorodności niezbędnej do utrzymania życia przyrody na terenie miasta. Tereny zielone stają się integralnym elementem wysokiej jakości przestrzeni publicznej, której kształtowanie należy do kluczowych zadań w planowaniu współczesnych miast. Rewitalizacja z wykorzystaniem zieleni jako formy (re)integrującej stanowi istotny element polityki zrównoważonego rozwoju miasta, szczególnie w warunkach gdy przestrzeń w miastach staje się dobrem o ograniczonym zasobie (Wańkiewicz 2010).

Dalsze rozważania w niniejszej pracy będą skoncentrowane na liniowych elementach morfologii miasta, przede wszystkim na terenach komunikacyjnych, które niezwykle rzadko są przedmiotem pogłębionych analiz w debacie nad

współczesną rolę rewitalizacji w przywracaniu sprawności funkcjonalnej miast. Mogą one stanowić interesujący przedmiot badań ze względu na ich powszechne występowanie w formie elementów dezintegrujących przestrzeń miejską. Są to głównie wielopasmowe ulice, utrudniające komunikację pomiędzy terenami po ich obu stronach, która w przypadku autostrad wewnątrzmiastowych jest ograniczona do minimum; linie kolejowe, które od początku rozwoju kolejnictwa były obszarami niedostępnymi i dzielącymi przestrzeń miasta; mury miejskie, zarówno te historyczne, budowane w celach obronnych i militarnych, jak i współczesne, które powodują podziały – od funkcjonalnych i ekonomicznych po społeczne, kulturowe i psychologiczne. Każdy z tych elementów morfologii miasta, zidentyfikowany jako bariera urbanistyczno-architektoniczna, może się stać przedmiotem rewitalizacji. Proces ten może mieć charakter adaptacyjny, gdy istniejące elementy infrastruktury zostają (w większości) zachowane, stając się ramami dla nowo kształtowanej przestrzeni publicznej, lub charakter radykalny, kiedy podstawowym narzędziem jest demolowanie i tworzenie zupełnie nowych ram użytkowania przestrzeni publicznej (Kazimierczak 2014b). Jednym z najsłynniejszych przykładów rewitalizacji adaptacyjnej (właściwej) są High Line Park w Nowym Jorku oraz Promenade Plantée w Paryżu utworzone na dawnych wiaduktach kolejowych. Za przykłady rewitalizacji radykalnej mogą posłużyć zburzenie estakady autostrady w Seulu w celu utworzenia nowej przestrzeni publicznej z terenami zieleni wzdłuż rzeki Cheonggyecheon oraz liczne wyburzenia autostrad w centrach miast Stanów Zjednoczonych. Na podobnej zasadzie tworzono planty w XIX w., po wyburzeniach średniowiecznych murów miejskich wokół najstarszych części miasta, np. w Krakowie. Za przykład eliminacji innego typu muru może posłużyć Mauerpark utworzony na terenach po dawnym murze berlińskim i terenach pokolejowych. Projekt zakładał nadanie nowych wartości nieużytkom miejskim, które dotychczas były symbolem wieloaspektowego podziału miasta w okresie socjalizmu i istnienia Demokratycznej i Federalnej Republiki Niemiec.

Przykłady te ilustrują, jak duży potencjał kryje się w parkach linowych, które jako przestrzeń publiczna integrują rejony miasta o zróżnicowanych funkcjach, a nawet historii i tożsamości mieszkańców. Przez swoją formę urbanistyczną są łatwo dostępne dla użytkowników w oddalonych od siebie częściach miast, przez co sprzyjają wymianie kontaktów społecznych. Często są wykorzystywane jako tereny rekreacyjne, wypoczynkowe oraz komunikacyjne z przeznaczeniem dla pieszych i rowerzystów. Jednym z najbardziej spektakularnych projektów rewitalizacji terenów dysfunkcyjnych w Europie jest projekt Madrid-Río w stolicy Hiszpanii, zrealizowany w latach 2003–2011 na terenach położonych wzdłuż rzeki Manzanares (dopływu rzeki Jarama, uchodzącej następnie do rzeki Tag). Stanowi on północny fragment większego projektu o charakterze ekologicznym o nazwie Parque Linear del Manzanares, który łączy nowo wykształcony system terenów zieleni w centrum miasta (Madrid-Río) z terenami

zielonymi na południowych przedmieściach Madrytu w dolinie rzeki Manzanares.

Obszar objęty projektem Madrid-Río zlokalizowany jest w południowo-zachodniej i zachodniej części śródmieścia Madrytu. Jego wdrożenie wymagało wyburzenia fragmentu rozbudowanej infrastruktury komunikacyjnej wybudowanej w latach 60. XX w. jako część wewnętrznego ringu autostradowego M-30 oraz autostrady A-5 (Autovía del Suroeste) prowadzącej z Madrytu do Badajoz i dalej na południowy zachód do Portugalii. Autostrada M-30 została na tym odcinku wybudowana na ówczesnych peryferiach stolicy, w dolinie rzecznej sąsiadującej z terenami przemysłowymi, magazynowymi i składowymi. Budowa obwodnicy Madrytu była odpowiedzią na ówczesne potrzeby miasta związane z rozwijającym się przemysłem, dynamicznie wzrastającą liczbą mieszkańców i tym samym szybko rosnącą liczbą samochodów. Obwodnica śródmieścia usprawniła komunikację kołową w Madrycie, lecz jednocześnie stała się wyraźną barierą architektoniczno-urbanistyczną, dzielącą historyczne centrum z już istniejącymi i powstającymi wówczas osiedlami mieszkaniowymi na zachodnich brzegach rzeki. Autostrada przyczyniła się do głębszej degradacji ekologicznej rzeki Manzanares i spowodowała znaczące pogorszenie się jakości życia w dzielnicach zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie, na co wpływ miały hałas, zanieczyszczenie i znaczący ubytek przestrzeni publicznej, jaką dotychczas stanowiły nabrzeża rzeki. W rezultacie tereny te, mimo stosunkowo niewielkiej odległości od historycznego centrum miasta, stałe traciły atrakcyjność jako miejsce zamieszkania, stając się z czasem obszarami problemowymi, zamieszkiwanymi przez nisko wykwalifikowanych robotników i imigrantów.

Pod koniec lat 90. XX w. obszar zajęty przez infrastrukturę komunikacyjną został uznany za teren wymagający radykalnych przekształceń i odnowy, mimo że autostrady M-30 i A-5 nadal pełniły bardzo ważną funkcję w systemie transportowym Madrytu. Zmiany, jakie zaszły od czasu powstania obwodnicy, związane z rozwojem technologii budowy dróg, wzrostem potencjału ekonomicznego Hiszpanii i jej stolicy, a przede wszystkim rosnąca świadomość mieszkańców miasta i władz publicznych na temat negatywnego oddziaływania terenów komunikacyjnych na ich sąsiedztwo oraz korzyści wynikających z potencjalnego przekształcenia tych terenów na przyjazną dla mieszkańców zieloną przestrzeń publiczną – zdecydowały o potrzebie kompleksowej reorganizacji przestrzenno-funkcjonalnej tych terenów. Wiązały się one z niemal całkowitym wyburzeniem istniejącej infrastruktury drogowej w śladzie autostrady M-30 i A-5, budowy zespołu podziemnych tuneli wzdłuż i pod korytem rzeki Manzanares na odcinku 2,5 km. Działania te umożliwiły wygenerowanie nowej, otwartej i ogólnodostępnej przestrzeni na terenach odzyskanych po wyburzeniach wzdłuż rzeki, której wody zostały poddane oczyszczeniu, a nabrzeża rekultywacji.



Ryc. 1. Matadero podczas niedzielnego targu  
Źródło: fotografia autora, wrzesień 2016 r.



Ryc. 2. Użytkowanie przestrzeni w dzień powszedni w sąsiedztwie Puente Monumental de Arganzuela  
Źródło: jak w ryc. 1.

Podstawowym celem projektu Madrid-Río było zniesienie bariery przestrzenno-funkcyjnej w postaci terenów komunikacyjnych na obu brzegach rzeki Manzanares, powodujących wieloaspektową degradację terenów z nią sąsiadujących, oraz stworzenie na miejscu wyburzonych fragmentów autostrad M-30 i A-5 przestrzeni publicznej, która łączy trzy aspekty życia w mieście: wypoczynek, sport i rekreację oraz kontakt ze środowiskiem naturalnym. Na omawianym obszarze oprócz licznych zieleńców i nasadzeń drzew (w Salon de Pinos) znajdują się dwa parki: Parque de la Virgen del Puerto oraz Gran Parque de la Arganzuela (o powierzchni 25 ha), sad owocowy Huerta de la Partida oraz trzy ogrody: Aniceto Martinas, del Puente de Segovia i del Puente de Toledo. System publicznej zieleni miejskiej uzupełnia szklarnia (Invernader de Arganzuela), która w 1992 r., czyli jeszcze przed realizacją projektu Madrid-Río, została utworzona w jednym z budynków dawnej rzeźni miejskiej Matadero. Zespół budynków rzeźni zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Manzanares jest jednym z najcenniejszych zabytków Madrytu z początku XX w. Do roku 2011 pozostałe budynki zabytkowej rzeźni, pełniące pierwotną funkcję do 1996 r., zostały zaadaptowane na cele kulturalne (ryc. 1). Nie jest to jedyny historyczny element zagospodarowania, który został zachowany i przystosowany do nowego programu użytkowego w ramach projektu Madrid-Río. Na zrewitalizowanym obszarze znajdują się także XVI-wieczna kaplica de la Virgen del Puerto oraz brama królewska Puerto del Rey z początku XIX w., która w wyniku likwidacji terenów komunikacyjnych została translokowana na pierwotne miejsce jej budowy<sup>6</sup>. Zachowano także wszystkie z 6 mostów, w tym 4 o charakterze zabytkowym z XVI-XIX w., oraz liczne śluzy na rzece o historycznej wartości, które obecnie pełnią funkcję przejść pieszo-rowerowych. W celu zwiększenia

<sup>6</sup> Wcześniej została ona przeniesiona na zachód w celu umożliwienia budowy autostrady A-5, która w tym miejscu łączyła się z autostradą M-30.



Ryc. 3. Puente Oblicuo w sobotnie popołudnie  
Źródło: jak w rys. 1.



Ryc. 4. Krajobraz rzeki Manzanares po odtworzeniu flory w korycie rzeczonym  
Źródło: jak w rys. 1.

dostępności obu brzegów rzeki Mnzanares w latach 2003–2011 wybudowano 19 nowych mostów pieszo-rowerowych, z czego 4 stały się nowymi symbolami odnowionego obszaru oraz współczesnego Madrytu, są to: Puente Monumental de Arganzuela (ryc. 2), dwa „bliźniacze” mosty del Invernadero i del Matadero oraz Puente Verde en Y (Puente de Andorra). Na konieczność budowy nowych obiektów-ikon (*landmarks*) w procesie rewitalizacji zwracała uwagę m.in. Gibson (2003), podkreślając ich znaczenie w kształtowaniu nowej tożsamości „miejsca”. Za szczególnej wartości symbol rewitalizacji tego obszaru można uznać Puente Oblicuo – dawny most autostrady M-30 o długości 150 m, biegnący w poprzek koryta rzeki Manzanares i zaadaptowany na przeprawę pieszo-rowerową z elementami zorganizowanej zieleni (ryc. 3).

Nowe tereny zieleni, wygenerowane w bezpośrednim sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych i historycznego, gęsto zabudowanego i wielofunkcyjnego centrum miasta, stanowią atrakcyjne miejsce wypoczynku oraz rekreacji i sportu. Oprócz 13 km nowych tras rowerowych, użytkowanych także przez osoby jeżdżące na rolkach i uprawiające jogging, wybudowano m.in. 13 kortów padelowych<sup>7</sup>, 1 kort tenisowy, 3 boiska do ćwiczeń aerobowych, 3 boiska piłkarskie, *skate park*, ściankę wspinaczkową i tor rowerowy. Użytkowanie części z tych obiektów jest płatne i możliwe jedynie w wyznaczonych godzinach otwarcia. Wyposażeniu sportowo-rekreacyjnemu towarzyszą place zabaw dla dzieci, plaża miejska, punkty gastronomiczne i inne elementy zagospodarowania, tj. fontanny i wyznaczone punkty widokowe, bowiem odnowione tereny wzdłuż rzeki Manzanares stały się także nową przestrzenią recepcji turystów i odwiedzających Madryt. Przede wszystkim jest to jednak popularny obszar wypo-

<sup>7</sup> Padel to odmiana tenisa ziemnego, popularna w szczególności w Stanach Zjednoczonych Ameryki i Kanadzie. Rozmiar boiska do gry jest trzykrotnie mniejszy niż w klasycznej odmianie tenisa ziemnego.

czynkowo-rekreacyjny dla mieszkańców miasta, o czym świadczy intensywność jego użytkowania od godzin porannych do późnych godzin wieczornych w każdy dzień tygodnia<sup>8</sup> (ryc. 1–4). Sprzyja temu nowa infrastruktura sportowa, obiekty pełniące funkcje społeczne, tj. Matadero oraz ciekawie zaaranżowana przestrzeń publiczna, której kluczowym komponentem jest zieleń miejska. Rzeka Manzanares – największa z przepływających przez Madryt – mimo że zadecydowała o założeniu tego miasta (wraz z towarzyszącą mu twierdzą wybudowaną przez Maurów), była od początku XX w. stopniowo marginalizowana jako komponent krajobrazu miasta. Współcześnie stanowi jednak podstawowe ogniwo nowej przestrzeni publicznej i wraz z odtworzoną florą i fauną jest ważnym elementem ekosystemu miasta (ryc. 4). Dzięki oczyszczeniu wód rzeka jest również dostępna dla kajakarzy oraz wędkarzy.

Projekt Madrid-Río nie doczekał się jeszcze pełnej realizacji. W jego centralnej części znajduje się 56-tysięczny stadion imienia Vicente Calderóna, użytkowany do lata 2017 r. przez klub piłkarski Atletico Madryt. Pod jego główną, południowo-zachodnią trybuną, w poziome pozostałych ulic, biegnie nieprzebudowany dotychczas fragment autostrady M-30. Po oddaniu do użytku nowego stadionu Wanda Metropolitano (przebudowany stadion komunalny Estadio Olimpico de la Peineta na wschodnich przedmieściach Madrytu) latem 2017 r. stary stadion zostanie wyburzony. Omawiany fragment autostrady M-30 zostanie poprowadzony w tunelu. W ten sposób przestrzeń odzyskana zostanie przekształcona w park miejski o nazwie Parque Atlético de Madrid. Zajmie on powierzchnię 7,4 ha i będzie stanowić uzupełnienie przestrzeni publicznej wygenerowanej dotychczas w ramach projektu Madrid-Río. Ponadto do 2020 r. w bezpośrednim sąsiedztwie parku zostanie wybudowane nowe osiedle mieszkaniowe Mahou-Calderón o powierzchni 14,7 ha, które obejmować będzie również obszar po wyburzonych w latach 2010–2011 zakładach przemysłowych w kwartale położonym na północny wschód od stadionu Vicente Calderóna. Inne, nowe inwestycje deweloperskie zlokalizowane wzdłuż terenów objętych projektem Madrid-Río, sukcesywnie realizowane od 2003 r., wskazują na wyraźne ożywienie gospodarcze i społeczne całego południowo-zachodniego fragmentu śródmieścia Madrytu w wyniku rewitalizacji terenów dysfunkcyjnych wzdłuż rzeki Manzanares.

## Zakończenie

Jedną z podstawowych cech współczesnego planowania miast jest tworzenie spójnego, zintegrowanego układu przestrzeni publicznej. Tworzy ona ramy dla interakcji społecznych, w szczególności dla czynności opcjonalnych charakterys-

---

<sup>8</sup> Obserwacje autora podczas prowadzonych badań terenowych we wrześniu 2016 r.



tycznych dla dobrze urządzonej przestrzeni publicznej (Gehl 2009). Sprzyja temu kształtowanie terenów zieleni, które implementowane w procesach rewitalizacji terenów dysfunkcyjnych w centralnych obszarach miast mogą pozytywnie oddziaływać na kształtowanie tożsamości lokalnej. Podjęte rozważania na temat istoty terenów dysfunkcyjnych dowodzą, że tereny komunikacyjne, podobnie jak inne obszary problemowe przyczyniające się do dezintegracji przestrzeni miast, mogą być poddane procesom rewitalizacyjnym. Ich celem jest optymalne dostosowanie formy przestrzennej do oczekiwań i potrzeb aktualnych użytkowników miast poprzez działania prowadzące do eliminacji struktur dezintegrujących w wyniku ich adaptacji bądź demolowania.

Zaprezentowane przykłady realizacji tego typu projektów rewitalizacyjnych podejmowane w różnych częściach świata upoważniają do stwierdzenia, że przeskalowana infrastruktura komunikacyjna jest identyfikowana jako forma dysfunkcyjna i bariera utrudniająca zrównoważony rozwój miast. Utrata sprawności funkcjonowania terenów komunikacyjnych nie opiera się na ich degradacji technicznej, lecz moralnej. Cechą rewitalizacji tego typu terenów miejskich jest możliwość podtrzymania funkcji komunikacyjnej, przy jednoczesnym podporządkowaniu tej funkcji nowej formie zagospodarowania przestrzeni<sup>9</sup>. Prowadzi to nierzadko do usprawnienia funkcjonowania układu komunikacyjnego w mieście poprzez wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań technicznych z zakresu inżynierii drogowej oraz wyposażenia odzyskanej przestrzeni w zielone tereny wypoczynku, rekreacji, sportu, rozrywki i kultury. Demolowanie jako niemal integralny element procesu rewitalizacji terenów komunikacyjnych jest społecznie akceptowane, czasem pod warunkiem opracowania alternatywnych rozwiązań niezaburzających sprawności układu komunikacyjnego. Jest to zupełnie inna sytuacja niż rewitalizacja w radykalnej formie na (zdegradowanych) terenach śródmiejskich i poprzemysłowych, szczególnie wówczas, gdy eliminacji zostają poddane obiekty wartościowe pod względem historycznym i kulturowym. Brak akceptacji na demolowanie w ramach procesu odnowy cechuje także tereny mieszkaniowe, gdzie tego typu forma interwencji prowadzi do zerwania więzi sąsiedzkich i utraty swojego „miejsca” dla mieszkańców. Tereny komunikacyjne charakteryzują się zatem najwyższą podatnością na realizację projektów rewitalizacyjnych o radykalnym charakterze i kształtowaniu zielonej

---

<sup>9</sup> W Polsce w ostatnich latach coraz większą popularnością cieszą się tzw. podwórce miejskie (*woonerf*). Jest to idea wywodząca się z Emmen w Holandii, polegająca na uspokojeniu ruchu samochodowego i uprzywilejowaniu pieszych. Z języka holenderskiego oznacza ulicę do mieszkania. Pierwsze tego typu realizacje w Polsce powstały w Łodzi w roku 2014. Były to inicjatywy społeczne, zgłoszone do realizacji w ramach budżetu obywatelskiego. Od tego czasu w śródmieściu Łodzi corocznie jest budowanych kilka nowych *woonerfów*, w szczególności w obszarach sąsiadujących z kształtowanym Nowym Centrum Łodzi (NCL). Podwórce miejskie mają za zadanie zintegrować nową przestrzeń publiczną kształtowaną na terenie NCL z istniejącym już systemem przestrzeni publicznej. Każdy z *woonerfów* jest wyposażony w elementy zieleni, która ma podnieść estetykę nowej przestrzeni.

przestrzeni publicznej. Ma ona pozytywny wpływ na społeczne i gospodarcze ożywienie terenów z nią sąsiadujących oraz na przestrzenno-funkcjonalną (re)integrację przestrzeni miasta. Wprowadzenie zieleni miejskiej do centralnych obszarów miast jest nie tylko odpowiedzią na współczesne potrzeby użytkowników miast, ale jednocześnie świadczy o dojrzałości planistycznej i odpowiedzialnej polityce zarządców przestrzeni miejskiej.

## Bibliografia

- Aiello A., Ardone R., Scopelliti M., 2010, *Neighbourhood planning improvement: Physical attributes, cognitive and affective evaluation and activities in two neighbourhoods in Rome*, "Evaluation and Program Planning" 33(3), s. 264–275.
- Bassett K., Griffiths R., Smith I., 2002, *Testing governance: Partnership, planning and conflict in waterfront regeneration*, "Urban Studies", 39(10), s. 1757–1775.
- Bauman Z., 2000, *Globalizacja. I co z tego dla ludzi wynika*, PIW, Warszawa.
- Bernat S., 2010, *Doliny rzeczne i ich percepcja*, [w:] *Krajobrazy kulturowe dolin rzecznych. Potencjał i wykorzystanie*, red. J. Plit, U. Myga-Piątek, Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, Sosnowiec. Prace Komisji Krajobrazu nr 13, s. 167–178.
- Czochański J., 2010, *Zachowanie i kształtowanie terenów zielonych na obszarach wielkich miast jako stymulantów rozwoju i jakości życia*, [w:] *Problemy kształtowania przestrzeni publicznej*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk. Miasto – Metropolia – Region, s. 128–147.
- Czyżewska A., 2009, *Program waterfront – wyzwania dla rewitalizacji*, [w:] *Woda w krajobrazie miasta*, t. 1, red. A. Januchta-Szostak, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, s. 11–26.
- De Vries L., Kotze N., 2016, *The revitalization of parks and open spaces in downtown Johannesburg*, "Urbanian izziv" 17(1), s. 123–131.
- Domański B., 2000, *Tereny przemysłowe w miastach polskich – kierunki i bariery przekształceń*, [w:] *Miasto postsocjalistyczne organizacja przestrzeni i jej przemiany. XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 139–143.
- Dymnicka M., 2008, *Fragmentaryzacja przestrzeni publicznej – próby rekompozycji*, „Studia Regionalne i Lokalne”, 33(3), s. 33–52.
- Franta A., 2004, *Reżyseria przestrzeni. O doskonaleniu przestrzeni publicznej miasta*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków.
- Gasidło K., 1998, *Problemy przekształceń terenów przemysłowych*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
- Gehl J., 2009, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, RAM, Kraków.
- Giedych R., 2005, *Problemy z identyfikacją systemów terenów rekreacyjnych na przykładzie terenów zieleni Warszawy*, „Problemy Ekologii Krajobrazu” 11, s. 277–283.
- Gibson Ch., 2003, *Cultures at work: why “culture” matters in research on the “cultural” industries*, "Social & Cultural Geography" 4(2), s. 201–215.
- Graczyk R., 2009, *Wpływ zbiorników wodnych na koncepcje zagospodarowania miast*, [w:] *Woda w krajobrazie miasta*, t. 1, red. A. Januchta-Szostak, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań, s. 39–48.
- Harvey D., 1989, *From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in late capitalism*, "Geografiska Annaler B. Human Geography" 71(1), s. 3–17.
- Harvey D., 1990, *Between space and time: Reflections on the geographical imagination*, "Annals of the Association of American Geographers" 80(3), s. 418–434.
- Harvey D., 2005, *Consciousness and the urban experience. Studies in the history and theory of capitalist urbanization*, Blackwell, Oxford.
- Jałowicki B., Szczepański M.S., 2010, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Scholar, Warszawa.

- Jędraszko A., 2003, *Problemy polskiej przestrzeni w okresie transformacji*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.
- Kaczmarek S., 2001, *Rewitalizacja terenów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kaczmarek S., 2005, *The space of exchange: Revitalisation of post-industrial areas in modern cities*, [w:] *Cities in global perspective: Diversity and transition*, ed. Y. Murayama, G. Du, Rikkyo University, IGU Urban Commission, Tokyo, s. 270–278.
- Kaczmarek S., 2010a, *Proces rewitalizacji terenów przemysłowych a organizacja przestrzeni miejskiej Łodzi*, [w:] *Rewitalizacja terenów przemysłowych Łodzi*, red. T. Markowski, S. Kaczmarek, J. Olen-derek, KPZK PAN, Warszawa. Biuletyn KPZK PAN, t. 132, s. 7–18.
- Kaczmarek S., 2010b, *Rewitalizacja i krajobraz miejski. Kwestia społecznej odpowiedzialności*, „*Studia Miejskie*” t. 1, s. 283–290.
- Karta Przestrzeni Publicznej, 2009.
- Kazimierzczak J., 2014a, *Wpływ rewitalizacji terenów przemysłowych na organizację przestrzeni centralnej w Manchesterze, Lyonie i Łodzi*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kazimierzczak J., 2014b, *Kształtowanie przestrzeni publicznej miasta w kontekście rewitalizacji terenów przemysłowych w Manchesterze, Lyonie i Łodzi*, „*Studia Miejskie*” t. 16, s. 115–128.
- Klassen L.H., 1988, *Economical thought and practice*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kochanowska D., 2002, *Śródmiejskie przestrzenie publiczne – współczesne przekształcenia*, [w:] *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, s. 26–54.
- Kochanowska D., 2010, *Przestrzeń publiczna – kluczowy element miasta współczesnego – zintegrowana czy podzielona?*, [w:] *Problemy kształtowania przestrzeni publicznej*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk. Miasto – Metropolia – Region, s. 21–35.
- Koter M., 1994, *Od fizjonomii do morfogenezy i morfologii porównawczej. Podstawowe zagadnienia teoretyczne morfologii miast*, [w:] *Zagadnienia geografii historycznej osadnictwa w Polsce. Materiały konferencyjne*, red. M. Koter, J. Tkocz, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Uniwersytet Łódzki, Toruń–Łódź, s. 23–32.
- Kothencz G., Blaschke T., 2017, *Urban parks: Visitors' perceptions versus spatial indicators*, “*Land Use Policy*” 64, s. 233–244.
- Kulesza M., 2011, *Zagadnienia morfogenezy i rozplanowania miast średniowiecznych w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Leśniewska K., Drzewiecki P., 2011, *Problemy zagospodarowania i kształtowania przestrzeni publicznej na obszarze Lasu Łągiewnickiego w Łodzi*, [w:] *Przestrzeń publiczna miast. XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 81–96.
- Liszewski S., 2006, *Nowe przestrzenie w miastach (na obszarach zurbanizowanych)*, [w:] *Nowe przestrzenie w mieście ich organizacja i funkcje. XIX Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 35–48.
- Liszewski S., Maik W., 2000, *Osadnictwo*, Kurpisz, Poznań.
- Lorens P., 2005, *Wstępna typologia obszarów zdegradowanych o funkcjach i potencjale metropolitalnym*, [w:] *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, red. T. Parteka, KPZK PAN, Warszawa, s. 57–74.
- Lorens P., 2010, *Rewitalizacja miast: planowanie i realizacja*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Lynch K., 1960, *The image of the city*, The Technology Press & Harvard University Press, Cambridge.
- Maik W., 2011, *Przestrzeń publiczna w mieście: pojęcie, ujęcia badawcze, funkcje i ewolucja zjawiska*, [w:] *Przestrzeń publiczna miast. XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 9–14.
- Majer A., 2010, *Socjologia i przestrzeń miejska*, PWN, Warszawa.
- Malisz B., 1981, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa.
- Meerow S., Newell J.P., Stults M., 2016, *Defining urban resilience: A review*, “*Landscape and Urban Planning*” 147, s. 38–49.

- Mierzejewska L., 2001, *Tereny zielone w strukturze przestrzennej Poznania*, Wydawnictwo PTPN, Poznań.
- Mierzejewska L., 2008, *Smart growth jako model rozwoju miasta*, [w:] *Współczesne kierunki i wymiary procesów urbanizacji*, red. J. Ślodziak, M. Śmigielka, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole, s. 49–64.
- Mierzejewska L., 2011, *Zieleń miejska jako przestrzeń publiczna*, [w:] *Przestrzeń publiczna miast. XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 15–26.
- Mironowicz I., Ossowicz T., 2005, *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*, [w:] *Transformacja zdegradowanych struktur przestrzennych metropolii polskich*, red. T. Parteka, KPZK PAN, Warszawa, s. 36–56.
- Mumford L., 1961, *The city in the history. Its origins, its transformations, and its prospects*, Harcourt, Brace & World, New York.
- Niemirski W., 1973, *Kształtowanie terenów zieleni*, Arkady, Warszawa.
- Nowa Karta Ateńska, 2003, *Wizja miast XXI w. Europejska Rada Urbanistów*, Alinea, Florencja-Lizbona.
- Parysek J., 2013, *Zrównoważony rozwój miast w kontekście współczesnej polskiej urbanizacji: aspekty przestrzenne*, „Studia Miejskie” t. 9, s. 9–24.
- Przewoźniak M., 1989, *Konflikty miasto – środowisko przyrodnicze*, „Przegląd Geograficzny” t. 61, z. 1–2, s. 51–62.
- Przewoźniak M., 2002, *Kształtowanie środowiska przyrodniczego miast, przykłady z regionu gdańskiego*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Przywojska J., 2016, *Rewitalizacja miast. Aspekt społeczny*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Ptaszycka A., 1950, *Przestrzenie zielone w miastach*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza. Oddział w Poznaniu, Poznań.
- Rewitalizacja a rozwój funkcji metropolitalnych miasta Łodzi*, 2007, red. T. Markowski, D. Stawasz, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Rewitalizacja miast polskich – diagnoza*, 2010, red. Z. Ziobrowski, W. Jarczewski, Instytut Rozwoju Miast w Krakowie, Kraków.
- Rewitalizacja miast w Polsce: pierwsze doświadczenia*, 2007, red. R. Lorens, Urbanista, Warszawa.
- Rewitalizacja terenów przemysłowych Łodzi*, 2010, red. T. Markowski, S. Kaczmarek, J. Olenderek, KPZK PAN, Warszawa. Biuletyn KPZK PAN t. 132.
- Robinson J., 2006, *Ordinary cities: Between modernity and development*, Routledge, London.
- Sepe M., 2007, *Metoda „Wrażliwej Pomocy” jako sposób ustalania nowej tożsamości miejsc oraz rola dziedzictwa kulturowego w procesie rewitalizacji obszarów przemysłowych*, [w:] *Rewitalizacja – nośnik tożsamości i rozwoju obszarów metropolitalnych*, Monografia pokonferencyjna PRO-REVITA Łódź 2006, red. B.M. Walczak, Biblioteka i Instytut Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej, Łódź, s. 253–273.
- Schelte J., 1999, *Reumlich-struktureller Wandel in Innenstaedten. Moderne Entwicklungsansatze fuer ehmalinge Gewebe- und Verkehrsflaechen*, IRPUD, Dortmund.
- Sierecka-Nowakowska B., 2011, *Transformacja przestrzenna Łodzi przemysłowej w procesie metropolizacji*, KPZK PAN, Warszawa. Biuletyn KPZK PAN t. 139.
- Sikora D., Turała M., 2005, *Rewitalizacja jako instrument determinujący funkcje przestrzeni publicznej w miastach po-przemysłowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Ślodziak J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Słownik języka polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl> (dostęp 25 lutego 2017).
- Sobczyński M., Wosiak A., 2002, *Ugory miejskie, tereny zielone oraz inwestycje z ostatniej dekady XX w. w strukturze użytkowania ziemi dzielnicy pomocniczej Katedralna w śródmieściu Łodzi*, [w:] *Współczesne formy osadnictwa miejskiego i ich przemiany. XV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, red. I. Jażdżewska, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 79–90.

- Społeczne i krajobrazowe walory wody w środowisku*, 2011, red. A. Januchta-Szostak, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
- Stratton M., 2000, *Industrial buildings. Conservation and regeneration*, E&FN SPON, London.
- Sutkowska E., 2006, *Współczesny kształt i znaczenie zieleni miejskiej jako zielonej przestrzeni publicznej w strukturze miasta – przestrzeń dla kreacji*, „Teka Komisji, Architektury, Urbanistyki i Studiów Krajobrazowych OL PAN”, s. 184–192.
- Wallis A., 1979, *Informacja i gwar: o miejskim centrum*, PIW, Warszawa.
- Wańkiewicz W., 2010, *Planowanie przestrzeni o wysokich walorach krajobrazowych. Problemy ekonomiczne, „Krajobraz a Turystyka. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego” 14*, s. 352–359.
- Wojnarowska A., 2011, *Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich. Zagadnienia teoretyczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Wolch J.R., Byrne J., Newell J.P., 2014, *Urban green space, public health, and environmental justice: The challenge of making cities ‘just green enough’*, “Landscape and Urban Planning” 125, s. 234–244.
- Wybrane zagadnienia rewitalizacji miast*, 2009, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk. Miasto – Metropolia – Region.
- Ziobrowski Z., Domański B., 2010, *Rewitalizacja miast polskich jako sposób zachowania dziedzictwa materialnego i duchowego oraz czynnik zrównoważonego rozwoju. Podsumowanie projektu*, Instytut Rozwoju Miast w Krakowie, Kraków.
- Żurowska M., 2010, *Reintegracja miasta Covilhã poprzez tworzenie sieci przestrzeni publicznych*, [w:] *Problemy kształtowania przestrzeni publicznej*, red. P. Lorens, J. Martyniuk-Pęczek, Urbanista, Gdańsk. Miasto – Metropolia – Region, s. 274–278.

