

# Krajobraz Holandii od-nowa

Maciej Stojak, Łukasz Dworniczak

Landscape  
of the Netherlands  
- (re)Construction

Tytułowy „krajobraz od-nowa” trafnie opisuje praktyczne dylematy współczesnych projektantów krajobrazu. Owe poszukiwanie kompromisu między odnawianiem – restaurowaniem a budową od nowa – jest stałym tematem dyskusji i studiów przedprojektowych. Wychowani w „starej” Europie stykamy się przede wszystkim z konserwacją, ochroną lub coraz częściej w ostatnich latach rekultywacją – odzyskiwaniem krajobrazu. Kreację nowych miast kojarzymy raczej z totalnymi inwestycjami w Emiratach Arabskich lub Chinach. Jest jednak kraj europejski, gdzie od dłuższego czasu podejmuje się równie spektakularne próby budowy nowych rozległych struktur krajobrazowych. Takim poligonem doświadczalnym dla planistów jest Holandia.

Potrzeba osuszania terenów nadmorskich i zbiorników wodnych poprzez tworzenie polderów spowodowała zwiększenie powierzchni kraju z 33,6 tys. km<sup>2</sup> w 1960 r. do 41,5 tys. km<sup>2</sup>. Ochrona wybrzeży i terenów depresyjnych<sup>1</sup> (które obejmują prawie 25% powierzchni kraju) i powojenny rozwój przemysłu skutecznie wyrugowały naturalne siedliska przyrodnicze (i krajobrazy) Królestwa Niderlandów. Dodając do tego wymogi mieszkaniowe, gęstość zaludnienia bliską 400 osobom na km<sup>2</sup> (w Polsce 120 os. na km<sup>2</sup>), holenderscy urbaniści i architekci są zmuszeni do poszukiwania optymalnych sposobów wykorzystywania ograniczonej przestrzeni. Zrównowa-

żona gospodarka przestrzenna stała się jedną z najważniejszych dziedzin warunkujących przetrwanie kraju odczuwającego skutki globalnego ocieplenia. Mimo realnego zagrożenia bezpieczeństwa, w planach i strategiach rozwoju poświęca się coraz więcej uwagi także zagadnieniom krajobrazowym.

Tematyce kształtowania współczesnych zrównoważonych osiedli i stref podmiejskich poświęcone było X Seminarium wyjazdowe z cyklu *Krajobrazy XXI wieku*, pt. *Niemcy – Holandia 2011*<sup>2</sup>. W niniejszym artykule przedstawiono realizacje dotyczące tematyki tego wyjazdu naukowego.

## Polityka rozwoju regionalnego Holandii VINEX

Regional Development Policy  
of the Netherlands

Program VINEX<sup>3</sup> (a dokładniej: *Zasadnicze Kierunki Planowania Przestrzennego*, suplement do *Czwartej Części Narodowej Polityki Planowania Przestrzennego Holandii*) był i jest jedną z najszerzej zakrojonych europejskich strategii mieszkaniowych szczebla regionalnego. Celem było znalezienie integralnych rozwiązań problemów związanych z urbanizacją, w tym degradacją terenów wiejskich [Galle M i in. 1997]. Podkreślić trzeba, że VINEX

Ryc. 1. Nowe dominanty krajobrazowe, Borneo Sporenburg, Amsterdam (fot. Ł. Dworniczak)

Fig. 1. New landscape dominants, Borneo Sporenburg, Amsterdam (photo by Ł. Dworniczak)



nie był z założenia strategią stricte urbanistyczną. Założenia planistyczne i architektoniczne programu były jedynie środkiem do zrealizowania celu nadrzędnego, tj. osiągnięcia istotnych zmian społecznych, które to mają dalekosiężne konsekwencje w sposobie projektowania i zagospodarowania przestrzeni. Wspomniane zmiany społeczne, do których dążono to:

- stworzenie społeczeństwa wielokulturowego i międzynarodowego,
- popieranie równouprawnienia i indywidualności,
- promocja oddolnych inicjatyw społecznych.

W programie skonstruowano plany rozwoju dla terenów wiejskich i około miejskich w aspektach: rolnictwa, turystyki, budownictwa mieszkaniowego, rynku pracy, środowiska naturalnego i socjologicznym. Efektem programu w **skali regionalnej** jest:

- ochrona terenów otwartych oraz odnawianie krajobrazu wiejskiego i cennych zbiorowisk roślinnych,
- organizowanie centrów handlowo-usługowych ograniczających rozpraszanie zabudowy i suburbanizację,
- podnoszenie jakości życia w podmiejskich jednostkach osadniczych; koncentracja miejsc pracy i wypoczynku.

Doinwestowane tereny mieszkaniowe zyskują bardzo dobrą dostępność podstawowych funkcji, co

ułatwia optymalizację sieci transportu publicznego lub rowerowego. Alternatywą jest praca w jednym z pobliskich miast, połączonych dogodnym systemem komunikacji publicznej i indywidualnej. Kontrola władz nad większością inwestycji (m.in. w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego), oprócz uzyskania aspektu ekonomicznego, umożliwiła w trakcie inwestycji realizację celów pożytku publicznego – od ograniczenia cen mieszkań, odpowiedniego kształtowania społeczności lokalnych, po aspekt odpowiedzialnego kreowania krajobrazu. Założenia i standardy urbanistyczne stosuje się również w **skali miast**, gdzie największe realizacje obejmują:

- dogęszczanie ośrodków miejskich – rewitalizacje terenów przemysłowych (Borneo Sporenburg w Amsterdamie, dzielnica Kop van Zuid w Rotterdamie),
- pozyskanie nowych terenów pod zabudowę (IJburg w Amsterdamie)
- reorganizację przedmieść.

Założenia urbanistyczne realizowane na podstawie wytycznych stworzonych w programie VINEX

stały się poligonem doświadczalnym dla ich twórców i powodują korekty nowatorskich teorii i ewolucję wstępnych założeń. Osiedla mieszkaniowe wraz z otaczającymi terenami, zlokalizowane na obrzeżach miast, stają się niejako „strefą przejścia”, definiując na nowo krajobraz styku terenów miejskich i rolniczych. Warto wspomnieć o urbanistycznych eksperymentach, np. osiedlu Hertogenbosch – zespole jednostek mieszkaniowych przypominających współczesne zamki i inspirowanych średniowieczną architekturą forteczną (ryc. 5).

## Nowe osiedla mieszkaniowe w Amsterdamie

New housing estates in Amsterdam

Jednym z pierwszych założeń programu VINEX było osiedle **Borneo Sporenburg** (ryc. 1). Ta dzielnica to wyjątkowe połączenie współczesnej architektury i nowatorskiego

podejścia do tematu budownictwa mieszkaniowego.

W latach 90. ubiegłego wieku władze stolicy Holandii postanowiły zmodernizować i rozbudować wschodnie dzielnice Amsterdamu. Przetarg na projekt innowacyjnej dzielnicy mieszkaniowej Borneo Sporenburg wygrało biuro projektowe Adriana Geuze – West 8 Urban Design and Landscape Architecture. Wcześniej te okolice stolicy kojarzono z obrzeżnymi portami, obsługującymi handel z holenderskimi koloniami. Teren był zdegradowany po likwidacji wcześniejszej funkcji, od wschodu otaczały go obszary rolnicze. Dziś mieści się tu około 17 tysięcy mieszkańców i budynków, 2,5 tysiąca najbardziej nowatorskich – w Borneo. Plan dzielnicy zainspirowany został historycznymi wioskami terenu Zuiderzee, gdzie małe domki lokalizowano przy samej wodzie.

Zasadniczym celem, jaki przyświecał projektantom było wybudowanie atrakcyjnego osiedla mieszkaniowego dla przedstawicieli holenderskiej klasy średniej, które tworzyłoby jednolitą całość, a zarazem indywidualizowały pojedynczych właścicieli. Projektanci z West 8 wyszli naprzeciw oczekiwaniom klientów szukających jednorodzinnych domów w samym sercu stolicy, doskonale skomunikowanych z pozostałą częścią miasta, jednocześnie zapewniających prywatność i będących ucieleśnieniem ich indywidualnych gustów. Tak powstał projekt intensywnej zabudowy szeregowej.

Osiedle zlokalizowane na półwyspach Borneo i Sporenburg, charakteryzuje:

- średnia intensywność zabudowy – 100 mieszkań na hektar,
- ilość mieszkań – 2500 w Borneo Sporenburg, 17 000 na terenie Eastern Docklands,
- indywidualne budynki projektowane przez różnych architektów,
- ograniczenie wykorzystywania terenu zewnętrznego (budynek musiał posiadać w swoim obrysie 30–50% powierzchni funkcjonującej jako ogród – zielone dachy, patio).

Pomimo bardzo ostrych wytycznych zawartych w planie zagospodarowania przestrzennego, projektanci wprowadzili w projekt nieco swobody. Z czasem wyznaczono 60 działek pod domy jednorodzinne. Zlokalizowane na nich budynki mogły być projektowane indywidualnie, jednak – w celu spójności – plan przewidywał precyzyjne wytyczne<sup>4</sup>.

Jednorodną urbanistycznie zabudowę wielorodzinną podzielono na trzy zespoły, których wielkokubaturowymi dominantami urbanistycznymi są budynki (też mieszkaniowe) The Whale, IJ Tower i Fountain-head. Koncepcja przewidywała:

- umożliwienie dotarcia światła dziennego do wnętrza bloków mieszkalnych,
- wydzielenie prywatnych przestrzeni rekreacyjnych,
- powiększenie wizualnie małych dziedzińców poprzez związanie ich z przestrzenią kanałów.

Biuro projektowemu West 8 zależało na uniknięciu krajobrazowej monotonii. Elewacje budynków kształtowały zupełnie nowy charakter nabrzeża (tam, gdzie tylko to możliwe, projektowano indywidualny dostęp do wody), jednocześnie od frontu kształtowana była, w nietypowy sposób, strefa wejściowa do budynku.

W projekcie Borneo Sporenburg znacznie ograniczono komunikację kołową. W zabudowie jednorodzinnej przewidziano garaże wbudowane, w wielorodzinnej – podziemne, zredukowano ilość ulicznych wydzielonych miejsc postojowych. Na potrzeby pieszych półwyspy zostały połączone ze sobą kładkami pieszymi. Pomimo ogromnej skali przedsięwzięcia architektom udało się stworzyć stylistycznie jednolitą, innowacyjną i dopasowaną do warunków lokalnych zabudowę. Wykreowano współczesny archetyp amsterdamskiego domu szeregowego, z drugiej zaś strony pozwolono mieszkańcom na indywidualizm. Nowa zabudowa zaspokoila podstawowe (wg projektantów) potrzeby człowieka w wielkim mieście: bezpieczeństwo i prywatność. Dyskutować można, czy rzeczywiście należało skupić się wyłącznie na tych potrzebach. Teren dzielnicy jest homogeniczny funkcjonalnie, znajduje się tu wyłącznie zabudowa mieszkaniowa, pomimo miejskiego charakteru ulic nie przewidziano żadnych dodatkowych funkcji. Brak sklepów i obiektów usługowych spowodował



Ryc. 2. IJburg, nowe nabrzeża  
(fot. M. Stojak)

Fig. 2. IJburg, new waterfronts  
(photo by M. Stojak)

- 18 tysięcy mieszkań i domów (30% mieszkań to dotowane lokale socjalne, 30% własnościowe, pozostałe 40% adresowane jest do holenderskiej warstwy średniej,
- 45 tysięcy mieszkańców.

Każdej z wysp nadano indywidualny charakter – od gęstej miejskiej zabudowy do idyllicznych plaż. W odróżnieniu od tradycyjnego „polderowego” pozyskiwania ładu w Holandii, wyspy na IJmeer są usypane z piasku wydobytego z dna zbiornika wodnego. Układ wysp nawiązuje do XVI-wiecznego układu holenderskiego miasta kanałowego. Jeżeli taki układ się sprawdził, to dlaczego z niego rezygnować – argumentują autorzy projektu.

Korzystając z doświadczeń Borneo Sporenburg, w pewnych częściach IJburga pozwolono inwestorom na większą dowolność zabudowy. Na wyspie Kleine Rieteland

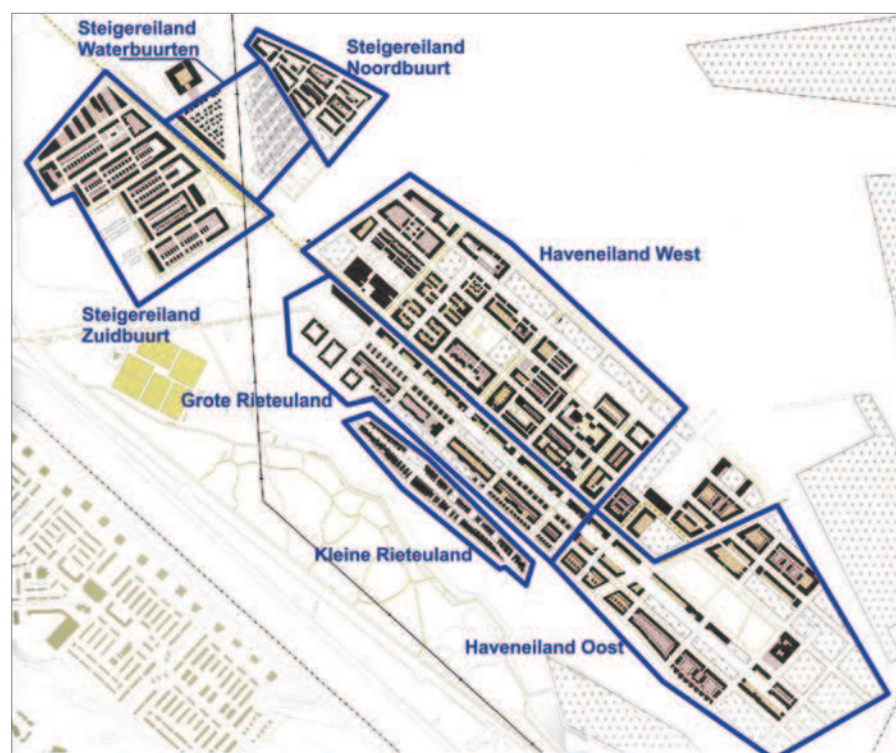
uzależnienie od komunikacji. W godzinach pracy osiedle wydaje się całkiem wymarłe, a zlokalizowane na jego terenie szkoła i przedszkole nie wprowadzają wiele życia, być może dlatego, że rezygnacja z zielonych przestrzeni publicznych doprowadziła do tego, że placem zabaw staje się wybrukowana ulica.

Niestety, obowiązek kreowania dziedzińców i patio, jako terenu rekreacyjnego dla mieszkańców, poskutkowało niemal zupełnym brakiem zieleni publicznej. Jedynym rekreacyjnym terenem otwartym jest otaczająca osiedle woda.

Nie do końca udało się także realizacja „różnicowanej jednorodności” architektury. Po wybudowaniu 250 pierwszych mieszkań deweloperzy zwrócili się do władz miasta o ograniczenie typologii do sześciu najpopularniejszych rodzajów mieszkań. W wyniku takiego działania wiele pierzei jest dość monotonicznych w wyrazie i ma raczej układ horyzontalny niż podział pionowy sugerowany przez autorów planu. Niemniej koncepcja wykreowania nowego mieszkaniowego krajobrazu podmieszkanych terenów przemysłowych oraz zasiedlenia go „procentowo” dobraną społecznością – udało się. Praktyka zdobyta podczas realizacji

osiedla miała ogromny wpływ na holenderską urbanistykę, zaś wiele pomysłów – jak np. pozwolenie na swobodną zabudowę w ograniczonym zakresie – jest wykorzystywanych w innych realizacjach.

Jednym z późniejszych założeń wykorzystującym doświadczenia Borneo Sporenburg jest **IJburg** (ryc. 2). Tę nową dzielnicę mieszkaniową zlokalizowano na siedmiu sztucznych wyspach na jeziorze IJmeer<sup>5</sup> we wschodniej części Amsterdamu (ryc. 3). Zgodnie z zasadą tworzenia zróżnicowanej struktury społecznej osiedla (VINEX) przewidziano:



Ryc. 3. Wyspy dzielnicy IJburg  
(na podstawie Vinex Atlas s. 158, 159)

Fig. 3. Islands of IJburg housing estate  
(based on Vinex Atlas p. 158, 159)

Ryc. 4. IJburg, pływające domy (fot. Ł. Dworniczak / panorama fot. M. Stojak)

Fig. 4. IJburg, houses on the water (photo by Ł. Dworniczak / panorama – photo by M. Stojak)



prywatne działki są zabudowywane domami wg projektów indywidualnych, władze Amsterdamu zdecydowały nie ingerować w jakikolwiek sposób w estetykę tej części osiedla.

Z kolei na wyspie Steigereiland powstaje osiedle bazujące na koncepcji „collage city”, która narzuca każdemu zespołowi sąsiedzkiemu budynków maksymalne zindywidualizowanie charakteru architektury. Na fragmentach nabrzeży wyspy zarezerwowano teren na realizację osiedli pływających (ryc. 4). Całość harmonizują jednorodne stylistycznie przestrzenie publiczne.

Pomimo że rodowód obu osiedli jest podobny (VINEX), widać znaczną różnicę na korzyść nowszego IJburga. Zabudowę o analogicznej intensywności uzupełnia zieleń ogólnodostępna. Stworzono znacznie bardziej urozmaiconą strukturę funkcjonalną nowych jednostek, a zlokalizowane w nich zespoły usługowe zapewniają mieszkańcom miejsca pracy. IJburg wydaje się też ciekawszy pod względem architektonicznym, oferując zróżnicowane w formie zespoły zabudowy, które kontrastują z krajobrazem (pływające domy). Współtworzy go ze sztucznym nabrzeżem, nawiązując do typowego krajobrazu holenderskiego (porty, zatoki, śluzy i mosty).

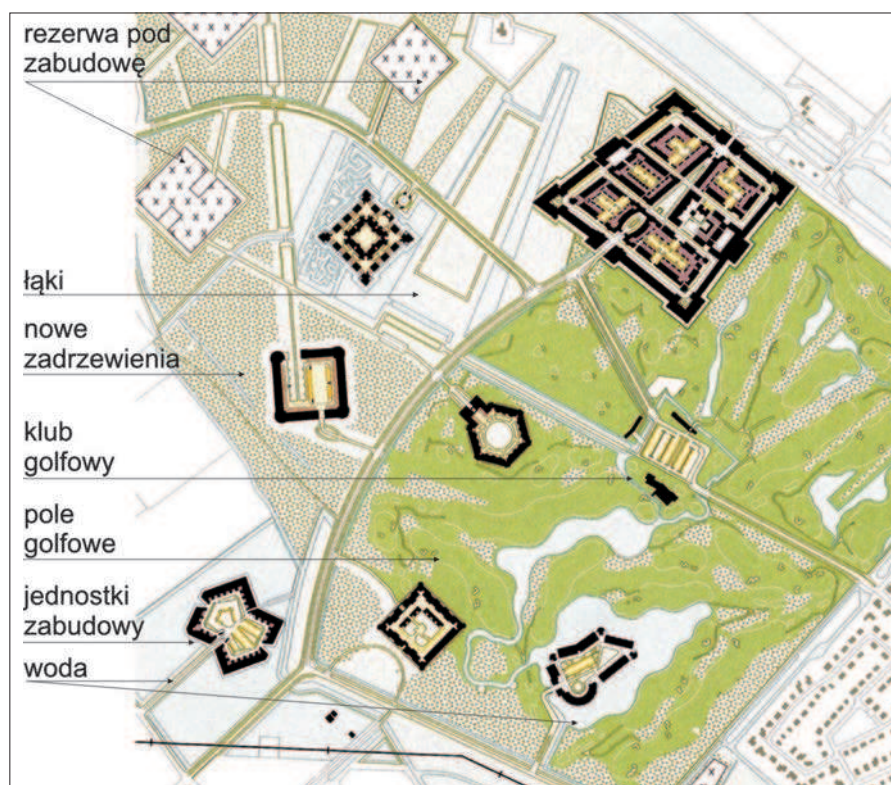
## Interwencje w krajobrazie miejskim Rotterdamu

### Interventions in the Urban Landscape of Rotterdam

Nie tylko wielkie inwestycje kształtują współczesną Holandię. Projektanci próbują także „odzyskać krajobraz” terenów miejskich, które wskutek błędnych decyzji urbanistycznych straciły swój charakter, stały się anonimowe i nierozpoznawalne. Rewitalizacja takich obszarów realizowana jest często na podstawie tzw. interwencji urbanistycznych, różniących się między sobą skalą, funkcją i założeniami. Wiele tego

typu działań można obejrzyć w Rotterdamie, który próbuje odzyskać krajobrazową tożsamość i wielkomięjski klimat po nieudanej modernistycznej odbudowie w latach powojennych.

Za jedną ze takich interwencji można uznać budowę **The Red Apple** – holenderską reinterpretację Jednostki Marsylskiej Le Corbusiera. Obie budowle mają wiele cech wspólnych zarówno w warstwie funkcjonalnej, jak i formalnej. Ciekawe przede wszystkim jest jednak to, że ich idea jest analogiczna. The Red Apple i jego otoczenie zaprojektowano dla współczesnego mieszkańca, którego elastyczny styl życia tworzą praktycznie trzy elementy: praca, mieszkanie i rekreacja<sup>6</sup>. Z tego powodu budynek dysponuje dużym wyborem mieszkań, na niższych



Ryc. 5. Zespół jednostek mieszkaniowych Hertogenbosch (na podstawie Vinex Atlas s. 253)

Fig. 5. Hertogenbosch housing estates units (based on Vinex Atlas p. 253)

Ryc. 6. Górująca nad okolicą wieża The Red Apple, Rotterdam (fot. Ł. Dworniczak)

Fig. 6. Tower of The Red Apple dominating the landscape of Rotterdam (photo by Ł. Dworniczak)

kondygnacjach mieszkańcy znajdują pełną ofertę sklepów, restauracji i kafejek. Dzięki ogromnej różnorodności mieszkań, zaprojektowanych w sposób zapewniający intymność, The Red Apple zaspokaja wymogi współczesnego stylu życia (Han van den Born, KCAP). Le Corbusier podobnie twierdził, że budynek jest maszyną do mieszkania.

Budynek zaprojektowany przez biuro KCAP otrzymał w 2009 r. nagrodę Dutch Architecture Award. Ocena pracy konkursowej opierała się na trzech kryteriach: odpowiedzi na pytanie – „czy chciałbyś mieszkać lub pracować w danym budynku”, estetyce bryły oraz jakości idei i koncepcji zawartych w projekcie. Jury oceniło Red Apple najwyżej ze względu na „koncepcję różnorodności funkcjonalnej (*multi-user*) oraz dopasowanie bryły budynku do otoczenia”.

Bryłę zlokalizowano w strategicznym punkcie miasta – pomiędzy centrum Rotterdamu a rzeką Maas, na cyplu wyspy Wijnhaveniland, na której KCAP opracowywało model dynamicznej transformacji urbanistycznej obszarów powojennej zabudowy, jednolitych funkcjonalnie. Zastosowanie tego modelu pozwoliło na przebudowę urbanistyczną, w wyniku której znacząco zwiększył się intensywność zabudowy oraz polepszył się standard mieszkaniowy i środowiskowy wyspy. Jednocześnie zachowane zostaną wszystkie zalety istniejącej urbanistyki (Han van den Born, KCAP). The Red Apple jest



jednym z elementów wykreowanych na bazie tego modelu. Budynek jest doskonale widoczny (rzeka otacza go z trzech stron) i pełni rolę dominanta krajobrazowej (127 m wysokości) (ryc. 6). Agresywne pasy fasady – anodowane na czerwono aluminium – sprawiły, że budynek jest łatwo rozpoznawalny w sylwecie Rotterdamu. Charakterystyczna forma „ustawia” kompozycję okolicy i tworzy nowe *genius loci* miejsca (ryc. 7). Osobiste doświadczenie nowej przestrzeni pozwala docenić upór projektantów, którzy wywalczyli u władz miejscowych pozwolenie na właśnie taką kubaturę (początkowo warunki zabudowy zezwalały na bryłę o wysokości max. 75 m).

Wiele interwencji urbanistycznych, z zasady różnorodnych, operuje w znacznie mniejszych skalach. Udanym przykładem jest **letnia scena teatralna na placu Grotekerkplein** (ryc. 8) w Rotterdamie. Położony pomiędzy gotycką katedrą Św. Wawrzyńca i kanałem Delftsevaart plac Grotekerkplein został ukształtowany w trakcie modernistycznej rekonstrukcji Rotterdamu, niemal doszczętnie zniszczonego podczas II wojny światowej. Mimo centralnego położenia plac nigdy nie był przestrzenią publiczną ani nie pełnił żadnej roli w życiu miasta. Brak powiązań komunikacyjnych z okolicznymi

wnętrzami urbanistycznymi, a także pierzeje w większości złożone z tylnych elewacji budynków definiowały przestrzeń nijaką i nieciekawą.

Z inicjatywy klubu rotariańskiego Rotterdamu w 2004 r. rozpisano konkurs architektoniczny, którego celem była budowa letniej sceny teatralnej mającej aktywizować i dynamizować przestrzeń placu – tak pod względem urbanistycznym, jak i funkcjonalnym.

Zwycięska koncepcja, zaproponowana przez Atelier Kempe Thill, zakładała budowę sceny plenerowej oraz połączenie brzegów kanału nowym mostem pieszym. Projektanci zaprojektowali scenę w formie wielkiej ramy (długość 40 m), która swoją kubaturą oddziela przestrzeń placu od kanału Delftsevaart, tym samym proporcje zmniejszonej przestrzeni placu są znacznie „przyjemniejsze” w odbiorze. Boki ramy stanowią 5-metrowe pylony. Północny służy do obsługi technicznej sceny, w południowym mieszczą się toalety, garderoby, magazyn oraz kuchnia,

Ryc. 7. The Red Apple w Rotterdamie (fot. M. Stojak)

Fig. 7. The Red Apple in Rotterdam (photo by M. Stojak)





Ryc. 8. Letnia scena teatralna na placu Grotekerkplein w Rotterdamie (fot. M. Stojak)

Fig. 8. Theater Podium Grotekerkplein (photo by M. Stojak)

której można używać jako zaplecza dla ogólnodostępnej kawiarni. Umieszczona pomiędzy pylonami zadaszona scena może być w zależności od potrzeb zasłaniana z obu stron kurtyną o całkowitej długości 70 metrów. Kiedy kurtyna nie jest zaciągnięta, scena – mimo swojej wielkości – nie dzieli placu, ale staje się ramą dla widoku z placu na wodę. Budowla autorstwa Atelier Kempe Thill opiera się wszelkiej kwalifikacji architektonicznej i łamie stereotypy sceny jako takiej. Wielofunkcyjność, wyrażająca się także w zmiennej formie, oraz brak ścisłego zdefiniowania przestrzeni występujących i widzów, zaskakują – co zresztą wydaje się typowe dla tzw. interwencji urbanistycznych. Skutecznie uniknięto jakiegokolwiek ostentacyjnego symbolizmu, co także wydaje się typowe dla wielokulturowego społeczeństwa holenderskiego. Projektanci wzięli również pod uwagę dość intensywny sposób użytkowania ogólnodostępnych przestrzeni miejskich. Z tego powodu w projektowano wg zasady – maksimum wytrzymałości; minimum zdobienia. Scena została w całości wykonana ze stali i betonu<sup>7</sup>. Brak detalu podkreśla monu-

mentalizm bryły i potęguje wrażenie elegancji i czystości formy.

Reasumując – udało się odnaleźć na nowo krajobraz miejsca, element architektoniczny – scena, nie tyle dzięki swojej formie, co funkcji – określił na nowo krajobraz kulturowy.

Równie ciekawym zjawiskiem jest śmiałe projektowanie przestrzeni publicznych pod ziemią. **Podziemne przejście piesze pod Wilhelminaplein** zostało nagrodzone Dutch Design Award w 2005 roku. Jest to łącznik pomiędzy stacją metra a teatrem Luxor; zostało zaprojektowane przez biuro architektoniczne Zwarts & Jansa Architects (ryc. 9).

Efektowne wykończenie tunelu w stylu high-tech zostało zaprojektowane głównie z myślą o bezpieczeństwie użytkowników tej – mimo wszystko – przestrzeni publicznej. Łagodne płaszczyzny prowadzące

pieszego są podświetlane komputerowo sterowaną iluminacją. Tunel co chwilę zmienia swój kolor. Możliwe są także efekty dynamiczne – falowanie natężenia światła i zmiany koloru.

Holenderscy projektanci z uwagą odnoszą się do zagadnień „architektury podziemnej”, być może jest to skutkiem braku miejsca w tym najgęściej zaludnionym państwie Europy.

Ponieważ władze Holandii stworzyły nowe zasady kształtowania przestrzeni i budowli podziemnych, dostrzegając ich coraz większą rolę jako czynników wpływających na urbanistykę holenderską, być może w najbliższych latach będziemy świadkami świadomego kształtowania krajobrazu „podpowierzchniowego”.

## Wnioski

### Conclusions

Oglądając, przekształcony w całości *rur-urbanistyczny* [Drapella-Hermansdorfer 2011] krajobraz Holandii, „uczłowieczony” do ostatniego skrawka ziemi, zrozumieć można potrzebę jego „odnowy”

Ryc. 9. Wilhelminatunnel (fot. M. Stojak)

Fig. 9. Wilhelminatunnel (photo by M. Stojak)



i próby kreowania „od nowa”. Przez ostatnie 20 lat holenderscy urbaniści poszukują drogi do zrównoważenia krajobrazu swojego kraju, który zdemolowany został przenikającymi się konfliktowymi funkcjami – komunikacją, rolnictwem, przemysłem i zabudową miejską. Wskutek tego całe regiony Holandii straciły tradycyjną krajobrazową tożsamość związaną do tej pory z dominującą funkcją. Projektanci, operując we wszystkich skalach, od planistycznych do stricte architektonicznych, przy wsparciu władz i społeczeństwa, przebudowują po raz kolejny krajobraz kraju, odnawiając go, a czasem budując od nowa.

**Maciej Stojak**  
**Lukasz Dworniczak**

Zakład Kształtowania Środowiska  
Wydział Architektury  
Politechnika Wrocławska  
Division of Environmental Development  
Faculty of Architecture  
Wrocław University of Technology

#### Literatura

1. Capota L., 2010. Guidelines for the synergetic implementation of upt systems within the urban fabric, Delft University of Technology, Delft.
2. Drapella-Hermansdorfer A., Mycak O., Stojak M., Wojtszyn B., 2011. X Seminarium wyjazdowe z cyklu Krajobrazy XXI wieku, Niemcy – Holandia 2011, Seria: I-01/S-10/11.
3. Galle Maaïke, Modderman E-tjen, 1997. Vinex: National Spatial Planning Policy in the Netherlands during the nineties, [in:] Journal of

Housing and the Built Environment, Volume 12, Number 1, 9–35.

4. Groenendijk P., Kees C., Bro-uwers Ruud, 2009, Red Apple and Wijnhaven Island, 010 Publishers, Rotterdam.
5. Boeijenga Jelte, Mensink Jeronen, 2008, Vinex atlas, 010 Publishers, Rotterdam.
6. <http://www.springerlink.com/content/b72005p1q4v57k77/> (lipiec 2011).
7. <http://www.cabe.org.uk/case-studies/borneo-sporenburg> <http://www.urbandesigncompendium.co.uk/borneosporenburg>.
8. <http://www.west8.nl>.

#### Przypisy

<sup>1</sup> Plan Delta realizowany w latach 1958–1986, wart około 15 miliardów dolarów, pozwolił na odgródzenie tamami i groblami ujść Renu, Mozy i Skaldy Wsch. od M. Północnego. Powódź z 1 lutego 1953 r. wdzierająca się 75 km w głąb lądu (w czasie której zginęło 1835 osób) przyspieszyła jego realizację. Plan Delta realizowany w kilku etapach, obejmował budowę: mobilnej zapory wodnej, czterech głównych tam. Prace nad systemem Delta zakończono w 1997 r. budową Maeslantkering – obrotowych wrót pozwalających na zamknięcie kanału prowadzącego do portu w Rotterdamie (koszt budowy to ponad 3 mld dolarów).

<sup>2</sup> Więcej informacji na: [www.krajobraz.wroc.pl/seminaria](http://www.krajobraz.wroc.pl/seminaria).

<sup>3</sup> Od: *Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra*: rządowy program (1993) realizowano przy wsparciu lokalnych społeczności, sektora publicznego, firm deweloperskich i organizacji pozarządowych (omawiano go z około 100 konsultantami).

<sup>4</sup> Warunki dotyczyły architektury, m.in. wysokości kondygnacji, sposobu parkowania samochodów, szerokości działki i materiałów

budowlanych dopuszczonych do stosowania.

<sup>5</sup> Idea ekspansji urbanistycznej w jezioro IJmeer sięga roku 1965 i bazuje na linearnej koncepcji „Pampusland” stworzonej przez Van den Broeka i Jacoba Bakema. Dopiero w latach 90. stworzono plan Nowego Wschodu (*Nieuw Oost*) w ramach programu Vinex. W 1996 r. rada miejska zatwierdziła koncepcję budowy nowego osiedla na terenie jeziora. Pomysł budowy na jeziorze wywołał gorącą debatę publiczną, do prac przystąpiono dopiero po referendum wśród mieszkańców (1997). Pierwszy budynek został ukończony w 2001 r., obecnie zabudowa została praktycznie ukończona na trzech wyspach – Steigereiland, Haveneiland i Rieteilanden West. Zrealizowany układ urbanistyczny (2000) bazuje na siatce prostokątnych bloków, prostoliniowych ulicach, pasmowym układem zieleni i wody. Projektem poszczególnych bloków zabudowy zajmują się różne zespoły architektów, nadzorowanych przez koordynatorów władz miejskich.

<sup>6</sup> Zespół obejmuje: 231 mieszkań, powierzchnie biurowe, handlowe i gastronomiczne oraz parkingi. Wieża jest apartamentowcem z wielkim przeszklonym lobby w parterze i loftami pomyślanymi jako przestrzenie do pracy na najwyższej kondygnacji. Piętra od 8. do 40. mieszczą zróżnicowane metrażowo mieszkania. Ściany przeszklono w całości. Nie zastosowano balkonów, jednak okna na wszystkich kondygnacjach otwierają się tworząc portfenetry.

<sup>7</sup> Górna część „ramy” nad sceną to prefabrykowana płyta strunobetonowa, ta technologia pozwoliła na osiągnięcie minimalnej grubości (50 cm na krańcach, 75 cm na środku) przy dużej rozpiętości konstrukcji – 30 m. Scenę złożono z trzech wielkich betonowych płyt o wymiarach 10 m x 2,5 m. Instalacje techniczne oraz oświetlenie zostały w całości zintegrowane z zasadniczą konstrukcją obiektu. Pylony zabezpieczono z zewnątrz bezwzględową siatką ze stali nierdzewnej. Dostęp do wnętrza pylonów zapewniają drzwi ze stali nierdzewnej. Konstrukcja ścian, w zamierzeniu uodparniająca scenę na zniszczenie, dzięki oświetleniu LED pozwala na iluminację obiektu.