

# Kształtowanie krajobrazu dolin rzecznych miast europejskich

Katarzyna Pluta

Shaping the  
Landscape of  
River Valleys in  
European Cities

## Wprowadzenie

### Introduction

Rzeka stanowi unikalną przestrzeń otwartą w krajobrazie miast. Umożliwia ona niezwykłą percepcję architektury miasta, co było wykorzystywane od najdawniejszych czasów. W jej najbliższym otoczeniu sytuowano najważniejsze budowle i zespoły urbanistyczne, umożliwiając w ten sposób ich wspaniałą ekspozycję. Zwłaszcza historyczne miasta europejskie wyróżniają się wybitnymi kompozycjami krajobrazu przestrzeni nadrzecznych. Charakter tych kompozycji wynika przede wszystkim ze skali rzeki oraz sposobu zagospodarowania jej brzegów, a także z topografii miasta. Na przykład dużą skalą charakteryzuje się Tamiza w Londynie, Wełtawa w Pradze, Dunaj w Budapeszcie, do rzek o średniej skali zaliczyć można Sekwanę w Paryżu czy Men we Frankfurcie. Do rzek o małej skali należy Tybr w Rzymie, Szprewa w Berlinie, Menzanos w Madrycie. Wśród miast o bogatej topografii wyróżniają się: Rzym, Praga, Paryż, ale także Warszawa i Budapeszt, w których występuje połączenie doliny rzeki z wysoką skarpą. W miastach tego typu szczególnego znaczenia nabiera postrzeganie ich panoramy, którą można obserwować nie tylko z tras wzdłuż brzegów rzeki, mostów czy statków, ale także z wyniosłości terenowych – wzgórz i skarpy.

Niestety harmonijny związek miasta z rzeką od początku XIX wieku zaczął być zakłócany z powodu lokalizacji dzielnic przemysłowych w pobliżu rzeki, co powodowało odsuwanie się miast od rzeki. Współczesne dynamiczne procesy rozwoju miast, zwłaszcza dużych powodują, że krajobrazy nadrzeczne szybko się zmieniają. Negatywnemu procesowi ujednociania krajobrazu miast przeciwstawiane są próby poszukiwania i kształtowania ich tożsamości poprzez podkreślanie cennych elementów historycznych i dodawanie nowych budowli i zespołów. Efekty są rozmaite. Niezbędne jest zaprezentowanie najwybitniejszych z nich, czyli najnowszych przykładów kompozycji krajobrazu miast europejskich przy pomocy założeń urbanistycznych w dużej skali.

## Nowe koncepcje rozwoju terenów nadwodnych w Berlinie

New ideas of development  
of waterfront areas in Berlin

Berlin rozwijał się w powiązaniu z drogami wodnymi. Rzeki Szprewa i Hawela razem z dwoma głównymi kanałami i szeregiem mniejszych kanałów wytworzyły sprawny system żeglowny, który stał się ważnym elementem rozwoju struktury miasta. Rozwój przemysłu w XIX

wieku spowodował degradację wielu miejsc nadwodnych: porty, dzielnice przemysłowe i magazyny lokalizowano często nad brzegami rzek i jezior. W XX wieku linię graniczną, jaką był Mur Berliński poprowadzono w wielu miejscach w poprzek rzek i kanałów. Stąd wiele części miejskich terenów nabrzeżnych było niedostępnych dla mieszkańców przez wiele lat [Flecken, Pluta 2004; Wasserstadt 2000a].

Zjednoczenie Niemiec i uczynienie Berlina stolicą i siedzibą Parlamentu i Rządu spowodowało rozwój całego regionu skoncentrowany na rozwoju miasta. Kompleksowe planowanie rozwoju miasta koncentrowało się na czterech głównych zagadnieniach: 1) modernizacja i przebudowa infrastruktury transportowej, 2) budowa dzielnicy parlamentarnej i rządowej na obszarze Spreebogen, 3) zachowanie policentrycznej struktury miasta (w tym lokalizacji usług), 4) koncentracja polityki mieszkaniowej i projektowania urbanistycznego na odnowie miasta, poprawie stanu osiedli prefabrykowanych we wschodniej części Berlina, oraz na budowie osiedli mieszkaniowych z funduszy publicznych na peryferiach miasta. „Koncepcja Miasta Europejskiego” wybrana została jako główna idea kształtowania historycznego centrum i peryferii miasta. Główne cechy tej koncepcji to: wielofunkcyjność terenów, czytelne przestrzenie publiczne: place, ulice, parki – jako gwarancja odpowiedniej

jakości przestrzeni miejskiej [Zillich i in. 1996].

Od 1990 roku połączone miasto dostrzegło potencjał jego wielu obszarów nabrzeżnych jako atrakcyjnych miejsc wzdłuż rzek, jezior i kanałów. Berlińska sieć naturalnych i sztucznych dróg wodnych była znów w pełni dostępna i stała się przedmiotem koncepcji rozwoju miasta. Dzisiejszy Berlin posiada bardzo dużą ilość obszarów nabrzeżnych o łącznej długości ok. 500 km, 200 km żeglownych rzek oraz ponad 50 jezior [European... 2002]. W pierwszych latach po zjednoczeniu powstało wiele projektów publicznych i prywatnych, rozwinięto wiele koncepcji odzyskania terenów nabrzeżnych: na dawnych niedostępnych terenach projektowano publiczne nabrzeżne promenady, parki, pasy zieleni i tereny rekreacji, towarzyszące funkcjom mieszkaniowym i biznesu [Wasserstadt 2000a].

Miasto Berlin wystąpiło jako deweloper w dwóch koncepcjach dotyczących terenów nabrzeżnych: Rummelsburger Bucht na Szprewie (półwysep Stralau wraz z otoczeniem) oraz Wasserstadt Spandau na Haweli. W 2002 roku Wydział Rozwoju miasta Berlina przedstawił WEP (Waterfront Development Plan) – Plan Rozwoju Obszarów Nabrzeżnych, w którym określono przestrzenne i funkcjonalne cele rozwoju tych obszarów. Plan ten uważano za strategiczny instrument osiągnięcia wysokiej jakości środowiska miejskich obszarów nabrzeżnych. Jest on oparty o za-

sadę popierania wewnętrznego rozwoju miasta w celu zachowania zewnętrznych terenów otwartych [Holzer i in. 2008].

## Rummelsburger Bucht i Stralau Peninsula

### Rummelsburger Bay and Stralau Peninsula

Półwysep Stralau położony jest pomiędzy Szprewą a Zatoką Rummelsburg, ok. 5 km od centrum Alexanderplatz. Ta lokalizacja pomiędzy wodą i zielenią powoduje, że miejsce to było zawsze faworyzowane, np. założono tutaj pierwszy niemiecki klub żeglarski. Od północy półwysep ograniczony jest linią lekkiej kolei miejskiej S-Bahnu oraz autostradą. Dobre połączenia transportowe z centrum miasta powodują, że jest to obszar uprzywilejowany, będący strefą przejściową pomiędzy miastem a jego peryferiami.

Historia Stralau rozpoczyna się w XIII wieku. Do drugiej wojny światowej południowa część nazywana Stralau-wieś była obszarem mieszkaniowym i rekreacyjnym z kościołem i szkołą, a także z wieloma kawiarniami i restauracjami. Północna część zwana Stralau-miasto wypełniona była funkcjami mieszkaniowymi i przemysłowymi (m.in. fabryka oleju, huta szkła, browar, stocznie od strony wschodniej). W czasie wojny półwysep został zniszczony, a po wojnie stał się częścią Berlina Wschodniego (zrekonstruowa-



Ryc. 1. Wasserstadt Spandau, Berlin

Fig. 1. Wasserstadt Spandau, Berlin

strzeniami publicznymi. W północnej części półwyspu struktura nowej zabudowy i terenów otwartych zwraca się w kierunku wody. Dziedzińce i drogi doprowadzają do publicznej promenady dostępnej wyłącznie dla pieszych i rowerzystów, którą tworzą serie pasm z rozmaitych materiałów: piasku, betonowych płyt, kawałków kolorowego szkła, powierzchni trawiastych, oraz nawierzchni betonowych. Charakterystyczną cechą tej części promenady jest fakt, że drogi przekształcają się w niewielkie place obniżające się w kierunku wody, a dziedzińce mieszkaniowe są kontynuowane na promenadzie w formie platform. W południowej części półwyspu promenada powstała pomiędzy główną drogą a nabrzeżem zatoki (materiały: piasek i betonowe płyty) i towarzyszy jej niewielka marina oraz park ukształtowany w postaci tarasu ponad poziomem wody. Przestrzenie publiczne otwarte połączone są tutaj ze ścieżkami wejściowymi do budynków. Promenada nabrzeżna wzdłuż Szprewy od strony zachodniej półwyspu ma bardzo krajobrazowy charakter, gdyż jest usytuowana naprzeciwko Treptower Park (jest ona dość wąska, ale ma regularny przebieg). Ostatecznym celem jest stworzenie ciągłej publicznej ścieżki pieszo-rowerowej wokół półwyspu i zatoki o długości ok. 5,5 km. Budowa promenady jest zachętą do wejścia na obszar prywatnych inwestorów. Podsumowując – w czasach wolniejszego rozwoju ekonomicznego kształtowanie nowych miej-

no browar, hutę i stocznie). Fabrykę oleju przekształcono na magazyn, a w nowym budynku wysokim umieszczono fabrykę kosmetyków. Po zjednoczeniu większość produkcji ustała – dzisiaj pracują tylko dwie małe stocznie. Część dawnych budowli z cegły zachowała się – są one obecnie zabytkami i kształtują tożsamość miejsca [Wasserstadt 1997].

Stralau jest częścią nowego projektu urbanistycznego „Urban Development Area Rummelsburg”, który jest jednym z największych obszarów inwestycyjnych położonych blisko śródmieścia. Decyzję o rozwoju dawnej portowej i przemysłowej dzielnicy podjął Senat Berlina w 1994 roku, wykorzystując do tego celu nowy niemiecki instrument planistyczny – Urban Development Measure, przyspieszający procesy inwestycyjne. Do 2010 roku planowano wybudować 5 500 jednostek mieszkaniowych i ok. 400 tys. m<sup>2</sup> powierzchni dla usług, handlu i przemysłu (wybudowano dotąd tylko ok.

1/3, gdyż w 2000 roku inwestycje z powodu kryzysu zatrzymały się) [Wasserstadt 2000b]. Pomimo tego powstało wiele ulic, przedszkoli, nabrzeżnych promenad i ścieżek pieszych wraz z zagospodarowaniem przestrzeni zielonych otwartych. Wybudowano ponad 900 jednostek mieszkaniowych. Jednakże obecnie plan ogólny obszaru wymaga korekty – dostosowania do współczesnych wymogów. Ciągłe istnieje wiele obszarów niezagospodarowanych, a dawne przemysłowe budynki wymagają adaptacji do nowych funkcji.

Jednymi z najważniejszych inwestycji na badanym obszarze były interwencje dotyczące przestrzeni publicznych. Głównym celem wszelkich działań było zapewnienie publicznego dostępu do nabrzeży. Wzdłuż brzegów zatoki zrealizowano publiczny ciąg pieszy (o długości ok. 3,5 km i piaszczystej nawierzchni), który połączył tereny niezagospodarowane z obszarami ukończonych nowych zespołów wraz z prze-



skich struktur może być przyspieszone za pomocą interwencji dotyczących przestrzeni publicznych [Flecken, Pluta 2004; Wasserstadt 1997].

Wśród interesujących nowych zespołów urbanistycznych na półwyspie Stralau należy wymienić: 1) Zespół mieszkaniowy Wohnpark Stralau [Wasserstadt 1997] (położony w północno-wschodniej części półwyspu, arch. Herman Hertzberger, ok. 450 jednostek mieszkaniowych, domy z obszernymi balkonami i tarasami na dachach, mieszkania dla osób o niskich dochodach, zespół o wysokiej gęstości zabudowy, wybudowany z funduszy publicznych, linearna struktura 4–5 kondygnacyjnych budynków ukierunkowana na wodę); 2) Wielorodzinne zespoły mieszkaniowe wybudowane wzdłuż Szprewy [Wasserstadt 1997] (zlokalizowane wzdłuż nabrzeża od strony zachodniej półwyspu, o niedużej gęstości zabudowy, o architekturze dobrej jakości, duże jednostki mieszkaniowe, przestrzenne balkony i tarasy, ciepłarnie, czasami mola na działkach w pobliżu wody, nawiązanie kształtem i materiałem – czerwony klinkier – do historycznego budynku szkoły znajdującej się w pobliżu, liczne widoki na wodę); 3) Zespół 3 kondygnacyjnych domów [Wasserstadt 1997] (wybudowanych na końcu półwyspu, zaprojektowany w formie dziedzińców z uliczkami, wszystkie budynki posiadają otwarcia widokowe na wodę); 4) Zespół pływających mieszkań [Wasserstadt... 2003], (8 jednostek położo-

nych na północ od Wohnparku Stralau, na zatoce Rummelsburg, domy 2 kondygnacyjne z pływającymi ogrodami i słonecznymi tarasami wybudowane na pontonach, duże luksusowe mieszkania z biurem lub studiem); 5) Pomysły przekształcenia XIX-wiecznych ceglanych budynków przemysłowych na inne funkcje (lofty, biura, studia, usługi kultury) [Wasserstadt 1997].

### Zespół „Wasserstadt Spandau”

Urban complex  
Wasserstadt Spandau

Koncepcję rozwoju nabrzeży rzeki „Wasserstadt Berlin – Oberhavel”, rozwiniętą dla Berlina Zachodniego już w 1989 roku uzna-

no za modelową. Grupa architektów (Hans Kollhoff, Helga Timmermann, Christoph Langhof, Jürgen Notmeyer, Klaus Zillich) zaprezentowała we współpracy z administracją miasta Berlina schemat planu przedmieścia Berlina „The Wasserstadt Spandau” o niespotykanej dotąd skali i koncepcji. Głównym celem koncepcji przestrzennej zespołu było stworzenie wrażenia atmosfery miejskiej. Aby to osiągnąć zaproponowano: wysoką gęstość zabudowy i zwartość struktury zespołu, przemieszanie różnych typów mieszkań oraz usług i handlu (wielofunkcyjność terenów, przekształcenie miejsc pracy w przemyśle w miejsca pracy w sektorze usługowym), rehabilitację zaniedbanych obszarów przemysłowych i odnowę zniszczonego krajobrazu, ruch przyjazny pieszym, roz-



Ryc. 2. Magellan-Terrassen, HafenCity, Hamburg

Fig. 2. Magellan-Terrassen, HafenCity, Hamburg

wój transportu publicznego (w tym drogi wodne, tramwaj połączony z linią metra), redukcję ruchu samochodowego (w tym parkingi podziemne pod budynkami). Koncepcję przestrzenną zespołu oparto o wytyczne wynikające z topografii i historii obszaru: uznano wodę i krajobraz jako charakterystyczne elementy nowego zespołu – determinanty zarówno całej struktury przestrzennej jak i poszczególnych budynków. Dlatego w zespole zarówno przestrzenie publiczne jak i budynki są powiązane z wodą. Postulowana wysoka jakość przestrzeni publicznych przejawia się między innymi poprzez dostępność wszystkich obszarów nabrzeżnych (promenad, placów, ulic) dla mieszkańców. Odwrócono proces projektowy: zamiast schematu funkcjonalnego wraz z infrastrukturą drogową najpierw stworzono wizję przestrzenną przyszłego przedmieścia z czytelnym schematem różnorodnych przestrzeni publicznych (place, promenady, parki, miejsca zabaw dla dzieci, tereny sportowe). Na obszarze zaproponowano 13 tys. jednostek mieszkaniowych oraz 22 tys. miejsc pracy. Wizja ta przekształcona została później zgodnie z obowiązującymi procedurami w plan ogólny (w 1992 r. powołano agencję rozwoju obszaru). Podkreślić należy, że projektowanie urbanistyczne uznano jako główne narzędzie realizacji koncepcji [Zillich i in. 1996].

## Hamburg – miasto nad Łabą

Hamburg – the town on the Elbe

Rzeka Łaba i Alster oraz port ukształtowały tożsamość i strukturę przestrzenną Hamburga, a także wpłynęły na jego rozwój gospodarczy. Miasto jest obecnie ważnym ośrodkiem handlu w północnej Europie z drugim największym portem kontenerowym. Rezultatem tego rozwoju jest powstanie szeregu projektów urbanistycznych głównie na obszarach nabrzeżnych rzeki oraz w dawnych dokach portowych. Jednocześnie jednym z głównych zagadnień kształtowania miasta jest ochrona przed skutkami wielkich powodzi.

W latach 90. XX wieku nastąpiła radykalna strukturalna i organizacyjna transformacja przemysłu stocznioowego, która spowodowała zmianę zapotrzebowania na różne usługi portowe. Część funkcji portowych przeniesiono na południową stronę rzeki naprzeciwko miasta, oraz na zachód. Opuszczone doki są obecnie miejscem największego w Europie projektu urbanistycznego zwanego HafenCity. Oprócz tego przedsięwzięcia powstaje szereg koncepcji w mniejszej skali: przekształcenie wewnętrznego obszaru portowego Binnenhafen, nowe realizacje architektoniczne w dole Łaby [Holzer i in. 2008]. Wśród celów nowej poli-

tyki rozwoju Hamburga, zaproponowanej przez władze miasta wyodrębnić można kilka, związanych z terenami nadwodnymi: 1) więcej miasta w mieście (w tym zwiększanie intensywności zabudowy wewnętrznych obszarów, lepsze wykorzystanie nabrzeży, wskazanie miejsc istotnych dla tożsamości miasta, przekształcanie dawnych terenów przemysłowych); 2) wysoka jakość przestrzeni publicznych; 3) wzmocnienie funkcji miasta jako portu.

Największa nowa nabrzeżna wielofunkcyjna dzielnica miejska Hamburga to HafenCity (157 ha, położona na obszarze dawnych doków pomiędzy rzeką Łabą a centrum miasta). Na jej obszarze zaproponowano 6 tys. mieszkań dla 12 tys. mieszkańców oraz 40 tys. miejsc pracy. W dzielnicy będą znajdować się także liczne przestrzenie otwarte: parki, place i promenady. Około 90% miejsc jest publiczną własnością (stanowi własność miasta i portu) i zarządzane jest przez spółkę HafenCity Hamburg GmbH reprezentującą miasto [Holzer i in. 2008]. Projekt HafenCity jest unikalny nie tylko ze względu na swoją wielkość. Wyróżnia się od innych projektów wspaniałą lokalizacją w centrum miasta, a także skoncentrowany jest na jakości rozwiązań. Jakość ta wyraża się w doskonałości architektonicznej i urbanistycznej, znakomitym opracowaniu nabrzeży, dużej ilości dobrej zabudowy mieszkaniowej, w koncepcji zrównoważonego rozwoju całej



go założenia oraz we wzorcowym procesie realizacji koncepcji.

W projekcie niezwykle rozwiązania wprowadzono także w połączeniu wody z lądem. Pierwotny poziom gruntu całego obszaru był narażony na powódzie. Dlatego oprócz promenad cały teren podniesiony został o 7,5–8 m powyżej średniego poziomu morza [Hafencity... 2008]. W 2007 roku otwarty został zespół oryginalnych nabrzeżnych przestrzeni publicznych. Towarzyszy im port, w którym na stałe cumuje 20 historycznych żaglowców i parowców. Przestrzenie publiczne nowej dzielnicy to promenady, place, park oraz muzeum morskie i marina. Najważniejsze z nich to: Magellan-Terrassen, Marco-Polo Terrassen, plac Vasco-da-Gama, nabrzeżna promenada Dalmannkai.

## Frankfurt – obszar nabrzeżny Westhafen nad Menem

Frankfurt – the waterfront area Westhafen on the Main

Od 1886 roku obszar Westhafen był centrum przeładunkowym zboża, węgla oraz Perskich dywanów. Obecnie jedynie pojedynczy żuraw portowy obok silosu przypomina przeszłość portu handlowego. Dawniej symbolem obszaru były dwie charakterystyczne budowle: magazyn i silos na zboże. Dzisiaj za-

Ryc. 3. Westhafen, Frankfurt

Fig. 3. Westhafen, Frankfurt



Ryc. 4. Biblioteka Narodowa, Paryż

Fig. 4. National Library, Paris

stąpiła je inna dominanta przestrzeni: okrągła wieża Westhafen Tower wzniesiona przy wschodnim wejściu do obszaru portu (109 m wysokości, o powierzchni z refleksyjnego zielonego szkła). W 1999 roku dzięki spółce publiczno-prywatnej Westhafen Projektentwicklungs GmbH, ustanowionej przez miasto Frankfurt i prywatnych deweloperów, rozpoczęto prace nad rewitalizacją portu i przekształceniem go w nową dzielnicę miejską o wysokiej jakości rozwiązań (212 tys. m<sup>2</sup> powierzchni brutto, przemieszane funkcje mieszkaniowe, handlowe, biura, usługi i funkcje rekreacji, 3 tys. miejsc pracy, mieszkania dla 2 tys. osób). Taki program ma zapobiegać procesom migracji na przedmieścia. Nowe obiekty zachowały charakter dawnego portu poprzez użycie na elewacjach czerwonego piaskowca wraz z szaroczarowym bazaltem. Nawierzchnie przestrzeni publicznych pokryto kamieniem naturalnym oraz uzupełniono niewielką ilością detali [Holzer i in. 2008]. Budynki mieszkaniowe i biura otaczają wewnętrzny basen portowy o szerokości 75 m, przy którym znajdują się liczne mola i cumują łodzie. Dwa nowe mosty przecinające port zapewniają połączenia samochodowe, piesze i rowerowe. Bardzo indywidualnie rozwiązane są przestrzenie publiczne w zespole, które przyczyniają się do kształtowania jego tożsamości. Podkreślić należy, że dużym atutem nowej dzielnicy jest bliskie sąsiedztwo głównej dzielnicy biznesu.

## Rozwój terenów nabrzeżnych w Paryżu – przykład Seine Rive-Gauche

The development of waterfront areas in Paris – example of the Seine Rive-Gauche

Wschodni Paryż nigdy nie był zasobny i modny. W XIX wieku tereny wzdłuż obu brzegów przekształciły się w bardzo uprzemysłowiony obszar (m.in. na lewym brzegu znajdował się dworzec Austerlitz oraz otaczające go fabryki i magazyny). Po drugiej wojnie światowej stan XIII dzielnicy ciągle się pogarszał, spowodowany starzeniem się przemysłu, modernizacją kolei skutkującą mniejszym zapotrzebowaniem na tereny. Regeneracja wschodniego Paryża rozpoczęła się wraz z erą Mitteranda, kiedy to otwarto Ministerstwo Finansów w Bercy, sąsiadującą z nim Halę sportową oraz Park Bercy. Procesy modernizacji obszaru rozwijały się wzdłuż Sekwany: w 1990 roku powstał plan ogólny dla obszaru Seine Rive-Gauche (uchwalony w 1991 roku przez władze miasta). W planie na dawnych przemysłowych obszarach poza dworcem zaplanowano Strefę Rozwoju (ZAC, 130 ha, co stanowi ok. 1/5 obszaru dzielnicy), w której postulowano m.in. funkcje mieszkaniowe, admini-

nistracji i handlu oraz ciekawie rozwiązane przestrzenie publiczne. Obszar ten, pomimo oddalenia od historycznego centrum ma wiele zalet: dobre połączenia drogowe i transportem publicznym (metro, RER, dwa główne dworce kolejowe: Austerlitz i Gare de Lyon po drugiej stronie rzeki). Należy dodać, że w Paryżu po wojnie polityka planowania przestrzennego ograniczyła silnie rozwój administracji na historycznym obszarze (stąd rozwój La Defense na zachód od centrum). Nowe budynki biurowe były rzadkością i dlatego pojawił się niepokój, że główne narodowe i międzynarodowe firmy mogą opuścić miasto. Nowy obszar Seine Rive-Gauche zaoferował duży potencjał w tym zakresie. Od początku nacisk położony był na wielofunkcyjność obszaru. Plan ogólny postulował: 900 tys. m<sup>2</sup> powierzchni biurowej, 60 tys. miejsc pracy oraz 5 000 mieszkań dla 20 tys. osób (różnego typu: od luksusowych do jednostek subsydiowanych społecznie), tradycyjny i nowoczesny przemysł i rzemiosło (150 tys. m<sup>2</sup>), lokalny handel, szkoły, biblioteki, parki oraz 300 tys. m<sup>2</sup> przestrzeni publicznych. Wdrożenie projektu powierzono agencji SEMAPA, w której miasto ma główne udziały. Rozwój obszaru następował przez konkursy. Podstawowym priorytetem dla zespołu było zapewnienie odpowiedniej infrastruktury (np. nowy most Charles de Gaulle 1997, nowy most pieszy, nowa linia metra Meteor 1998, obsługująca Bibliotekę Narodową) [French... 2002]. Główną

oś założenia tworzy poprowadzona nad terenami kolei Avenue de France – aleja, która nawiązuje do tradycji XIX-wiecznych bulwarów (szerokie zadrzewione chodniki, miejsca na kawiarnie, restauracje, itd.) Obszar Seine Rive-Gauche podzielony jest na mniejsze charakterystyczne obszary, niektóre z dużą przewagą bardzo interesująco rozwiązanej zabudowy mieszkaniowej. Dominantą przestrzenną obszaru i jednocześnie jednym z symboli Paryża jest położona w części środkowej Biblioteka Narodowa proj. Dominique Perrault'a (jeden z najbardziej ambitnych projektów zrealizowanych w Paryżu, 1996). Nie jest to tylko wyizolowany pomnik, ale kluczowy element strategii regeneracji i odnowy całego obszaru. Szczególnie interesująco zaprojektowane są przestrzenie publiczne związane z tą realizacją. Cechuje je wzajemne przenikanie oraz kontakt wzrokowy z rzeką, który wzmocniony jest poprzez znaczne podniesienie głównego poziomu wokół budynku. Od strony nabrzeża platforma widokowa opada w kierunku rzeki za pomocą szeregu wysokich stopni, tworzących przestrzenny taras widokowy. Oryginalność rozwiązania podkreśla kombinacja rozmaitych materiałów: drewna, połyskujących srebrnych metalowych detali, tafli szklanych, płyt metalowych, oraz wysokich drzew sosnowych w zagłębionym dziedzińcu i zieleni pnącej na rozmaitych metalowych konstrukcjach przestrzennych.

## Podsumowanie

### Conclusion

Prezentowane założenia, kształtowane za pomocą takich narzędzi jak projektowanie urbanistyczne i kompozycja urbanistyczna, są wybitnymi przykładami harmonijnego uzupełniania kulturowego krajobrazu dolin rzecznych miast europejskich poprzez nowe realizacje. Pomimo dużego zróżnicowania przestrzennego obszarów w analizowanych przykładach widoczne jest wyraźne dążenie do uzyskania ładu przestrzennego oraz powstrzymania procesu chaotycznego rozpraszania się miasta poprzez: zwartość i wielofunkcyjność zespołów oraz ich wyraźne granice. Widać także dążenie do nadania każdemu zespołowi cech indywidualnych wyrażające się poprzez stworzenie atrakcyjnej oferty przestrzeni publicznych powiązanych z wodą oraz wysoki poziom rozwiązań architektonicznych.

Fotografie wykonała autorka.

Photographs by author.

**Katarzyna Pluta**

Zakład Projektowania Urbanistycznego  
i Krajobrazu Wiejskiego  
Wydział Architektury  
Politechnika Warszawska  
Department of Urban Design and Rural  
Landscape  
Faculty of Architecture  
Warsaw University of Technology

### Literatura

1. *European Community*, 2002, Brussels, p. 116.
2. Flecken U., Pluta K., 2004, *New Conceptions for the Development of The Stralau Peninsula in Berlin* [in:] "European Spatial Research and Policy", Vol. 11, Nr 2, pp. 151–166.
3. *French Urban Strategies*, 2002, Éditions du Moniteur, Paris.
4. *Hafencity Hamburg, Project – insights to current development*, 2008, Hafencity Hamburg.
5. Hölzer Ch., Hundt T., Lüke C., Hamm O. G., 2008, *Riverscapes. Designing Urban Embankments*, Birkhäuser Verlag AG, pp. 272–276, 332, 342–366.
6. Wasserstadt GmbH, 1997, *Spreeblick Inclusive*, Berlin, p. 7, 9–12, 19–20.
7. Wasserstadt GmbH, 1999, *Spu-rensuche. Kulturhistorische Recherche im städtebaulichen Entwicklungsbereich Rummelsburger Bucht Berlin*, Berlin.
8. Wasserstadt GmbH, 2000a, *Aqua Urbana: Public Space along Berlin's New Waterfronts*, Berlin.
9. Wasserstadt GmbH, 2000b, *Development Area: Rummelsburg Bay*, Berlin.
10. *Wasserstadt Journal*, 2003, Frühjahr, Berlin, pp. 1–5.
11. Zillich K., Hoidn B., Stimmann H., 1996, *Building site Berlin: the Wasserstadt Berlin–Oberhavel* [in:] „ON Diseño“, 174, Joan Brossa y el Grec 96, UIA Barcelona 96, pp. 106–115.