

Miejskie strefy rekreacji jako element strategii pokonywania barier urbanistycznych

City recreation zones as an element in a strategy for overcoming urban barriers

Streszczenie

We współczesnym mieście jednym z aktualnie postulowanych kierunków rozwoju jest powrót do wielofunkcyjnej struktury i współistnienia kilku, niekiedy odmiennych, sposobów użytkowania. Tereny monofunkcyjne, takie jak drogi szybkiego ruchu niejednokrotnie stają się barierami w tkance miejskiej zarówno w ujęciu morfologicznym jak i funkcjonalnym. Ich istnienie przyczynia się do degradacji otaczających dzielnic i utrudnia harmonijny rozwój. Jednym ze sposobów przeciwdziałania negatywnemu oddziaływaniu bariery jest stworzenie nowego połączenia pieszego ponad nią lub poniżej. Ważnym elementem nowego zagospodarowania stają się miejskie, otwarte strefy rekreacji, które mogą pełnić rolę atraktorów dla potencjalnych użytkowników przestrzeni, wpisując się równocześnie w istniejące ciągi ruchu pieszego. W artykule zostaną przedstawione i zanalizowane wybrane przypadki takich działań zrealizowane w ostatnich latach w miastach Europy Zachodniej.

Abstract

One of the directions of development currently proposed for the contemporary city is a return to multi-functional structure and the co-existence of several, occasionally contrasting, modes of exploitation. Mono-functional areas, such as expressways, not infrequently become barriers within the fabric of the city, from both a morphological and a functional perspective. Their existence contributes to the degradation of surrounding neighbourhoods and impedes harmonious development. One method to counteract the adverse effect of such a barrier is the creation of a new pedestrian link above or below it. An important emerging element in a new approach to planning is the urban open recreation zone, which may act to attract potential users of urban space while simultaneously integrating with existing pedestrian routes. This article presents and analyses a selection of case studies of such projects, as implemented in Western European cities in recent years.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, komunikacja, obszary rekreacji

Keywords: public space, transportation, recreation areas

Współczesne formy rekreacji

Tereny rekreacyjne jako miejsca spotkań i różnych aktywności były obecne w miastach od czasów antycznych w formie agory, forum, teatru czy stadionu jako odpowiedź na potrzebę rozrywki czy kontaktu z innymi ludźmi. Zarówno formy jak i obszary rekreacji podlegały ewolucji i przemianom związanym z panującymi warunkami społecznymi, ekonomicznymi i politycznymi. Rekreacja jest nierozdzielnie związana z pojęciem czasu wolnego, które we współczesnym rozumieniu pojawiło się na przełomie XIX i XX wieku¹. Posługując się terminem „rekreacja” rozumiemy zatem *formę działania wybraną dobrowolnie przez człowieka ze względu na osobiste zainteresowania, dla odpoczynku, rozrywki lub rozwoju własnej osobowości; podejmowana poza obowiązkami zawodowymi, społecznymi i domowymi, w czasie wolnym od pracy*². Definicja ta jest szeroka i zdolna pomieścić różnorodne rodzaje

Contemporary forms of recreation

Recreation areas as sites of encounter and for various activities have been present in cities from ancient times, in the form of the agora, the forum, the theatre or stadium, responding thus to the need for entertainment or contact with others. Both the forms and sites of recreation have undergone evolution and change in relation to the prevailing social, economic and political conditions. Recreation is inseparably linked to the concept of leisure time which, as currently understood, appeared around the turn of the 19th century.¹ By the term “recreation” we understand “a form of activity freely chosen according to one’s personal interests, for leisure, entertainment or development of one’s personality, undertaken outside one’s professional, social and domestic duties, in one’s time off from work”.² This definition is broad enough to cover various types

* Mgr inż. arch Karolina Dudzic-Gyurkovich, Wydział Architektury, Instytut Projektowania Urbanistycznego A-3, Politechnika Krakowska, k_dg@o2.pl / MSc.Eng.Arch. Karolina Dudzic-Gyurkovich, Department of Architecture, Urban Planning Institute A-3, Cracow University of Technology

aktywności, nie tylko fizycznej lecz także umysłowej³ oraz zachowań biernych mających na celu zapewnienie odpoczynku i relaksu. Aktualne tendencje wzajemnego przenikania funkcji i zacierania wyraźnych granic znajdują odzwierciedlenie również w sferze rekreacji, gdzie pojawiają się i zyskują na popularności nowe formy spędzania wolnego czasu⁴ będące połączeniem aktywności występujących do tej pory oddzielnie.

Rekreacja w przestrzeni publicznej

W kontekście badania formy urbanistycznej i jej związków z funkcjami rekreacyjnym najbardziej istotne wydaje się rozróżnienie na aktywności odbywające się wewnątrz obiektów i te, rozgrywane się w przestrzeni miejskiej. Dalszy podział może uwzględniać stopień dostępności owych obszarów, począwszy od obiektów wydzielonych, przeznaczonych dla użytkowników spełniających określone kryteria⁵ po otwarte przestrzenie publiczne, takie jak: parki i tereny zielone, a także place i skwery, stanowiące elementy budujące tkankę miasta. Ważnym etapem na drodze do współczesnej formy otwartych obszarów rekreacyjnych jest pojawienie się idei miejskich, ogólnodostępnych parków⁶ mogących stanowić pole do zaspokajania potrzeb relaksu, kontaktu z przyrodą i aktywności fizycznej. W utopijnej koncepcji miasta-ogrodu stanowiącej próbę połączenia natury i cywilizacji w jednej strukturze miejskiej kompozycja przestrzeni otwartych stała się trzonem założenia. Wolno stojące budynki otoczone były terenami zielonymi służącymi jako obszary rekreacji dla mieszkańców. Szczególnego znaczenia funkcja ta nabrała w dobie modernizmu, kiedy nastąpiło radykalne przewartościowanie relacji człowiek – miasto. Przestrzeń publiczna swobodnie przepływająca między budynkami mogła stanowić odrębny układ, niezależny od kompozycji zabudowy⁷. Rekreacja i wypoczynek stały się kolejnymi funkcjami, jakie miały być realizowane w sprawnie działającym mieście⁸. W późniejszych dekadach XX wieku zakwestionowano modernistyczne zasady kształtowania urbanistyki a wiele pojawiających się kierunków⁹ opierało swe założenia na powrocie do tradycyjnie pojmowanego miasta. Największy wpływ na kształt współczesnej kompozycji miejskiej miały idee modernizmu, których praktyczna realizacja doprowadziła jednak do wielu niepożądanych rezultatów manifestujących się zwłaszcza w sferze publicznej i jej fizycznym korelacie jakim jest przestrzeń publiczna.

Współcześnie wielu badaczy podnosi kwestie fragmentacji, patologii czy wręcz zaniku tej przestrzeni¹⁰, bądź takich przekształceń, które stoją w sprzeczności z jej podstawową funkcją, jaką jest dostępność¹¹. Jako jedną z grupy bezpośrednich przyczyn można wskazać dominację komunikacji samochodowej, której nasiloną formą w postaci miejskich dróg szybkiego ruchu, stała się czynnikiem wpływającym negatywnie na jakość przestrzeni¹². Drogi stają się barierami w otaczającej tkance przecinającymi trasy połączeń pieszych, co w połączeniu z uciążliwością powodowaną przez wzmożony ruch przyczynia się do degradacji sąsiadujących fragmentów miasta. Działania naprawcze polegają w wielu przypadkach na swojej humanizacji przestrzeni zawłaszczonej przez komunikację samochodową, stworzeniu nowych połączeń pieszych czy wprowadzeniu funkcji na tyle atrakcyjnej, by mogła przycią-

of activity, not only physical, but also mental,³ as well as passive behaviours intended to afford rest and relaxation. Current tendencies towards interpenetration and the blurring of clear boundaries are moreover reflected in the sphere of recreation, where novel ways of spending one's free time,⁴ combining activities previously performed separately, are appearing and gaining in popularity.

Recreation in public space

In the context of the study of urban form and its connection to recreational functions, what appears most important is to differentiate between activities taking place indoors and those which are performed outdoors in the urban space.

A further distinction might be made with regard to the degree of accessibility to the sites in question, ranging from dedicated structures assigned to users fulfilling specific criteria,⁵ to open public spaces such as parks and green areas, as well as plazas and squares, which are constituent elements of the city's fabric.

An important stage in the evolution towards the open recreational area in its contemporary form was emergence of the idea of the public city park⁶ which could contribute to satisfying the need for relaxation, contact with nature and physical activity. In the utopian concept of the "garden city" – an attempt to unite nature and civilisation into a single urban structure – the arrangement of open space became pivotal. Detached buildings were surrounded by green areas serving as recreation sites for the inhabitants. This function gained particular significance in the era of Modernism, when a radical re-evaluation of the human-city relation took place. Unrestricted public space flowing around buildings could constitute a discrete structure, independent of building development.⁷ Rest and recreation became the next functions expected to be realised in an efficient city.⁸ In subsequent decades of the 20th century modernistic rules of urban planning design were called into question, and many emerging trends⁹ have grounded themselves in a return to the city as traditionally conceived. While Modernist ideas exerted the greatest influence on the shape of contemporary urban structure, their practical realisation led nevertheless to a number of undesirable outcomes, manifested above all in the public sphere and its physical correlate of public space.

Nowadays, many researchers raise the issue of the fragmentation, pathology, or simply the disappearance of this space,¹⁰ or of such transformations as act to negate its primary function: that is, to be accessible.¹¹ The dominance of motor transport can be cited among the groups of direct causes here: its intensification in the form of urban motorways becomes a factor impacting negatively upon the quality of space.¹² Roads evolve into barriers in the surrounding fabric, cutting off pedestrian link routes, which, in combination with the strain imposed by increased road traffic, contributes to the degradation of the adjoining parts of the city. In many cases remedial action consists in some form of humanisation of the space usurped by motor transport, the creation of new pedestrian links, or the introduction of a function attractive enough

gać użytkowników chcących w niej przebywać. Taką funkcją staje się częstokroć rekreacja obecna w postaci zieleni lub urządzeń sportowych lokalizowanych w rejonie problematycznej drogi. Realizacje te wpisują się w globalną tendencję do tworzenia obiektów, czy przestrzeni o charakterze hybrydowym, w których różne, niekiedy kontrastujące sposoby użytkowania łączone są w nowych zestawieniach¹³.

Przypadek 1: Zaanstad

Niewielkie holenderskie miasto, Koog aan de Zaan położone na północ od Amsterdamu, w latach 70. XX wieku na skutek transformacji terytorialnych zostało włączone w obszar nowo utworzonego policentrycznego ośrodka miejskiego. W tych samym czasie zrealizowano autostradę A8, biegnącą od Amsterdamu w stronę północną¹⁴. Trasa biegnącej na estakadzie drogi została wytyczona przez centrum kameralnej miejscowości i przez ponad trzydzieści lat dzieliła główną przestrzeń publiczną – nadbrzeżny plac pomiędzy ratuszem kościołem na część północną i południową. Obszar pod drogą, pomiędzy jej podporami wykorzystywany był jako miejski parking i powoli ulegał degradacji stając się przestrzenią nieużywaną i niebezpieczną. Zakres nowej interwencji obejmował teren położony pod drogą oraz przyległe fragmenty placów i ulic, bez ingerencji w przebieg lub konstrukcję autostrady. Na różnorodny program założenia wypracowany wspólnie z mieszkańcami miejscowości składa się m.in skate park, boiska

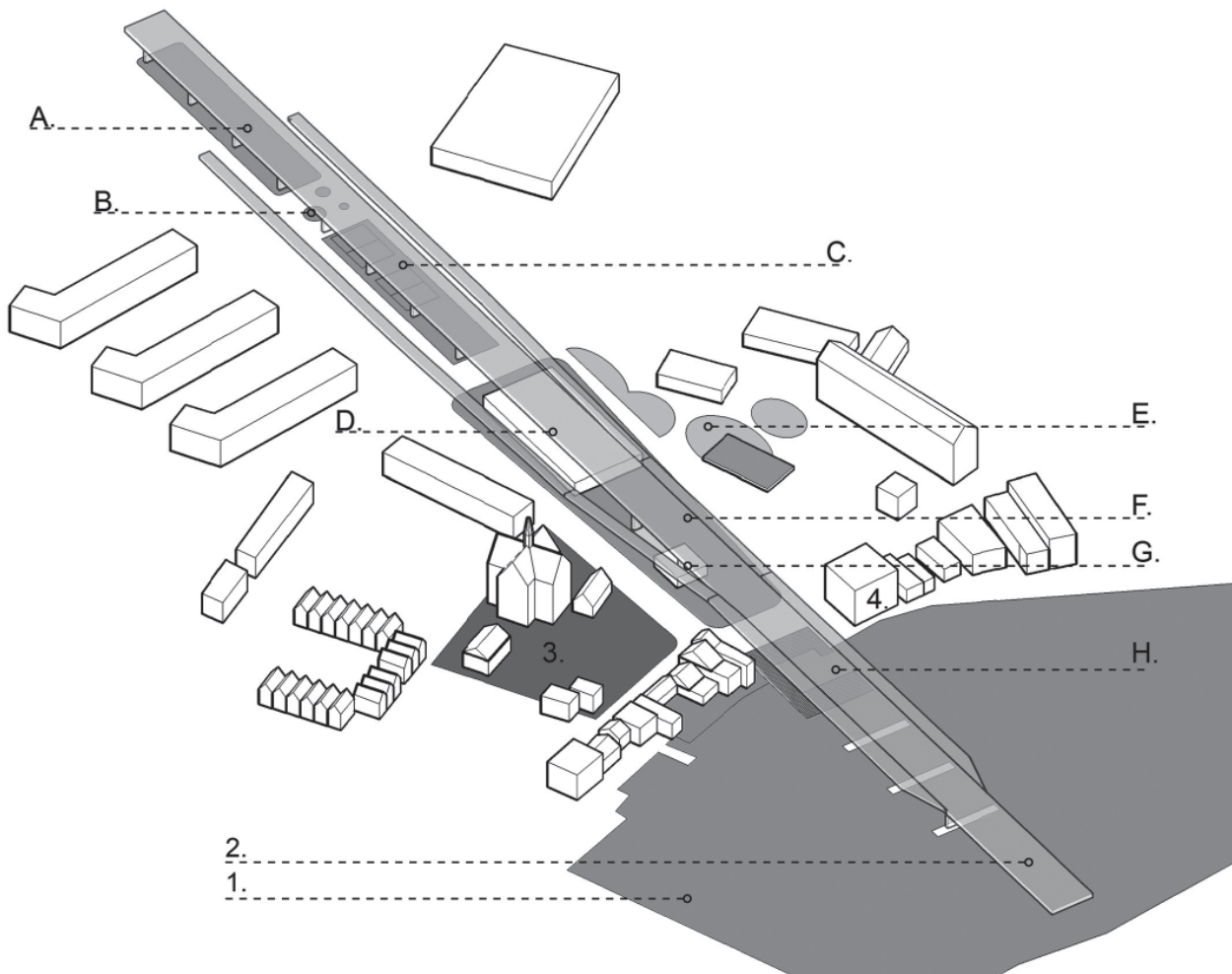
to draw users willing to spend time there. Such a function is often realised by recreational facilities in the form of green areas or sports equipment set up in the vicinity of the problematic road. Such implementations follow a global trend to create buildings or spaces hybrid in character, where various, and at times contrasting, modes of exploitation are combined into new configurations.¹³

Case study 1: Zaanstad

In the 1970s a small Dutch town, Koog aan de Zaan, situated north of Amsterdam, was as a result of territorial realignment incorporated into the area of a newly-created polycentric urban centre. At the same time the A8 motorway northwards from Amsterdam was being constructed.¹⁴ The course of the road, running on a flyover, was laid out through the cosy little town and for over thirty years it divided the main public space – a waterside square between the town hall and a church – into two, a northern and a southern part. The space below the road, between its supports, was used as a town car-park, but slowly deteriorated into a disused and dangerous area. The land beneath the road along with the adjacent sections of squares and streets was included in the scope of a new initiative, with no interference to the route or structure of the motorway. The varied foundation plan developed in cooperation with local residents includes among other features a skate park, sports fields, a graffiti wall, a supermarket and

il. 1. Zaanstad – schemat rozwiązania / Zaanstad – scheme of the new development (scheme by the author)

1 – rzeka Zaan, 2 – autostrada A8, 3 – plac przy kościele, 4- budynek dawnego ratusza.
 A – skate-park, B – plac zabaw, C – boiska, D – niewielki supermarket, E – tereny zielone i boiska, F – plac, G – kwaciarnia, H – niewielka marina.
 1 – river Zaan, 2 – A8 highway, 3 – church square, 4 – former city hall.
 A – skate-park, B – playground, C – sports fields, D – local supermarket, E – green areas and sports fields, F – square, G – flower shop, H – marina.



sportowe, ścianka graffiti, supermarket i targ kwiatowy oraz niewielka marina oferująca widoki na rzekę Zaan¹⁵. Funkcja rekreacyjna realizowana jest w kilku miejscach nowego założenia: rozliczne aktywności sportowe mogą rozgrywać się w wydzielonych obszarach w części zachodniej, czy w nowym parku ratuszowym, gdzie przewidziano także miejsce do organizacji pikników. Obiekty komercyjne, zwłaszcza lokalny supermarket znacznie przyczyniają się do ciągłej obecności różnego typu użytkowników stanowiąc o atrakcyjności przestrzeni¹⁶. Większość wymienionych funkcji znalazła swoje miejsce w martwej dotąd strefie pod autostradą przekształcając ją z bariery w żywe miejsce spotkań stanowiące katalizator dla dalszego rozwoju okolicy. Nowa aranżacja objęła także przyległe place nadając im zdecydowanie miejski charakter. Odbudowano w ten sposób historyczną ciągłość przestrzeni miasta a także w udany sposób wzbogacono ją o nowe wartości¹⁷.

Przypadek 2: Paryż

Paryż, jako stolica regionu metropolitalnego stanowi ośrodek, w którym znajdują odzwierciedlenie najnowsze trendy, także w dziedzinie planowania urbanistycznego. Jednym z najbardziej aktualnych kierunków działań jest integracja przestrzenna i społeczna miasta i ościennych gmin. Znaczenie granicy administracyjnej Paryża wzmocnione jest pokrywającym się z nią przebiegiem pierwszej obwodnicy. *Boulevard Périphérique* dzieli zwartą i jednorodną strukturę na część miejską i peryferia. Ruchliwa droga wraz z rozbudowaną infrastrukturą, a zwłaszcza częstymi wielopoziomowymi rozjazdami stanowi wyraźną barierę w dla dalszego rozwoju miasta. Problem

a flower market, as well as a small marina offering picturesque views over the river Zaan.¹⁵ The recreational function is implemented at several points in the new development: numerous sports activities can take place in specially-allocated areas in the western part, or in a new town hall park, where a picnic area has also been created. Commercial buildings, especially the local supermarket, contribute significantly to the constant presence of a variety of types of user, confirming the attractiveness of the area.¹⁶ The site of the majority of the functions mentioned is the previously dead zone below the motorway, thus transformed from a barrier into a live meeting place which is a catalyst for the further development of the neighbourhood. The new arrangement has also taken in the adjacent squares, bestowing upon them a decidedly city-like character. Historical continuity of the urban space has thus been recreated, and the urban space itself has been successfully enriched with new values.¹⁷

Case study 2: Paris

Paris, as a metropolitan regional capital, is a centre reflecting all the most recent trends, including those regarding urban planning. Among the latest strategies to be enacted is the spatial and social integration of the city and its adjacent communes. The significance of the administrative boundary of Paris is reinforced by the corresponding route of its first ring road: the *Boulevard Périphérique* divides a compact and homogeneous structure into an urban centre and a periphery. The busy road together with its extensive infrastructure, and in particular its frequent multi-level junctions, is an obvious barrier to further development of the city. The problem

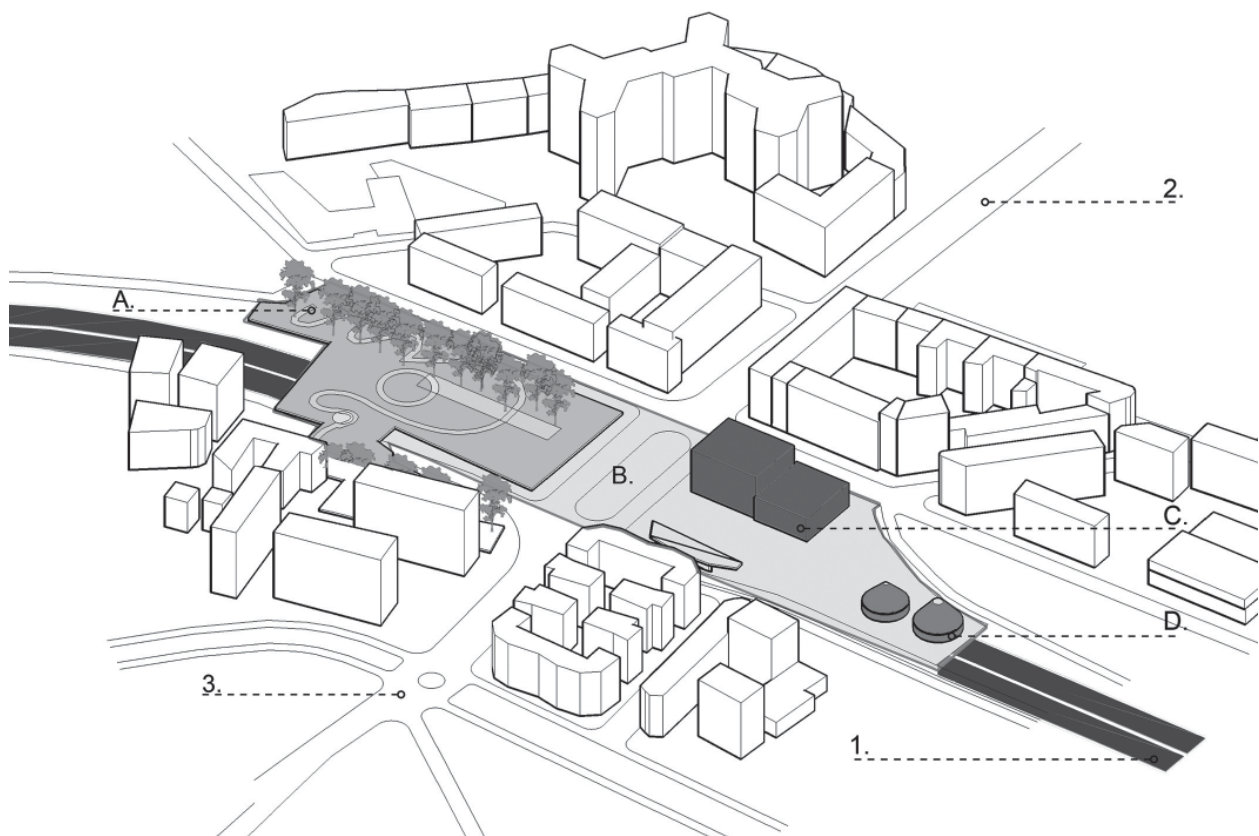
il. 2. Paryż – schemat rozwiązania / Paris – scheme of the new development (scheme by the author)

1 – przebieg Boulevard Périphérique, 2 – część Avenue de la Porte des Lilas poza granicami Paryża, w miejscowości Lilas, 3 – część Avenue de la Porte des Lilas w Paryżu;

A – ogrody im. Serga Gainsbourga, B – skrzyżowanie ruchu lokalnego, C – kino miejskie Étoile Lilas, D – budynki stałego cyrku *Cirque Electrique*.

1 – course of the Boulevard Périphérique, 2 – part of the Avenue de la Porte des Lilas outside Paris, in Lilas, 3 – part of the Avenue de la Porte des Lilas in Paris;

A – garden Serge Gainsbourg, B – intersection of local streets, C – city cinema Étoile Lilas, D – buildings of the permanent circus *Cirque Electrique*.



ten został dostrzeżony przed ponad 10 laty i obecnie znaczna część prowadzonych miejskich projektów rewitalizacji dotyczy obszarów przyległych do obwodnicy¹⁸. Jeden ze zrealizowanych w ten sposób projektów znakuje się we wschodniej części miasta, a jego zakres obejmował tereny przyległe do wjazdu na obwodnicę z przyległej do Paryża miejscowości Lilas¹⁹. Likwidacja rozległego ronda i nowe, oszczędniejsze pod względem konsumpcji terenu rozwiązanie wjazdów na obwodnicę i komunikacji lokalnej stanowiły tylko jeden z aspektów interwencji. Kolejnym, niezwykle istotnym było przekrycie znacznego fragmentu bulwaru; na odzyskanym w ten sposób terenie zlokalizowano rozliczne funkcje mogące służyć mieszkańcom okolicznych dzielnic. Duży nacisk położono na zróżnicowanie oferty rekreacyjnej, która stanowi podstawę zagospodarowania nowego terenu na obwodnicy. Znajdują się tu zarówno obiekty kubaturowe: stałego cyrku i „miejskiego kina”²⁰, jak i otwarte tereny zielone²¹, które wraz ze starannie zaprojektowaną przestrzenią centralnego placu decydują o atrakcyjności całego założenia. Osłabienie negatywnego oddziaływania *Boulevard Périphérique* zostało tu zrealizowane na kilku płaszczyznach: zarówno poprzez fizyczne przekształcenie samej bariery, jak i za pomocą nowego sposobu użytkowania, który z obszaru stanowiącego „nie-miejsce”²² uczynił integralną miejską przestrzeń publiczną.

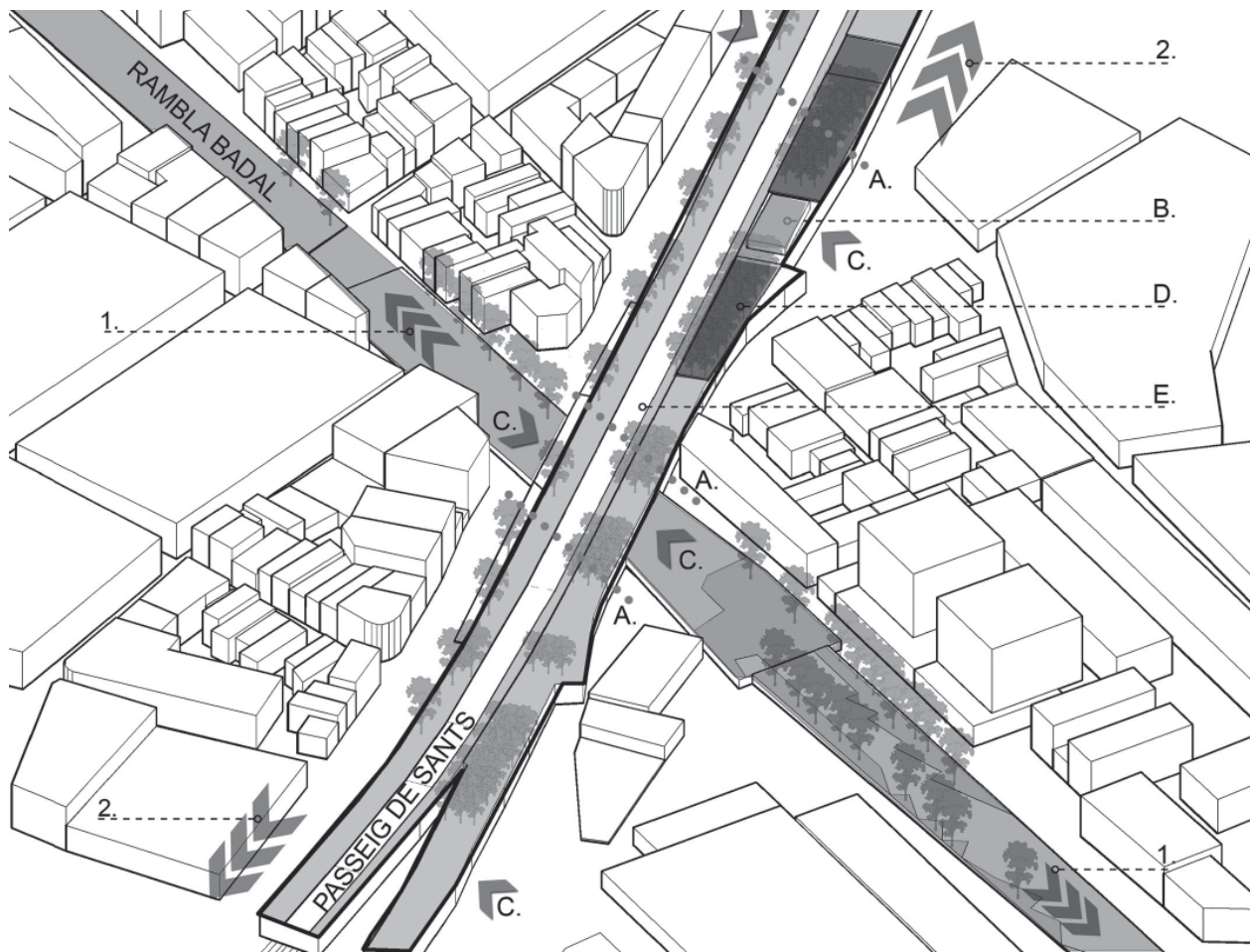
Przypadek 3: Barcelona

Barcelona w ostatnich latach stanowi swoiste laboratorium współczesnej urbanistyki, w którym testowane są i wprowadzane rozwiązania. Jedną z inwestycji o największym znaczeniu dla poprawy jakości środowiska mieszkaniowego we wschodniej części miasta było rozpoczęte przed niemal dwudziestu laty przekształcenie pierwszej obwodnicy Barcelony, która z racji swego położenia i obciążenia ruchem stanowiła poważną i uciążliwą barierę w otaczającej tkance²³. W trakcie przebudowy drogę poprowadzono w tunelu, poziom terenu zostawiając dla ruchu pieszego i lokalnego ruchu samochodowego. Powstały ciąg spacerowy z dużą ilością zieleni i starannie zaprojektowanymi obiektami małej architektury stał się uczęszczanym miejscem spacerów i rekreacji tworząc interesującą sekwencję przestrzeni publicznych łączących kilka dzielnic. Na południowym odcinku trasa *Rambli* przecina linię kolejową biegnącą w kierunku największego dworca Barcelony – stacji Sants. Przebudowa tej linii i częściowe jej przekrycie jest jedną z bieżących miejskich inwestycji mających na celu m.in. podniesienia jakości życia poprzez kreowanie nowych przestrzeni publicznych. Konstrukcję ażurowego zadaszania ukończono w 2013r., w kolejnych latach planowane jest zagospodarowanie powstałego na dachu ciągu jako miejskiego terenu rekreacyjnego z dużym udziałem zieleni²⁵. Planowane funkcje rekreacyjne zostały podzielone na statyczne, takie jak wydzielone miejsca do uprawiania sportu, spotkań, czy place zabaw dla dzieci i dynamiczne, które mają zachodzić na całym przebiegu ciągu²⁶. Połączenie z poziomem otaczających ulic mają zapewnić przede wszystkim rampy poprowadzone po nasypach ukształtowanych na wzór naturalnych pagórków oraz windy i schody. W miejscu przecięcia z ciągiem spacerowym *Rambla Badal* przestrzenna, warstwowa konfiguracja różnych linii komunikacyjnych podpo-

was identified over ten years ago, and a considerable portion of the urban regeneration programme now in progress is currently directed towards areas adjacent to the bypass.¹⁸ One such project was carried out in the eastern part of the city, its range including the area adjacent to a bypass entrance from the neighbouring town of Lilas.¹⁹ The demolition of an extensive roundabout, together with a new and much more space-efficient solution regarding bypass entrances and local public transport, were just one aspect of the initiative. Next, and extremely important, was the covering over of a considerable portion of the *Boulevard*; on the area thus reclaimed various functions intended to serve inhabitants of the neighbouring districts were located. Considerable emphasis was placed on diversification of the recreational opportunities to be made available, as the basis for the development of the new area on the bypass. Both enclosed structures – a permanent circus and a “city cinema”²⁰ – and open green areas²¹ are to be found there, which, together with the carefully-designed space of the central square, determine the attractiveness of the development as a whole. Reduction of the negative impact of the *Boulevard Périphérique* has been achieved here on various levels: through both a physical transformation of the barrier itself, and a new way of exploiting the site which has turned a “non-place”²² into an integral urban public space.

Case study 3: Barcelona

In recent years Barcelona has become something of a laboratory for contemporary urban planning, where various solutions are being introduced and tested. One project of the greatest importance for the improvement of the residential environment in the eastern part of the city – initiated almost twenty years ago – involved a transformation of Barcelona’s first bypass, which because of its location and weight of traffic had become a significant and troublesome barrier within the surrounding urban fabric.²³ In the course of reconstruction the road was taken through a tunnel, leaving the ground level for pedestrians and local motor traffic. The pathway thus formed, along with numerous green areas and carefully-designed small-scale architectural features, became a much-frequented pedestrian and recreational zone, creating an interesting sequence of public spaces which links various neighbourhoods. In its southern section the route of *La Rambla* crosses the railway track which runs towards Barcelona’s largest railway station, Sants. The reconstruction and partial roofing of this line is one of a number of current city initiatives aiming amongst other things to improve the quality of life by creating new public spaces. Construction of the openwork roofing was completed in 2013, and it is planned in subsequent years to turn the roof into an urban recreation area with copious greenery.²⁴ Envisaged recreational functions have been divided into the static, such as those located in areas designated for sports, or as meeting places or children’s playgrounds, and the dynamic, which are intended to take place anywhere along the course of the pathway.²⁵ The roof area will be connected to the level of the adjacent streets mainly by ramps built on embankments shaped to look like natural



il.3 Barcelona – schemat rozwiązania / Barcelona – scheme of the new development (scheme by the author)

1 – przebieg pierwszej obwodnicy miasta, Ronda del Mig, w tunelu pod ciągiem pieszym, 2 – przebieg przekrytej linii kolejowej oraz linii metra od zachodu w stronę dworca Sants;

A – połączenie ruchu lokalnego na poziomie terenu, pod linią kolejową, B – kawiarnia i taras, C – wejścia na poziom ciągu Passeig de Sants schodami, windami i rampami, D – ogród miejski tworzony przy udziale okolicznych mieszkańców, E – ciąg pieszy wyposażony w urządzenia sportowe, place zabaw, różnorodną małą architekturę, fontanny i pawilony.

1 – the course of the first ring road, Ronda del Mig, in the tunnel under the pedestrian walkway, 2 – the course of the covered railway and metro lines going to the Sants station;

A – connection of the local streets under the railway, B – café and terrace, C – entrances with stairs, lifts and ramps to the level of Passeig de Sants, D – city garden being created with the participation of local community, E – pedestrian walkway equipped with sports facilities, playgrounds, and different kinds of urban furniture.

rządkowana będzie komunikacji pieszej, która, na równi z terenami zielonym i rekreacyjnymi pełni ważną rolę w kształtowaniu zrównoważonego środowiska mieszkaniowego²⁷.

Podsumowanie

W przedstawionych powyżej przykładach do implementacji funkcji rekreacyjnej wykorzystywane są zarówno istniejące, zdegradowane i niewykorzystywane obszary pod drogami, lub też linie komunikacyjne przekształcane są w sposób skutkujący stworzeniem nowej, możliwej do zagospodarowania przestrzeni. Jednym z istotnych czynników, które sprzyjają włączeniu nowego obszaru w strukturę miasta jest program rekreacyjny, adresowany do wielu grup społecznych i realizowany za pomocą różnorodnych architektonicznych i krajo-
brazowych.

Jak zostało wykazane na wybranych przykładach negatywne oddziaływanie barier, jakimi są drogi szybkiego ruchu i obwodnice lub tereny kolejowe w środowisku miejskim, może zostać osłabione lub nawet zneutralizowane za pomocą odpowiednio dobranych działań łączących zarówno aspekty formalne jak i funkcjonalne.

hillocks, as well as by lifts and stairways. At the point of intersection with the pedestrianised *Rambla Badal*, a spacious and layered configuration of various transport lines will be subordinated to the pedestrian area which, equally with green and recreational areas, plays an important role in the development of a well-balanced residential environment.²⁶

Summary

In the cases presented above, in order to implement a recreational function, either existing degraded areas and wastelands under roadways, or else transport lines, are transformed in such a way as to create new, exploitable areas. One of key factors favouring the integration of a new space into the urban structure is a recreational plan directed at a range of social groups and implemented by means of a variety of architectural and landscaping solutions.

As the selected examples demonstrate, the negative impact of barriers such as motorways and bypasses or railway areas within the city environment can be reduced or even neutralised by adopting appropriate courses of action which bring together the formal and the functional.

PRZYPISY

- ¹ Czas, który nie jest poświęcony pracy, a który można spędzić zgodnie z upodobaniami stał się wówczas udziałem i przywilejem szerszej rzeszy społeczeństwa wskutek m.in. rozwoju masowych środków produkcji, skróceniu godzin pracy, wprowadzeniu dni urlopu dla pracowników. Oficjalna definicja czasu wolnego sformułowana przez J. Dumazdiera, i przyjęta w 1957 roku przez Międzynarodową Konferencję UNESCO brzmi „całość zajęć, które człowiek może poświęcić dla siebie, podtrzymania swych sił, wzbogacenia doświadczeń, powiększenia wiedzy, dla dobrowolnej współpracy społecznej albo wolnej, twórczej działalności, gdy uwolni się od swych zawodowych, rodzinnych i społecznych zobowiązań”. M. Truskowska-Wojtkowiak 2012.
- ² Definicja podana za Encyklopedią PWN, <http://encyklopedia.pwn.pl>, dostęp 13.04.2016
- ³ W świetle przytoczonej definicji zajęcia takie jak nauka języków obcych, różnorodne kursy i warsztaty pozwalające opanować nowe umiejętności są również formą rekreacji.
- ⁴ Jest to szczególnie widoczne w sektorze „wellness-fitness”, gdzie mówi się o „hybrydyzacji” i „innowacyjności” usług oferujących już nie tylko zajęcia ruchowe, sprzedają sprzęt ale także n.p. zabiegi SPA i opiekę dietetyka. R. Panfil (2015).
- ⁵ Np. finansowe takie jak możliwość zakupu biletu lub wykupienia abonamentu
- ⁶ Pierwsze współczesne założenie parkowe o charakterze publicznym, czyli dostępnym dla wszystkich warstw społecznych powstało w Anglii w 1847r. Park Birkenhead zaprojektowany przez Josepha Paxtona odtwarza wyidealizowane cechy naturalnego krajobrazu: lasy, łąki, jeziora i wijące się ciekły wodne. H.Lörzing (2001).
- ⁷ Do opisu modernistycznej relacji terenów zabudowanych i niezabudowanych może posłużyć stworzona przez Ch. Aleksandra zasada przestrzeni negatywowej, która – w odróżnieniu od pozytywowej – nie posiada wyraźnych, odczuwalnych granic, zdefiniowanej geometrii, nie jest otoczona budynkami. Z kolei R. Trancik nazywa „straconą przestrzenią (lost space)” wszystkie obszary, które na skutek braku czytelnego programu, rozległości, czy pełnienia uciążliwych funkcji przestają służyć mieszkańcom miasta. Ch. Alexander, S. Ishikawa, M. Silverstein (1977); R. Trancik (1986).
- ⁸ Zapisy Karty Ateńskiej z 1933r. Athen’s Charter <http://www.iicc.org.cn> – dostęp 20.04.2016
- ⁹ Przede wszystkim jest to postmodernizm, ale także Nowy Urbanizm, Urban Renaissance, czy koncepcje Compact City przyjmujące historycznie uzasadnioną zwartość układu miejskiego jako model dla przyszłego rozwoju. Z. Paszkowski (2011).
- ¹⁰ Należy wspomnieć tu prace m.in. J. Gehla (2010), R.Senneta (1977), L.Kriera (2011), K.Milun (2013) czy R. Trancika (1986).
- ¹¹ Jest to np. proces zawłaszczania czy prywatyzacji, o którym piszą m.in. B. Jałowicki (2007), D.Kochanowska (2008) czy P. Lorens (2010).
- ¹² por. np. R. Trancik (1986), czy H. Knoflacher (2007), A.A. Kantarek (2010).
- ¹³ Zasada ta dotyczy przede wszystkim budynków, w których różne formy użytkowania np. publiczne i prywatne zestawione są w ramach jednego obiektu, lecz coraz częściej spotykana jest także w podejściu do kształtowania przestrzeni miejskiej. A.F. Per; J.Mozas; J.Arpa (2011).
- ¹⁴ www.publicspace.org, dostęp 17.04.2016r.
- ¹⁵ Inwestycję przeprowadzoną według projektu holenderskiego biura NL Architects ukończono w 2006r. Finansowana była ze środków publicznych, znaczny udział lokalnej społeczności w procesie projektowym czyni ją udanym przykładem działania partycypacji społecznej. A.F. Per; J.Arpa (2008).
- ¹⁶ Jak udowadnia J. Gehl, obecność ludzi przyciąga kolejnych ludzi, co czyni życie miasta „procesem potencjalnie samonapędzającym się”. J. Gehl (2010) s.65.
- ¹⁷ Inwestycja zdobyła w 2006r. Europejską Nagrodę dla Przestrzeni Publicznej. www.publicspace.org, dostęp 17.04.2016r.
- ¹⁸ Są to m.in. działania prowadzone w ramach będącego w toku projektu Grand projet de renouvellement urbain (GPRU), którego jednym z celów jest poprawa jakości życia na obszarach formalnie podmiejskich m.in. poprzez stworzenie większej ilości dostępnych i przyjaznych miejsc rekreacji. www.paris.fr, dostęp 21.04.2015r.
- ¹⁹ Plan GPRU Porte des Lilas, w skład którego wchodzi dwa plany operacyjne: „ZAC porte des Lilas” zakończony w 2011r. oraz będący w trakcie realizacji sektor „Paul Meurice”. Plan ZAC realizowany był w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego przez spółkę Semavip. Za stronę architektoniczną przedsięwzięcia odpowiadało biuro LLTR i architekt. Philippe Hilaire. www.mairie20.paris.fr, dostęp 23.04.2016r.
- ²⁰ Obiekt projektu biura Hardel et le Bihan, oddany do użytku jesienią 2012r. ma stać w opozycji do kin typu multiplex, charakterystycznych dla obszarów ekstensywnej zabudowy podmiejskiej pełniąc funkcje miejskiego obiektu kultury. www.hardel-lebihan.fr, dostęp 21.04.2016r.
- ²¹ Ogrody im. Serge Gainsbourga projektowane przez Matthieu Gelin & David Lafon Architecte. www.gelin-lafon.com, dostęp 24.04.2016r.
- ²² Według M.Augé „nie-miejsca” stojące w opozycji do „miejsc antropologicznych” tworzone są przez „rozwiązania niezbędne do przyspieszonego przemieszczania się osób i dóbr (drogi ekspresowe, bezkolizyjne skrzyżowania, porty lotnicze) jak i same środki transportu, wielkie centra handlowe (...)” M.Augé (2011) s. 20
- ²³ Droga ta została otwarta w 1974r. „kiedy dalsza obsługa transportowa dynamicznie rozwijającego się miasta wymagała nowych inwestycji infrastrukturalnych. Pierścień obwodnicy nie został nigdy domknięty – zrealizowany fragment otacza centrum od strony zachodniej i północnej. W ciągu kilku lat po ukończeniu, droga była już otoczona gęstą, miejską tkanką. M. de Solà-Morales (2008); J. Parcerisa Bundó (2014).

ENDNOTES

- ¹ Time not devoted to work which might be spent according to one’s preferences became at that period the privilege of a wider section of society, thanks to, e.g., the development of mass means of production, reduction of working hours, the introduction of paid holiday leave for employees. The official definition of leisure time formulated by Joffre Dumazier and approved by the UNESCO International Conference in 1957 reads as follows: “the set of activities that an individual can devote to himself, to sustain his strengths, enrich experience, or widen his knowledge, to voluntary social work or to a free creative activity, when he releases himself from professional, family and social obligations.” (Truskowska-Wojtkowiak 2012).
- ² Definition cited from Polish Scientific Publishers’ Encyclopaedia <http://encyklopedia.pwn.pl>, viewed 13.04.2016.
- ³ In the light of the quoted definition, activities such as learning foreign languages, various kinds of course, and workshops allowing one to acquire and master new skills are also a form of recreation.
- ⁴ This is especially evident in the “wellness/fitness” sector, whose practitioners refer to the “hybridization” and “innovativeness” of services which now offer not only physical activity or sale of equipment, but also, e.g., SPA treatment and care by a dietician (Panfil 2015).
- ⁵ e.g. financial, such as the ability to afford a ticket or a season ticket.
- ⁶ The first modern public park layout – i.e. one accessible to all social classes – was created in England in 1847. Birkenhead Park, designed by Joseph Paxton, recreates idealised features of a natural landscape: woods, meadows, lakes and meandering watercourses (Lörzing 2001).
- ⁷ When describing the modernistic relation of developed and non-developed areas one might employ the negative space principle formulated by Christopher Alexander which – as opposed to the positive space principle – has no significant perceptible borders or defined geometry, and is not surrounded by buildings. Roger Trancik meanwhile uses the term “lost space” to describe all areas which, as a result of the lack of a defined plan, of their extensiveness or of being devoted to cumbersome operations, cease to be of service to citizens (Alexander, Ishikawa and Silverstein 1977; Trancik 1986).
- ⁸ Provisions of the 1933 Athens Charter: <http://www.iicc.org.cn>, viewed 20.04.2016.
- ⁹ Foremost among these postmodernism, but also New Urbanism, Urban Renaissance, or Compact City concepts, take the historically-sanctioned compactness of city structures as a model for future development (Paszkowski 2011).
- ¹⁰ See e.g. Gehl (2010); Sennet (1977); Krier (2011); Milun (2013); Trancik (1986).
- ¹¹ An example here is the process of appropriation or privatisation, as discussed by, e.g., Jałowicki (2007), Kochanowska (2008) and Lorens (2010).
- ¹² Cf. e.g. Trancik (1986); Knoflacher (2007); Kantarek (2010).
- ¹³ This principle refers mainly to buildings where various forms of usage, e.g. public and private, are united within the one building; increasingly however, it is also applied to urban planning (Per, Mozas and Arpa 2011).
- ¹⁴ www.publicspace.org, viewed 17.04.2016.
- ¹⁵ The project, carried out according to a design by the Dutch company, NL Architect, was completed in 2006. It was publicly funded, and the considerable participation of the local community in the design process was truly exemplary (Per, Mozas and Arpa 2008).
- ¹⁶ As proven by Jan Gehl, the presence of people attracts other people, thus making city life “a potentially self-accelerating process.” (Gehl 2010, p.65).
- ¹⁷ In 2006 the project was awarded the European Prize for Urban Public Space: www.publicspace.org, viewed 17.04.2016.
- ¹⁸ These actions among others are being carried out within the ongoing project, Grand projet de renouvellement urbain (GPRU), and one of its purposes is to improve the quality of life in suburban areas, e.g. by creating a greater number of accessible and friendly places for recreation: www.paris.fr, viewed 21.04.2015.
- ¹⁹ GPRU Porte des Lilas Plan, including two operational plans: “ZAC porte des Lilas” completed in 2011, and a sector currently under construction, “Paul Meurice”. ZAC Plan was implemented under private-public partnership by Semavip. The architectural aspect of the undertaking was supervised by LLTR office and an architect, Philippe Hilaire: www.mairie20.paris.fr, viewed 23.04.2016.
- ²⁰ A building designed by Hardel et le Bihan studio, brought into service in autumn 2012, is intended to stand in opposi-

²⁴ Prace prowadzone są według projektu arch. Sergi Godia i Ana Molino. Nowy obszar ma wpisać się w ciąg terenów zielonych, rozpoczynający się przy rzece Llobregat i prowadzący aż do stacji Sants. <http://ajuntament.barcelona.cat>, dostęp 23.04.2016r.

²⁵ Podział został zaczerpnięty z broszury informacyjnej projektu dostępnej na stronie <http://ajuntament.barcelona.cat>, dostęp 23.04.2016r.

²⁶ G. Schneider – Skalska (2004)

LITERATURA

Alexander, C.; Ishikawa, S.; Silverstein, M.: *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press, New York, 1977.

Augé, M.: *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii nowoczesności*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2011.

Dymnicka, M.: *Fragmentaryzacja przestrzeni publicznej – próby rekompozycji*. w: *Studia Regionalne i Lokalne* Nr 3(33), Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2008, s. 33–52.

Dymnicka, M.: *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2013.

Gehl, J.: *Miasta dla ludzi*. RAM, Kraków, 2010.

Holub, A.: *Współczesna przestrzeń publiczna. Terapia patologii czy rozwój nowych terenów-poszukiwanie przesłanek projektowych*. w: *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2005, s. 9–27.

Kantarek, A.A.: *Tranzyt a spójność formy miasta*. w: *Czasopismo Techniczne* 107 (1-A/2010), Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010, s. 163–170

Knoflacher, H.: *Success and failures in urban transport planning in Europe—understanding the transport system*. w: *Sadhana* August 2007 (32 part 4), 2007, s. 293–307.

Kochanowski, M. (red.): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, 2005.

Koshar, R.: *Histories of Leisure*. Bloomsbury Publishing, Oxford, New York, 2002.

Krier, L.; Thadani, D.; Hetzel, P.: *Architektura wspólnoty*. Wydawnictwo słowo obraz terytoria, Gdańsk, 2011.

Lorens, P.: *Przestrzenie tematyczne*, w: *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, 2005, s. 99–133.

Lörzing, H.: *The Nature of Landscape: A Personal Quest*. 010 Publishers, Rotterdam, 2001.

Milun, K.: *Pathologies of Modern Space: Empty Space, Urban Anxiety, and the Recovery of the Public Self*. Routledge, New York, 2013.

Panfil, R.: *Hybrydowość, użyteczność i atrakcyjność jako atrybuty usług rekreacyjnych (wellness – fitness – sport dla wszystkich)*. w: *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu* 15 (6), 2015, s. 739–749.

Parcerisa Bundó J., *Barcelona. 20th century urbanism look to the sea, look to the mountains*, Marge, Barcelona 2014

Paszowski, Z.: *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*. Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków, 2011.

Per, A.; Arpa, J.: *The Public Chance: New Urban Landscapes*. a+t ediciones, Vitoria-Gasteiz, 2008.

Per, A.; Mozas, J.; Arpa, J.; a+t architecture publishers: *This is Hybrid: An Analysis of Mixed-use Buildings by A+t*. a + t ediciones, Vitoria-Gasteiz, 2011.

Sennet, R.: *The Fall of Public Man*. Penguin Books, Londyn, 1977.

Schneider – Skalska, G.: *Kształtowanie zdrowego środowiska mieszkaniowego: wybrane zagadnienia*. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2004

de Solà-Morales M., *Deu lliçons sobre Barcelona. Els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna = Ten lessons on Barcelona urbanistic episodes that have made the modern city*, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona, 2008

Tate, A.: *Great City Parks*. Routledge, Oxford, New York, 2015.

Trancik, R.: *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986.

Truszkowska-Wojtkowiak, M.: *Fenomen czasu wolnego*. Harmonia Universalis, Gdańsk, 2012.

tion to the multiplex-type cinemas typical of extensive suburban development, and to act as a city cultural centre: www.hardel-lebihan.fr, viewed 21.04.2016.

²¹ Serge Gainsbourg Gardens designed by Matthieu Gelin & David Lafon Architects: www.gelin-lafon.com, viewed 24.04.2016.

²² According to Marc Augé “non-places”, as opposed to “anthropological places”, are created by the employment of “strategies necessary to accelerate the transport of people and goods (dual carriageways, collision-free crossroads and airports) as well as the means of transport themselves, big shopping centres ...” (Augé 2011, p. 20).

²³ *The road was brought into service in 1974 when further transport services in this dynamically developing city required new infrastructure investments. The ring of the bypass has never been closed the completed part encircles the centre to the west and the north. Only a few years after its completion the road was surrounded by a thick urban web (de Solà-Morales 2008; Parcerisa Bundó 2014).*

²⁴ The works are being carried out according to an architectural design by Sergi Godia and Ana Molino. The new area is to become a part of open space, beginning by the Llobregat river and leading on to Sants station: <http://ajuntament.barcelona.cat>, viewed 23.04.2016.

²⁵ The terms referring to this division are quoted from the project information leaflet at <http://ajuntament.barcelona.cat>, viewed 23.04.2016.

²⁶ Schneider-Skalska (2004)

BIBLIOGRAPHY

Alexander, C.; Ishikawa, S.; Silverstein, M.: *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. Oxford University Press, New York, 1977.

Augé, M.: *Nie-miejsca. Wprowadzenie do antropologii nowoczesności*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2011.

Dymnicka, M.: *Fragmentaryzacja przestrzeni publicznej – próby rekompozycji*. in: *Studia Regionalne i Lokalne* Nr 3(33), Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2008, s. 33–52.

Dymnicka, M.: *Przestrzeń publiczna a przemiany miasta*. Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, 2013.

Gehl, J.: *Miasta dla ludzi*. RAM, Kraków, 2010.

Holub, A.: *Współczesna przestrzeń publiczna. Terapia patologii czy rozwój nowych terenów-poszukiwanie przesłanek projektowych*, in: *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2005, s. 9–27.

Kantarek, A.A.: *Tranzyt a spójność formy miasta*. in: *Czasopismo Techniczne* 107 (1-A/2010), Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2010, s. 163–170

Knoflacher, H.: *Success and failures in urban transport planning in Europe—understanding the transport system*. in: *Sadhana* August 2007 (32 part 4), 2007, s. 293–307.

Kochanowski, M. (red.): *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, 2005.

Koshar, R.: *Histories of Leisure*. Bloomsbury Publishing, Oxford, New York, 2002.

Krier, L.; Thadani, D.; Hetzel, P.: *Architektura wspólnoty*. Wydawnictwo słowo obraz terytoria, Gdańsk, 2011.

Lorens, P.: *Przestrzenie tematyczne*, in: *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, 2005, s. 99–133.

Lörzing, H.: *The Nature of Landscape: A Personal Quest*. 010 Publishers, Rotterdam, 2001.

Milun, K.: *Pathologies of Modern Space: Empty Space, Urban Anxiety, and the Recovery of the Public Self*. Routledge, New York, 2013.

Panfil, R.: *Hybrydowość, użyteczność i atrakcyjność jako atrybuty usług rekreacyjnych (wellness – fitness – sport dla wszystkich)*. in: *Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej we Wrocławiu* 15 (6), 2015, s. 739–749.

Parcerisa Bundó J., *Barcelona. 20th century urbanism look to the sea, look to the mountains*, Marge, Barcelona 2014

Paszowski, Z.: *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związki z urbanistyką współczesną*. Towarzystwo Autorów i Wydawców Prac Naukowych Universitas, Kraków, 2011.

Per, A.; Arpa, J.: *The Public Chance: New Urban Landscapes*. a+t ediciones, Vitoria-Gasteiz, 2008.

Per, A.; Mozas, J.; Arpa, J.; a+t architecture publishers: *This is Hybrid: An Analysis of Mixed-use Buildings by A+t*. a + t ediciones, Vitoria-Gasteiz, 2011.

Sennet, R.: *The Fall of Public Man*. Penguin Books, Londyn, 1977.

Schneider – Skalska, G.: *Kształtowanie zdrowego środowiska mieszkaniowego: wybrane zagadnienia*. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2004

de Solà-Morales M., *Deu lliçons sobre Barcelona. Els episodis urbanístics que han fet la ciutat moderna = Ten lessons on Barcelona urbanistic episodes that have made the modern city*, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Barcelona, 2008

Tate, A.: *Great City Parks*. Routledge, Oxford, New York, 2015.

Trancik, R.: *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986.

Truszkowska-Wojtkowiak, M.: *Fenomen czasu wolnego*. Harmonia Universalis, Gdańsk, 2012.