



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: Ilona Wojda
Nr albumu: 169526
Poziom kształcenia: Studia drugiego stopnia
Forma studiów: stacjonarne
Kierunek studiów: Gospodarka przestrzenna
Specjalność: Zintegrowane Zarządzanie Strefą Przybrzeżną

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim: Przestrzenie resztkowe na styku portu i miasta - przypadek studialny Gdańsk

Tytuł pracy w języku angielskim: Residual spaces at the junction of the port and the city - a case study of Gdańsk

Opiekun pracy: dr hab. inż. arch. Karolina Krośnicka

STRESZCZENIE

Niniejsza praca dotyczy przeanalizowania i wskazania przestrzeni resztkowych na styku portu i miasta. W pracy zostały przeanalizowane i wskazane wybrane przestrzenie resztkowe, które znajdują się pomiędzy granicą Portu Morskiego w Gdańsku a sąsiadującymi dzielnicami: Nowy Port, Letnica, Młyniska, Brzeźno oraz Wrzeszcz Dolny. W celu identyfikacji przestrzeni resztkowych odbyto spacer badawczy, który pozwolił spojrzeć na przestrzeń z widoku przechodnia i lepszego zrozumienia problemu. Na początku podejście do tematu jest bardziej uogólnione, aby zrozumieć strukturę społecznego wytwarzania i zamykania się przestrzeni miejskich. Następnie podjęto próbę identyfikacji powstawania problemu i zdefiniowania przestrzeni resztkowych. W kolejnym etapie pracy zostały wymienione przyczyny powstawania przestrzeni resztkowych wraz z problemami, które należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu miast. Pomimo zrównoważonego rozwoju problem zauważalny jest na całym świecie, zatem w kolejnej części pracy wskazano przestrzenie resztkowe wraz z podziałem na przestrzenie stałe i tymczasowe. Synteza analiz dotyczy porównania poszczególnych przestrzeni, funkcji, które pełniły oraz ich nowego rodzaju wykorzystania. Zauważalne jest duże zróżnicowanie pomiędzy funkcjami pełnionymi dawniej i obecnie. Można zauważyć, że większość z wymienionych obszarów była niezagospodarowana i nieużytkowana, a teraz pełni funkcję parku, bądź publicznego ogrodu. Niektóre ze wskazanych obszarów wciąż pełnią daną funkcję, ale na jakiś czas zmieniają swoje użytkowanie. Jeśli chodzi o dalszy etap pracy, to dotyczy klasyfikacji przestrzeni resztkowych zlokalizowanych na styku portu i miasta w Gdańsku. Zostały wyszczególnione trzy typy przestrzeni, do których zaliczają się przestrzenie graniczne o różnych funkcjach, przestrzenie pod elementami i wzdłuż elementów infrastruktury oraz wielkopowierzchniowe przestrzenie o zmiennej funkcji. Podczas uwzględniania wspólnych cech, wielkości oraz form zagospodarowania, a także występujących ograniczeń i potencjałów poszczególnych przestrzeni zostały wskazane zalecenia dotyczące zagospodarowania i nowego wykorzystania poszczególnych przestrzeni, aby zostały włączone w strukturę miasta.

Słowa kluczowe: przestrzenie resztkowe, przestrzenie na styku portu i miasta

ABSTRACT

This master thesis concerns the analysis and indication of residual spaces at the junction of the port and the city. The work analyzes and indicates selected residual spaces that are located between the border of the Sea Port in Gdańsk and the neighboring districts: Nowy Port, Letnica, Młyniska, Brzeźno and Wrzeszcz Dolny. In order to identify residual spaces, a research walk was carried out, which allowed to look at the space from the view of a passerby and better understand the problem. At the beginning, the approach to the subject is more generalized in order to understand the structure of social production and closure of urban spaces. Then, an attempt was made to identify the origin of the problem and define residual spaces. In the next stage of the work, the reasons for the formation of residual spaces were listed along with the problems that should be taken into account when designing cities. Despite sustainable development, the problem is noticeable all over the world, so in the next part of the work residual spaces are indicated along with the division into permanent and temporary spaces. The synthesis of the analyzes concerns the comparison of individual spaces, the functions they performed and their new use. There is a noticeable difference between the functions performed in the past and now. It can be seen that most of the listed areas were undeveloped and unused, and now they function as a park or a public garden. Some of the indicated areas still have a given function, but for some time they change their use. As for the next stage of work, it concerns the classification of residual spaces located at the junction of the port and the city of Gdańsk. Three types of spaces have been specified, which include border spaces with different functions, spaces under and along infrastructure elements, and large-area spaces with a variable function. While taking into account the common features, size and forms of development, as well as the existing limitations and potentials of individual spaces, recommendations for the development and new use of individual spaces were indicated to be included in the city structure.

Keywords: *residual spaces*, residual spaces at the junction of the port and the city

SPIS TREŚCI

1.	WSTĘP I CEL PRACY	7
2.	ANALIZA STRUKTURY MIAST I PROBLEMÓW W PRZESTRZENI	8
2.1.	Struktura społecznego wytwarzania przestrzeni w mieście	8
2.2.	Spoleczne zamykanie się przestrzeni	9
3.	PRZESTRZENIE RESZTKOWE	11
3.1.	Identyfikacja problemu powstawania przestrzeni resztkowych.....	11
3.2.	Definicje przestrzeni resztkowych	11
3.3.	Przyczyny powstawania przestrzeni resztkowych	15
3.4.	Typologia przestrzeni resztkowych	17
3.4.1.	Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach.....	20
3.4.2.	Przestrzenie pod elementami infrastruktury / wzdłuż elementów infrastruktury 21	
3.4.3.	Wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji.....	21
4.	WYKORZYSTANIE PRZESTRZENI RESZTKOWYCH W WYBRANYCH MIASTACH ŚWIATA – PRZESTRZENIE STAŁE	22
4.1.	Przykłady rozwiązań przestrzeni stałych.....	22
4.2.	Synteza analiz przypadków studialnych przestrzeni stałych.....	36
5.	WYKORZYSTANIE PRZESTRZENI RESZTKOWYCH W WYBRANYCH MIASTACH ŚWIATA – PRZESTRZENIE TYMCZASOWE	37
5.1.	Przykłady rozwiązań przestrzeni tymczasowych	37
5.2.	Synteza analiz przypadków studialnych przestrzeni tymczasowych	48
6.	ANALIZA PRZESTRZENI RESZTKOWYCH W GDAŃSKU	49
6.1.	Przestrzenie resztkowe na styku portu i miasta Gdańska	49
6.1.1.	Lokalizacja.....	50
6.1.2.	Analiza przestrzeni resztkowych w Gdańsku	50
6.1.1.	Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach.....	52
6.1.2.	Przestrzenie pod elementami infrastruktury / wzdłuż elementów infrastruktury 55	
6.1.3.	Wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji.....	58
7.	PRZYKŁADY WYKORZYSTANIA PRZESTRZENI RESZTKOWEJ	60

7.1. Możliwości zagospodarowania przestrzeni, aby zostały włączone w strukturę miasta i były użytkowane	60
7.1.1. <i>Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach</i>	63
7.1.2. Przestrzenie pod elementami/ wzdłuż elementów infrastruktury	67
7.1.3. Wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji.....	71
8. <i>PODSUMOWANIE</i>	75
<i>WYKAZ LITERATURY</i>	76
<i>SPIS TABEL</i>	78
<i>SPIS RYCIN</i>	78
<i>Załącznik nr 1/Dodatek A: Tytuł załącznika nr 1/dodatku A*Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.</i>	

1. WSTĘP I CEL PRACY

Celem pracy jest przeanalizowanie i wskazanie przestrzeni resztkowych na styku portu i miasta w Gdańsku, a następnie dobranie i wskazanie zaleceń dotyczących zagospodarowania wybranych przestrzeni, aby zostały włączone w strukturę miasta. Zmierzając do identyfikacji przestrzeni resztkowych kluczowym wyzwaniem było dokonanie spaceru, fotografii, schematów i map, które pozwoliły na przeanalizowanie i skategoryzowanie tych przestrzeni, wskazanie problemów i potencjałów. Na początku podejście do tematu jest bardziej uogólnione, aby zrozumieć strukturę społecznego wytwarzania i zamykania się przestrzeni miejskich. Struktura miasta kształtowała się na przełomie wielu lat, a warunki polityczne, gospodarcze, przyrodnicze, kulturowe oraz potrzeby społeczeństwa się zmieniały wraz z zapotrzebowaniem na przestrzeń. W zależności od uwarunkowań terenu i struktury funkcjonalno-przestrzennej tkanka miejska się zmieniała i rozwijała. Z czasem, gdy zaczęto dostrzegać luki w przestrzeni miejskiej, zaczęto podejmować próby definiowania tych przestrzeni w różny sposób, a dokładniej chodzi tutaj o przestrzenie resztkowe. Dostrzegając ten problem i sposób odbioru przestrzeni resztkowych przez społeczeństwo postanowiono zająć się tym zagadnieniem. Pomimo zrównoważonego rozwoju sposób postrzegania przestrzeni resztkowych jest odbierany w negatywny sposób i często pomijany ze względu na duże wyzwania, istniejące ograniczenia, bariery funkcjonalne, przestrzenne, przyrodnicze oraz własnościowe. Często może wiązać się to z postrzeganiem danego miejsca w negatywny sposób w wyniku przestrzennej i społecznej izolacji, wykluczenia, stagnacji i zamykania się osiedli wraz z zamieszkującymi je osobami. Jednakże, ten problem jest zauważalny na całym świecie i można znaleźć wiele przykładów przestrzeni resztkowych, które zostały zagospodarowane i uzyskały nowy wymiar w przestrzeni. Nawiązując jednak do tematu i skupiając się na klasyfikacji przestrzeni resztkowych zlokalizowanych na styku portu i miasta zostały wyszczególnione trzy typy przestrzeni resztkowych w niniejszej pracy. Do tych przestrzeni zaliczają się przestrzenie pod elementami i wzdłuż elementów infrastruktury, przestrzenie graniczne o różnych funkcjach oraz wielkopowierzchniowe przestrzenie o zmiennej funkcji. Podczas uwzględniania wspólnych cech, wielkości oraz form zagospodarowania, a także występujących ograniczeń i potencjałów poszczególnych przestrzeni wzięto pod uwagę istniejące porty morskie. W Holandii w Rotterdamie i Antwerpii, w Niemczech w Hamburgu oraz w Chinach w Szanghaju znajdują się porty morskie o ważnym znaczeniu dla gospodarki morskiej, które zmagają się również ze zjawiskiem występowania przestrzeni resztkowych. Najbardziej widoczne przestrzenie, które można zaliczyć do wskazanej wcześniej typologii przestrzeni resztkowych, to duże niezagospodarowane obszary, tereny występujące wzdłuż elementów i pod elementami infrastruktury drogowej i kolejowej oraz tereny pomiędzy obszarami portowymi a obszarami pełniącymi inne funkcje.

2. ANALIZA STRUKTURY MIAST I PROBLEMÓW W PRZESTRZENI

2.1. Struktura społecznego wytwarzania przestrzeni w mieście

Miasto jest wizytówką, która ukazuje jego kulturę, poziom jego rozwoju i rozwoju społeczeństwa. Fizycznym odwzorowaniem miasta i przestrzeni jest krajobraz, który nie zawsze jest właściwie postrzegany i odbierany a jego wartość nie jest doceniana. Krajobraz miasta ma bezpośredni wpływ na człowieka, tak samo jak człowiek ma wpływ na krajobraz. Ważne jest, aby uświadomić sobie jaka jest skala wartości otaczającej nas przestrzeni. Struktura miasta, tak samo jak pewne elementy naszego życia ulegają ciągłym przemianom i transformacji, warto zatem zwrócić uwagę na wartości przestrzeni oraz sposób ich ochrony, aby zapobiec przed niekorzystnymi zmianami, dewastacją i zapomnieniem. W przeszłości zasady funkcjonowania miasta były jasne i zrozumiałe ze względu na hierarchię i znaczenie miejsc. Warunki topograficzne oraz lokowanie wyraźnych dominant podkreślały zawartość i czytelność układu zabudowy, a przestrzeń była i jest produktem społecznym wytwarzanym przez konkretnych ludzi działających w historycznych i realnie ukształtowanych strukturach miast. Ponadto już od wieków w miastach istniały tereny niezagospodarowane, niezabudowane, bez widocznych oznak użytkowania.

Od wieków zauważalne były przestrzenie resztkowe w miastach, które tworzyły luki w przestrzeniach, stanowiące rezerwy terenowe, bądź były efektem niewypełnienia obszarów przez zabudowę. Niezagospodarowane tereny można było dostrzec już w miastach średniowiecznych, które tworzyły zwarty układ przestrzenny poprzez umiejscowienie ulic, placów i kościołów. Mimo czytelnego układu, miasta otoczone były murami obronnymi wzdłuż, których znajdowały się duże niezagospodarowane obszary.¹ W okresie renesansu zaczęły następować przemiany związane z planowaniem i przejęciem tego procesu przez grupę zawodowych planistów, którzy zaczęli zajmować się budową i tworzeniem teorii oraz idei jak powinny wyglądać miasta. W tym okresie skupiono się na wizualnym wyglądzie budynków i efektach przestrzennych., które zachęcały do ruchu pieszego, przebywania na placach i ulicach. Jednakże, pomimo rozwoju procesu planowania, pomiędzy zabudową znajdowały się puste przestrzenie, które były wykorzystywane według potrzeb społeczeństwa.² Z czasem miasta zaczęły się gwałtownie rozrastać i rozlewać, wskutek czego zaczęło przybywać przestrzeni resztkowych, poprzez tworzenie dużych niezagospodarowanych obszarów, bądź zmiany funkcjonowania przestrzeni. Przełomowym okresem zmian był rozwój industrializacji i urbanizacji. W większości miastach została zaburzona harmonijność i zaczęło przybywać obiektów przemysłowych. Przekształcenia miast przemysłowych w miasta poprzemysłowe oraz powstanie modernizmu, przyczyniły się do segregacji funkcji miejskich i zanikania więzi społecznych. Zróznicowanie funkcji na fabryki, budynki publiczne oraz mieszkania zaczęło wpływać na ograniczenia kontaktów międzyludzkich.

¹ red. Klemens J.: *Architektura z. 38. Zeszyty naukowe Politechniki Śląskiej. Problemy strategiczne ekorozwoju w zagospodarowaniu przestrzennym aglomeracji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2000, s. 65-68

² Gehl J. przekład. Urbańska M.: *„Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych”*, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s.43

Wcześniej powstałe ulice i place, które były miejscami zgromadzenia ludzi zaczęły zanikać i zostały zastąpione przez drogi, ścieżki i bezkresne trawniki.³ Ponadto, w związku z uprzemysłowieniem i wzrostem gęstości zaludnienia, przestrzeń zaczęto traktować jako środek do osiągnięcia celów gospodarczych, wskutek czego ludzie zaczęli odczuwać ograniczenia i przemieszczać się na przedmieścia. W odróżnieniu do miast przemysłowych, miasta poprzemysłowe charakteryzowały się różnorodnością bez dominującego wzorca. Koniec okresu modernizmu i funkcjonalizmu stał się początkiem powstania współczesnego miasta. Mimo tego, że podczas planowania nowoczesnego miasta zaczęto korzystać z istniejących form i idei historycznych, propagując klasyczne wnętrza urbanistyczne z placami, ulicami, obrzeżną i kwartałową zabudową, ułatwiającą identyfikację i utożsamianie się z miejscem zamieszkania, to współczesne przemiany wynikają ze zmian społecznych, kulturowych, politycznych, gospodarczych i środowiskowych, zachodzących podczas procesu globalizacji. Mimo prężnego rozwoju i nowoczesności, historyczne elementy, formy i układy przestrzenne wciąż posiadają nieocenioną wartość i wzbudzają zainteresowanie. Procesy współczesnego planowania polegające na ożywieniu i uatrakcyjnieniu miast przyczyniają się do społecznego wytwarzania przestrzeni oraz kształtowania kontaktów międzyludzkich w tych przestrzeniach wykorzystując historycznie ukształtowane struktury i formy.⁴

Warto podkreślić, że struktura miasta jest wynikiem wielowiekowego rozwoju, wynikająca z warunków politycznych, gospodarczych, społecznych, przyrodniczych, uwarunkowań terenu, struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz wielu innych czynników dopasowujących przestrzeń miasta do aktualnych, stale zachodzących oraz zmieniających się potrzeb społeczeństwa. Zarówno na świecie jak i w Europie zachowało się wiele miast średniowiecznych, renesansowych, barokowych, z okresu wczesnej industrializacji, a także miasta ogrody inspirowane romantyzmem oraz miasta funkcjonalistyczne zdominowane przez samochody. W związku z tym, że te miasta wciąż są użytkowane przez społeczeństwo możliwe jest porównanie ich układów i struktury funkcjonowania. Większość z zachowanych miast stanowi atrakcje turystyczne, ze względu na układy ulic i placów, które są przyjazne dla poruszających się tam osób.⁵ Ważne jest zatem, aby dążyć do wzrostu świadomości społeczeństwa i zachowania, zabezpieczenia oraz ochrony walorów miasta i przestrzeni, a w przypadku, gdy doszło do dewastacji i utracenia, warto dążyć do odtworzenia wartości danych miejsc.

2.2. Społeczne zamykanie się przestrzeni

W przestrzeni społecznej często można zauważyć przejaw segregacji i wykluczenia. Takie zjawisko zależy od wielu czynników, może być wynikiem losowym bądź urzędniczych

³ red. Klemens J.: *Architektura z. 38. Zeszyty naukowe Politechniki Śląskiej. Problemy strategiczne ekorozwoju w zagospodarowaniu przestrzennym aglomeracji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2000, s. 69-71

⁴ Kostrzewska M.: *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów. Wybrane przykłady*, Akapit-DTP, Gdańsk. 2013, s. 215-217

⁵ Gehl J. przekład. Urbańska M.: *„Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych”*, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s.39-41

decyzji np. eksmisja czy przydział lokalu socjalnego. Przestrzeń posiada tendencję do otwierania i zamykania się na mieszkańców, przechodniów czy użytkowników i ulega kategoryzacji jako otwarta i zamknięta, swoja i obca, bezpieczna i niebezpieczna czy też dobrze lub źle zaprojektowana. Przestrzenie postrzegane jako złe, niebezpieczne, zdegradowane z góry są skazane na wykluczenie przez społeczeństwo. Taki odbiór miejsca wiąże się z odczuwaniem emocji takich, jak strach, lęk, zagrożenie i powoduje, że człowiek czuje się zdezorientowany i ograniczony ze względu na mobilność w danej przestrzeni, ponieważ takie miejsce odbiera jako przestrzenną barierę, którą musi pokonać. W lokalnych, krajowych czy europejskich dokumentach strategicznych, programach naprawczych oraz ustawodawstwie można spotkać się problemem wykluczenia, przede wszystkim w kontekście wskazywania celów, które mają na celu pomóc w interwencji z tym problemem oraz wskazują jakie działania naprawcze należy podjąć i w jakich miejscach ten problem jest nasilony. W takim przypadku dochodzi do stygmatyzacji, ze względu na wskazanie i wyodrębnienie wykluczonych miejsc oraz ludzi, wskutek czego wykluczenie może wpływać na postrzeganie siebie, innych ludzi oraz miejsca zamieszkania⁶.

Kształtowanie się przestrzeni i środowiska mieszkaniowego zależne jest od stanu i rodzaju zabudowy ukształtowanej w historycznym rozwoju miast, od ustroju politycznego, typu gospodarki oraz praw własności. Struktura społeczna oraz rozmieszczenie dóbr materialnych i kulturowych zależy od czynników przestrzenno-materialnych, które uwzględniają stare i nowe realizacje oraz układy przestrzenno-funkcjonalne, czynniki ustrojowe, do których zalicza się prawa własności, wartości obiektów oraz politykę mieszkaniową i czynniki społeczno-kulturalne, które objawiają się jako zachowania ludzkie, ich zaangażowanie i ingerencja w przestrzeń. Środowisko zamieszkania można postrzegać jako nieobojętne emocjonalnie, nieobojętne estetycznie, funkcjonalnie zróżnicowane wewnętrznie i zewnętrznie, zróżnicowane urbanistycznie i architektonicznie oraz przyrodniczo. Takie postrzeganie powoduje, że dana przestrzeń może posiadać wartość społeczną, emocjonalną, ekonomiczno-gospodarczą czy też polityczną. Wiąże się to z dostępnością danego miejsca i dostępu do infrastruktury technicznej, infrastruktury komunikacyjnej, dostępu do wody, zieleni, miejsc rekreacji, usług, służby zdrowia, szkolnictwa itp. Przestrzenie o ograniczonym dostępie również składają się na środowisko zamieszkania. Wszystkie wymienione czynniki tworzą pewien system norm i wartości, który determinuje daną przestrzeń i określa sposób funkcjonowania poprzez identyfikację zachowania społeczności, ich płci, wieku, sytuacji zawodowej, wykształcenia oraz sposób przywiązania do danego miejsca⁷.

Ludzie wytwarzają przestrzeń wpływając na jej wizerunek i atrakcyjność, zatem powodem problematyki izolacji w przestrzeni i społecznego zamykania się przestrzeni są powstające ograniczenia, bariery funkcjonalne, przestrzenne, czy też przyrodnicze, do których można zaliczyć atrakcyjność miejsca, odległość, ukształtowanie terenu oraz łatwość pokonywania

⁶ Nózka M.: *Społeczne zamykanie (się) przestrzeni. O wykluczeniu, waloryzacji miejsca zamieszkania i jego mentalnej reprezentacji*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa, 2018, s. 9-11

⁷ *Ibidem* s. 119-120

przeszkód. Przestrzenna i społeczna izolacja staje się jedną z przyczyn wykluczenia, stagnacji i zamykania się osiedli oraz zamieszkujących je osób.

3. PRZESTRZENIE RESZTKOWE

3.1. Identyfikacja problemu powstawania przestrzeni resztkowych

Przedmiotem niniejszej pracy jest zbadanie zjawiska powstawania przestrzeni resztkowych na styku miasta z portem. Niezależnie od skali miasta i jego zróżnicowanej struktury, jednym z problemów jest powstawanie przestrzeni resztkowych. Jest to związane głównie z ciągłym przekształcaniem układu urbanistycznego, który nie uwzględnia miejskiego kontekstu oraz skali oddziaływania podczas wprowadzania zmian. Brak relacji między poszczególnymi elementami struktury prowadzi do zakłócenia w odbiorze danej przestrzeni przez użytkowników, wskutek czego obiorcy mają poczucie zagubienia oraz problem z postrzeganiem i identyfikacją miejsca. W źle zorganizowanej, bądź niezorganizowanej przestrzeni społeczność nie czuje się bezpiecznie, a wręcz obco, co sprawia, że się wycofuje, głównie ze względu na niedostępność czy też wykluczenie.

Ład przestrzenny jest zasadą nadrzędną gospodarowania przestrzenią oraz kluczowym pojęciem wyznaczającym zakres przedmiotowy Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z art. 2 pkt 1) tej ustawy przez ład przestrzenny *należy rozumieć takie ukształtowanie przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne*⁸. Zatem z punktu widzenia odbiorcy, definicja wydaje się sprzeczna z rzeczywistością w odniesieniu do przestrzeni resztkowych. Zauważalne jest również, że przestrzenie resztkowe zazwyczaj pojawiają się na styku struktur miejskich, które sąsiadują ze sobą, ale w żaden sposób się ze sobą nie łączą, powodując zwiększenie izolacji poprzez zmniejszenie powiązań przestrzenno-funkcjonalnych. Jednakże, niektóre przestrzenie mają potencjał do rozwijania się. Wiąże się to z coraz większą świadomością i zaangażowaniem ludzi, którzy kształtują przestrzeń, nadają jej znaczenie, określają swoje potrzeby związane z przestrzenią, angażują się w ruchy społeczne, partycypacyjne i korzystają z niej według uznania⁹. Zmierzając do identyfikacji przestrzeni resztkowych kluczowym wyzwaniem było dokonanie spaceru, fotografii, schematów i map, które pozwoliły na przeanalizowanie i skategoryzowanie tych przestrzeni, wskazanie problemów i potencjałów.

3.2. Definicje przestrzeni resztkowych

⁸ Art. 2 ust. 1 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2022 poz. 503 z późn. zm.)

⁹ Nózka M.: *Społeczne zamykanie (się) przestrzeni. O wykluczeniu, waloryzacji miejsca zamieszkania i jego mentalnej reprezentacji*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2016, s. 102

Ludzie żyjący w różnych kulturach postrzegają świat w różny sposób, w zależności od wartości i sposobu w jaki je mierzą. Sposoby dzielenia przestrzeni są zróżnicowane pod względem wyrafinowania i komplikacji a techniki określania rozmiarów i odległości są odmienne. Istnieją jednak podobieństwa wynikające z tego, że człowiek jest miarą wszystkich rzeczy, a zasady organizacji przestrzeni wynikają z postawy i struktury ludzkiego ciała oraz bliskich i dalekich relacji międzyludzkich¹⁰.

Jakość otoczenia wpływa na przestrzeń i postrzeganie danej przestrzeni przez społeczeństwo, czy spełnia odpowiednie warunki do rozwijania aktywności w danej przestrzeni. W zależności od jakości fizycznego otoczenia mogą zachodzić trzy typy czynności: konieczne, opcjonalne lub społeczne. Czynności konieczne to takie, które są w mniejszym lub większym stopniu wymagane i wykonywane regularnie. Czynności opcjonalne zazwyczaj zachodzą w zależności od chęci, czasu oraz dostępnego miejsca. Natomiast czynności społeczne to zachowania zachodzące w zależności od obecności innych ludzi w danej przestrzeni. Charakter czynności jest zmienny i zależy od tego czy jakość przestrzeni jest słaba czy dobra. Jeśli jakość przestrzeni jest słaba, zachodzą jedynie czynności konieczne, w najmniejszej częstotliwości. W przestrzeniach miejskich o niskiej jakości i niesprzyjających warunkach fizycznych, zachodząca aktywność stanowi minimum¹¹.

W strukturze miasta często można napotkać przestrzenie, które są odosobnione między innymi, takie jak zarośnięte działki, opuszczone tory kolejowe, puste podwórka, parki, place. Takie miejsca wyróżniają się spośród ustandaryzowanych i zagospodarowanych przestrzeni, tworząc luki w przestrzeni miejskiej ze względu na zmianę funkcji oraz brak integracji w tkance miejskiej. W polskiej literaturze nie ma jasno określonej definicji przestrzeni resztkowej, ale coraz częściej można spotkać się z tym problemem i różną interpretacją tego wyrażenia.

Amerykański pedagog i praktyk projektowania urbanistycznego Roger Tracik, jako pierwszy zidentyfikował i wprowadził zagadnienie „*lost spaces*”, czyli utracone przestrzenie, które określane są jako przestrzenie, które utraciły swój pierwotny charakter, nieposiadające określonej funkcji w kontekście miejskim, stanowiące nieużytki lub użytkowane w różny sposób. W zależności od potrzeb społeczeństwa mogą być to obszary znajdujące się na obrzeżach miast, wzdłuż obwodnic i autostrad, obszary pomiędzy różnymi funkcjami mieszkaniowymi, przemysłowymi, a także obszary spełniające funkcje parkingowe, tereny nad i pod wiadukdami, place kolejowe oraz opuszczone nabrzeża. Takie przestrzenie są obecne fizycznie, ale nie wnoszą wkładu w swoje otoczenie ani nie działają jako łącznik między dwoma obszarami w żaden sposób. Utracone przestrzenie mają zazwyczaj dużą powierzchnię, bez formy, bez granic i ciągłej krawędzi, bezładne, bez połączeń z innymi elementami urbanistycznymi. Przestrzenie

¹⁰ Tuan Y. przekład: Morawińska A.: *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, 1987, s.51

¹¹ Gehl J. przekład: Urbańska A.: *Życie między budynkami: użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s. 9-14

są odizolowane od ruchu pieszego, opuszczone, pozostawione same sobie, niepożądane i wymagające przeprojektowania¹².

Leanne Rivil dostrzegła, że miejsca publiczne przeznaczone dla społeczeństwa, takie jak parki, skwery, place, place zabaw nie były i nie są jedynymi miejscami publicznymi do spędzania wolnego czasu. Choć mogłoby się wydawać, że definicja „found spaces” ma przeciwstawne znaczenie niż „lost spaces”, to jednak obie te definicje mają podobne znaczenie. Przestrzenie znalezione stanowią alternatywne miejsca dla życia publicznego i mimo tego, że różnią się genezą, funkcjonalnością, charakterem i wyglądem, to można spotkać tam przechodniów, osoby uprawiające sport czy też bawiące się dzieci. Takie przestrzenie są nazywane znalezionymi, ponieważ ludzie lokalizują te przestrzenie i przystosowują do własnych celów, do których im służą, ale nie zostały zaprojektowane. Do takich przestrzeni zalicza obszary wzdłuż ulic i chodników, izolujące sąsiadujące otoczenie, wyspy, skrzyżowania ulic i placów, które były odsunięte od otaczającej przestrzeni oraz obszary przeznaczone na sprzedaż, ale nadal nieużytkowane¹³.

Nietypowy termin, z którym można się spotkać to „*terrain vague*”, którego znaczenie ciężko przetłumaczyć ze względu na jego wieloznaczność. Hiszpański architekt, historyk i filozof Ignasi de Solà-Morales Rubió takim wyrażeniem określił przestrzenie opuszczone, przestarzałe, nieproduktywne, niejasne i niejednoznaczne w swoim charakterze, które są puste i bez ograniczeń, marginesy nie posiadające osobowości prawnej, pozbawione działań, ale kryjące w sobie potencjał¹⁴.

Wówczas szwedzki architekt i nauczyciel akademicki Tomas Wikström posługuje się wyrażeniem „*residual spaces*” i zwraca uwagę na dwa aspekty takiej przestrzeni. Pierwszy z nich odnosi się do formy, funkcji, struktury oraz pozostałych złożonych i dynamicznych procesów społeczno-kulturowych, które zachodzą w środowisku miejskim. Natomiast drugi aspekt jest bardziej ogólny, subiektywny, dotyczący odczuć, znajdujących się w oku patrzącego, wpływając znacząco na przestrzenne obrazowanie żyjących w niej ludzi, dotyczy separacji i segregacji społecznej, która stanowi wyrazisty problem w mieście¹⁵.

Agnieszka Janowska w swojej rozprawie doktorskiej przestrzenie resztkowe określa jako odpad przestrzenny, którego forma jest przypadkowa i niespójna, powstała poprzez nałożenie na siebie różnych struktur przestrzennych, które nie stanowią całkowitego rozwinięcia ani spójnego układu przestrzennego. Według niej przestrzeń wymaga uzupełnienia w kompozycji struktury wnętrza, stworzenia bądź przywrócenia ładu przestrzennego, rozwoju wartości funkcjonalno-

¹² Trancik R.: *Finding lost space. Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986

¹³ Stevens Q., przekład. Franck K.A: *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*, Routledge, London and New York, 2001

¹⁴ Neumann M., Zuchowicz Z.: *Terrain vague w Polsce. Nieoczywisty potencjał terenów porzuconych*, Fundacja im. Stefana Kuryłowicza, Warszawa, 2019, s. 16

¹⁵ Wikström T.: *Residual space and transgressive spatial practises – the uses and meanings of un-formed space*, Nordic Journal of Architectural Research, 2005

użytkowych danego miejsca oraz rozwoju relacji społecznych. Z uwagi na formę i regulacje prawne teren problematyczny do zagospodarowania wymaga zastosowania specjalnych rozwiązań kompozycyjnych, przestrzennych, konstrukcyjnych, prawnych oraz społecznych, które pozwolą na przywrócenie lub nadanie funkcji przestrzeniom resztkowym w strukturze miasta¹⁶.

Warto odnieść się również do Jana Gehla, który w swojej książce pt. „*Życie między budynkami*” porusza bardzo wiele aspektów dotyczących użytkowania i aktywności w przestrzeni. W książce można spotkać się z wyrażeniem „*opustoszałej ziemi niczyjej*”, takie określenie dotyczy obszarów, gdzie nikt nie chce przebywać. Powodem tego są zachodzące negatywne procesy związane z renowacją dzielnic i rozwojem wielkopowierzchniowych lub wielopoziomowych parkingów, stacji benzynowych czy różnorodnych instytucji. Procesy takiego rodzaju przyczyniają się zmniejszenia aktywności i ilości ludzi na ulicach. W sekwencji dezintegracji i zachodzących transformacji przestrzeni uliczna podupada i przestaje być interesująca¹⁷.

Tab. 3.1. Definicje przestrzeni resztkowych

Autor	Rok	Definicja	Znaczenie
Loukaitou-Sideris	1996	<i>Cracks in the city</i>	Zanikające parki i place zabaw.
Pagno & Bowman	2000	Vacant land	Tereny przemysłowe, tereny zanieczyszczone, zdewastowane, opuszczone budynki, parki, ogrody publiczne.
Hajer & Reijndrop	2001	In between space	Puste tereny miejskie obejmujące różnorodne formy i rozmiary, tereny zielone, pasy zieleni, tereny przemysłowe, nieużytki, tereny opuszczone.
Nielson	2002	Superfluous landscape	Niewidoczne i niezagospodarowane części miasta.
La Varra	2003	Post-it city	Rodzaj przestrzeni publicznej, która jest alternatywą dla tradycyjnej oficjalnej przestrzeni publicznej. Są to przestrzenie nieformalne, w których odbywają się najróżniejsze działania: sprzedaż uliczna, imprezy uliczne, picie uliczne itp.
Crisman	2005	<i>Sites cut of sight</i>	Luki między przestrzeniami, kolizyjne w skali i użytkowaniu, pozostałości pod, nad i wzdłuż wzniesionych autostrad i linii kolejowych lub duże puste

¹⁶ Janowska A.: Rozprawa doktorska pt. *Przestrzenie resztkowe w mieście*, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, Poznań, 2016, s.41-42

¹⁷ Gehl J. przekład. Urbańska M.: „*Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*”, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s.75-76

			przestrzenie miejskie i zrujnowane miejsca, ogrodzone parki niewidoczne z zewnątrz.
Clement	2005	Interminante space	Przestrzeń pośrednia znajdująca się pomiędzy przestrzeniami o różnych funkcjach.
Stevens	2007	<i>Loose space</i>	Przestrzeń, która została przywłaszczona i kształtowana przez obywateli do prowadzenia własnych działań.
Doron	2007	<i>Dead zone/Edge</i>	Tereny i obiekty przemysłowe, dysfunkcyjne porty, koszary, place kolejowe.
Alanyali	2009	<i>Leftover spaces</i>	Tereny niezabudowane, strefy śródmiaższowe, przestrzenie związane z ciągami komunikacyjnymi, opuszczone o nieznaną funkcję, zaniedbane (zaprojektowane, ale nieużytkowane), niezabudowane tereny pod zabudowę.
Carmona	2010	<i>Residual/Neglected spaces</i>	Przestrzenie definiowane jako kategoria otwartych przestrzeni, które istnieją w strukturze miasta, ale rzadko są uwzględniane przez urbanistów. Są to pozostałości przestrzeni, luźne przestrzenie, utracone przestrzenie, zaniedbane przestrzenie i zaniedbane tereny miejskie.
Akkerman & Cornfeld	2010	<i>Fortuitous leftovers</i>	Puste przestrzenie o nierozpoznanym znaczeniu.
Kamvasinou	2011	<i>Vacant urban land</i>	Pustki pomiędzy przestrzeniami, puste tereny miejskie, przestrzenie nienadające się do zagospodarowania, niezabudowane działki, opuszczona ziemia.

Źródło: opracowanie własne

Próby definiowania przestrzeni resztkowych z czasem zaczęły się zmieniać i rozwijać. W powyżej tabeli (Tab. 3.1.) zostały zestawione pozostałe znaczenia według innych autorów, którzy zajmowali się tym zagadnieniem. Można zauważyć, że pomimo rozwoju, zróżnicowanego kontekstu oraz odniesienia do tematu sposób postrzegania przestrzeni resztkowych posiada wspólny mianownik, charakteryzując się równoważnymi cechami.

3.3. **Przyczyny powstawania przestrzeni resztkowych**

Przyczyny powstawania przestrzeni resztkowych mogą być różne, w zależności od zaistniałych wydarzeń lub zmian w wyniku przekształceń obszarów na styku różnych funkcji. Takie przestrzenie są zazwyczaj efektem zaniedbania wynikającego z błędnego procesu

planowania, niewykorzystania dostępnej przestrzeni w odpowiedni sposób oraz ze względu opuszczenia bądź likwidacji pełnionej wcześniej funkcji albo ukształtowania terenu i podłoża geologicznego. We współczesnych miastach istnieje szereg przestrzeni pozostawionych, niezagospodarowanych lub opuszczonych, znajdujące się pomiędzy innymi funkcjonalnymi przestrzeniami miasta, pustkami pomiędzy zabudowanym środowiskiem miejskim, które je otacza. Często są to także przestrzenie tymczasowe pomiędzy tym, jaką funkcję pełniły wcześniej, a tym, co wkrótce nadejdzie. Ta tymczasowa postać może być jednak postrzegana jako stała, na przykład w oczach pokolenia dzieci, które przez dekadę bawiły się w pozostawionych przestrzeniach.

Według Rogera Trancika [Trancik, 1986] istnieje pięć głównych czynników, które przyczyniły się do powstawania przestrzeni utraconych w miastach:

- 1) dominacja i stale rosnące uzależnienie od samochodu;
- 2) rozwój modernizmu i formy wynikającej z funkcji;
- 3) polityka zagospodarowania przestrzennego i rewitalizacji prowadząca do podziału miasta na strefy;
- 4) prywatyzacja przestrzeni publicznych oraz niechęć instytucji publicznych i prywatnych do przejmowania odpowiedzialności i zaangażowania w przestrzeń publiczną;
- 5) zmiana użytkowania gruntów oraz opuszczanie terenów w ośrodkach miejskich.

Pozostawione przestrzenie mogą być idealnym miejscem do zawłaszczenia. Spośród wszystkich wskazanych czynników najtrudniejsze do pokonania jest uzależnienie od samochodu. *Pojawienie się ruchu samochodowego miało decydujący wpływ na powstanie zaburzeń w skali i rozmiarach miasta [Gehl, 2014].* Mobilność i komunikacja zaczęły dominować w przestrzeni miejskiej. Zarówno w centrach, jak i na obrzeżach miast ulica stała się placem parkingowym. Duży odsetek gruntów miejskich jest przeznaczony na infrastrukturę transportową oraz rezerwy terenowe pod przyszłą infrastrukturę. Jednocześnie z rozwojem motoryzacji oraz technologii budowlanych, rozwinęły się inne zjawiska urbanistyczne między innymi: wysoka zabudowa, duże dystanse do pokonania oraz szybka architektura, funkcjonalne mieszkania, wyposażone w urządzenia sanitarne i dobre oświetlenie. Idea modernistyczna stworzona w XX wieku jest określana jako trudna i zniechęcająca do wychodzenia na zewnątrz, ze względu na projektowanie w dużej skali, dlatego ważne jest, aby została zachowana ludzka skala w projektowaniu urbanistycznym¹⁸. Wraz z rozwojem urbanizacji i rozlewaniem się miast zaczęły powstawać arterie komunikacyjne, autostrady i obwodnice, w celu rozluźnienia ruchu samochodowego w centrum miasta, co przyczyniło się do powstawania dużych przestrzeni wzdłuż dróg czy wiaduktów.

Do powstawania przestrzeni reszkowych przyczynił się również rozwój modernizmu i zmiana w projektowaniu, która miała być ekonomiczna i sprzyjająca wygodzie mieszkańców

¹⁸ Gehl J.: *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2014, s.55-56,59

poprzez kształtowanie osiedli a nie kształtowanie przestrzeni publicznych i ulic. Architekci modernistyczni kładli nacisk na funkcjonalność, którą ma pełnić obiekt. Zaczęto odchodzić od historycznych, średniowiecznych czy renesansowych wzorców projektowania miast i użytkowania przestrzeni miejskiej a życie mieszkańców przestało być ściśle związane z aktywnością na ulicy i placach. Jednakże ruch nowoczesny nie był wystarczający ze względu na to, że nie posiadał jednoznacznej ideologii i ograniczał się do poszczególnych wnętrz.

Utrata tradycyjnych walorów przestrzeni miejskiej była również wynikiem polityki zagospodarowania przestrzennego oraz rewitalizacji, która prowadziła do podziału miasta na strefy oddzielające przestrzeń życiową od pracy. W II połowie XX wieku ustawodawstwo dotyczące zagospodarowania przestrzennego spowodowało oddzielenie funkcji, które często były spójne i zintegrowane. Po wybuchu II wojny światowej i zniszczeniu miejskich centrów wytworzone plany rewitalizacji miast zaczęły zamykać historyczne ulice wpływając drastycznie na skalę miast. W miastach zaczęły być wyodrębniane dzielnice, które były oddzielone arteriami komunikacyjnymi. W taki sposób powstały mniejsze centra w poszczególnych dzielnicach, które w pewnym stopniu zaczęły się izolować i być samowystarczalne.

Kolejną przyczyną była prywatyzacja przestrzeni publicznych oraz niechęć instytucji publicznych i prywatnych do przejmowania odpowiedzialności i zaangażowania w przestrzeń publiczną. Podczas gdy kondycja ekonomiczna miast zaczęła wzmacniać śródmieście, jednocześnie zaczęło wzrastać zainteresowanie i zapotrzebowanie na powierzchnię w centrach miast. Niestety ubocznym skutkiem stało się zawłaszczanie przestrzeni i prywatyzacja kosztem strefy publicznej. Przestrzeń publiczna, która zaczęła być w rękach inwestorów przestała być utrzymywana.

Ostatnią główną przyczyną powstawania przestrzeni resztkowych jest zmiana użytkowania gruntów oraz opuszczanie terenów. Relokacja przemysłu, mienia wojskowego na obrzeża miast zaczęły powodować, że tereny zaczęły pustoszeć a powiązania drogowe i kolejowe z tymi obszarami przestały być użytkowane. Sukcesywne wycofywanie się z produkcji przemysłowej na terenach stoczniowych spowodowało, że grunty zaczęły być dzielone i dzierżawione dla różnych inwestorów.

Wymienione przyczyny powstawania przestrzeni resztkowych ukazują problemy, które należy wziąć pod uwagę przy projektowaniu miast. Zarówno projektanci, jak i inwestorzy oraz właściciele gruntów powinni zastosować się do regulacji prawnych, dokumentów planistycznych i strategicznych, własności gruntów oraz właściwości przestrzeni i jej otoczenia.

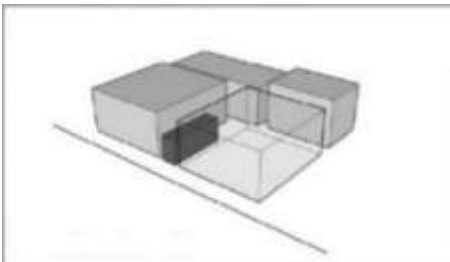
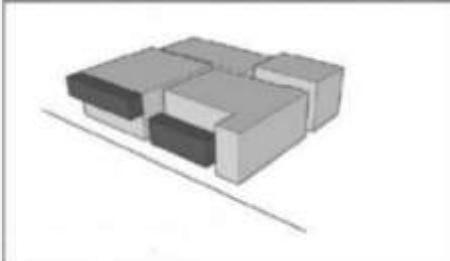
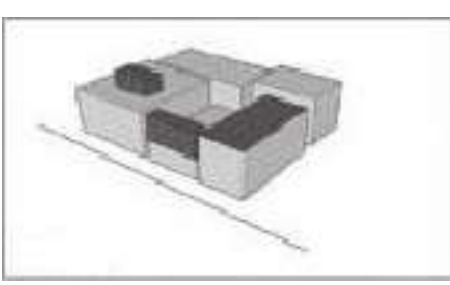
3.4. Typologia przestrzeni resztkowych

Formy przestrzeni utraconych mogą być postrzegane w różny sposób, które mają charakterystyczne cechy. Można je określić jako niechciane, nieplanowane, pozostałe, szczątkowe, porzucone, zdegradowane, które zaburzają strukturę miasta, niespójne, niepełniące roli łącznika w otoczeniu i nieposiadające wyraźnych granic. Przestrzeń utracona jest określana również jako pustka, która ma pięć typów. Pierwszym z nich są przejścia z przestrzeni prywatnej do wspólnej, bardziej publicznej. Drugim typem jest przestrzeń półprywatna, dla pewnej grupy

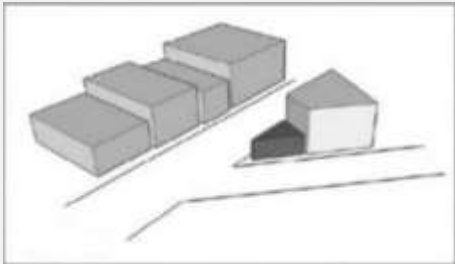
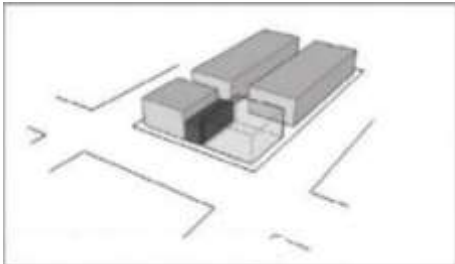
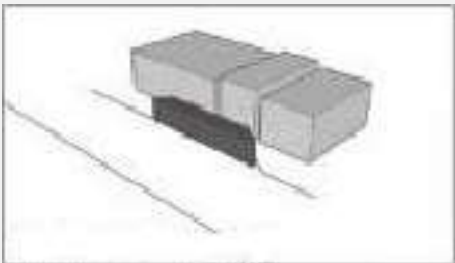
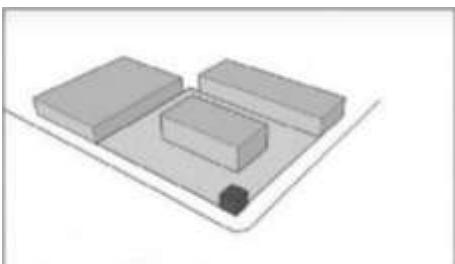
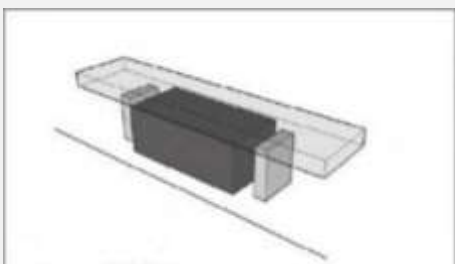
osób zamieszkującej w tym samym otoczeniu i użytkująca dane miejsce. Kolejnym typem określa się przestrzeń publiczną w skali miasta, czyli ulice i place. Czwartym typem są parki, które stanowią rodzaj większej pustki. Następnie wyróżnia się liniowy system przestrzeni otwartej, który powiązany jest z cechami wodnymi, takimi jak nabrzeża¹⁹.

Ponadto istnieje osiem typów przestrzeni resztkowych, które posiadają określoną formę, skalę oraz powierzchnię (Tab. 3.2.). Wymiary takich przestrzeni różnią się pod względem długości, szerokości, konstrukcji, pełnionej lub niepełnionej funkcji, a także tworzenia stref pośrednich pomiędzy przestrzeniami publicznymi a prywatnymi. W poniższej tabeli zostały wyszczególnione poszczególne typy, które dostrzegł i zinterpretował Erick Villagomez pedagog, badacz niezależny i projektant zajmujący się sferą publiczną i środowiskiem zamieszkania [Villagomez,2010].

Tab. 3.2. Typologia przestrzeni resztkowych według Erick'a Villagomeza

	<p>Spaces between</p>	<p>Przestrzenie pomiędzy zabudową i przestrzeniami pełniącymi różne funkcje powstałe w wyniku rozbiórki lub likwidacji pełniących wcześniej funkcji</p>
	<p>Spaces around</p>	<p>Przestrzenie wokół powstałe w wyniku rozwoju i umiejscowienia nowych budynków tworząc strefy między przestrzenią publiczną a prywatną</p>
	<p>Rooftops</p>	<p>Niewykorzystane przestrzenie na dachach budynków</p>

¹⁹ Trancik R.: *Finding lost space. Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986

	Wedges	Przestrzenne kliny powstałe w wyniku przecięcia połączeń drogowych lub kolejowych
	Redundant infrastructure	Nadmiarowa infrastruktura, która nie jest już używana
	Oversized infrastructure	Przestrzeń przewymiarowana
	Void spaces	Puste, duże i niewykorzystane przestrzenie otaczające budynki
	Spaces below	Przestrzenie poniżej, pod elementami infrastruktury, wiaduktami, liniami kolejowymi

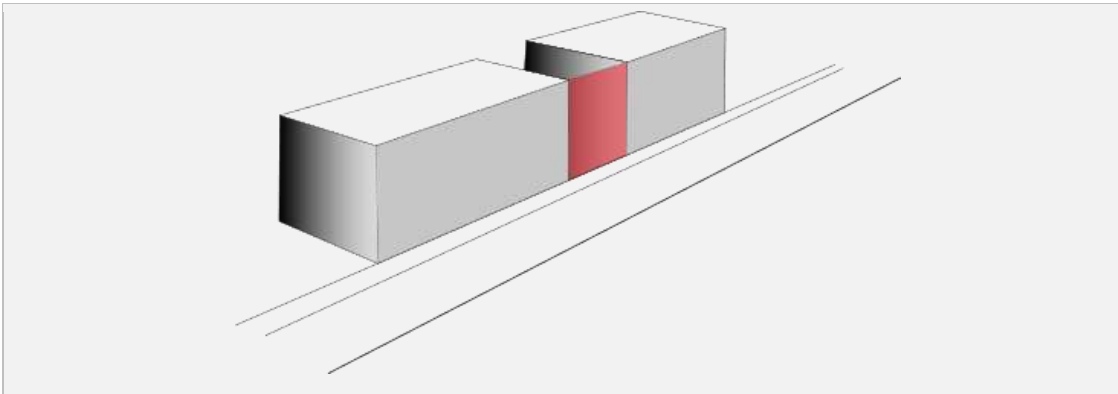
Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://diyurbanism.wordpress.com/urban-futures/> (dostęp z dn. 15.09.2022 r.)

Skupiając się na klasyfikacji przestrzeni resztkowych zlokalizowanymi na styku miasta z portem zostały wyszczególnione trzy typy przestrzeni resztkowych. Do tych przestrzeni zaliczają się przestrzenie pod elementami i wzdłuż elementów infrastruktury, przestrzenie graniczne o różnych funkcjach oraz wielkopowierzchniowe przestrzenie o zmiennej funkcji. W kolejnych podrozdziałach zostały bardziej rozwinięte cechy, wielkości oraz formy zagospodarowania poszczególnych przestrzeni, a także ograniczenia i walory tych przestrzeni.

3.4.1. Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach

Przestrzenie graniczne są wynikiem własności gruntów na styku pomiędzy obszarami o różnej formie zagospodarowania np. między obszarem z zabudową mieszkaniową a obszarem przemysłowym czy portowym. W takim przypadku tworzy się bufor między przestrzeniami, który oddziela te tereny. Współcześnie miasto nie jest już projektowane jako całościowy plan, natomiast bierze się pod uwagę strategię rozwoju miast czy województwa, które są dokumentem wielowymiarowego planowania perspektywicznego, określającego wizję, cele oraz kierunki rozwoju miasta. Współpraca odbywa się pomiędzy różnymi instytucjami i deweloperami, lecz w zależności od miejsca, inwestycji oraz korzyści projektanci mają własną wizję, która bywa sprzeczna ze strategią rozwoju. Zazwyczaj wiąże się to z istniejącymi konfliktami dotyczącymi własności gruntów. Przykładami tej kategorii są właśnie przestrzenie pomiędzy obszarami pełniącymi różne funkcje między terenami przemysłowymi a mieszkaniowymi wzdłuż nabrzeży, ulic i torów. W poniżej tabeli (Tab. 3.3.) został przedstawiony schemat oraz charakterystyczne cechy wraz z występującymi ograniczeniami i potencjałami.

Tab. 3.3. Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach

	
CECHY PRZESTRZENI	Puste, opuszczone, niezagospodarowane, odseparowane
OPIS SYTUACJI	Obszary pomiędzy obszarami pełniącymi odmienne funkcje
POWIERZCHNIA – SKALA PRZESTRZENI	Powierzchnia zależy od skali oraz dostępności sąsiadującego obszaru
OGRANICZENIA W ZAGOSPODAROWANIU	Bariery przestrzenne, ogrodzenia, brak lub zła nawierzchnia, różni właściciele gruntów
POTENCJAŁY	Łączą obszary o różnych funkcjach

Źródło: opracowanie własne

3.4.2. Przestrzenie pod elementami / wzdłuż elementów infrastruktury

W procesie zmiany sposobu zagospodarowania otoczenia dróg są niszczone często wartościowe wcześniejsze struktury krajobrazu. W większości przypadków krajobraz zostaje całkowicie zaburzony i staje się chaotyczny. Sprawna komunikacja jest istotnym czynnikiem powodującym wzrost wartości terenu pod względem potencjalnych inwestycji. Jednakże zmiany zachodzące w przestrzeni miasta mogą być niekorzystne. Drogi i linie kolejowe są integralną częścią przestrzeni, pozwalającą na przemieszczanie się z jednego punktu do drugiego, służąc jako katalizator i wpływając na jego łączność. Pomimo cech łączności, taki obszar wiąże się pewną rezerwą terenu, tworząc przez to duże obszary, które często pozostają puste i niewykorzystane w odpowiedni sposób. W poniższej tabeli (Tab. 3.4.) został przedstawiony schemat oraz charakterystyczne cechy wraz z występującymi ograniczeniami i potencjałami.

Tab. 3.4. Przestrzenie pod elementami infrastruktury / wzdłuż elementów infrastruktury

	
CECHY PRZESTRZENI	Duże obszary, puste, opuszczone, niezagospodarowane
OPIS SYTUACJI	Obszary występujące w większej skali, które oddziałują na całą dzielnicę i jej sąsiedztwo
POWIERZCHNIA – SKALA PRZESTRZENI	Duża powierzchnia, duże dystanse do pokonania
OGRANICZENIA W ZAGOSPODAROWANIU	Natężenie ruchu samochodowego i kolejowego
POTENCJAŁY	Służą do przemieszczania się, łączą obszary o różnych funkcjach

Źródło: opracowanie własne

3.4.3. Wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji

Przestrzenie, które przestały być wykorzystywane są spowodowane zakłóceniami w ciągłości pierzei czy kwartału poprzez zmianę formy użytkowania czy zagospodarowania. W zależności od czasu, w jakim powstała zabudowa, powierzchnia i układ zabudowy kształtowały się w różny sposób. Forma i funkcja takich przestrzeni nie jest jasno zdefiniowana. Takie obszary

nie stanowią wspólnej przestrzeni i sprawiają wrażenie niczyjej, dlatego społeczeństwo przystosowuje te przestrzenie do własnych potrzeb. Tereny znajdujące się między budynkami użytkowane są jako parkingi dla mieszkańców sąsiadujących budynków, jako składowiska odpadów albo zwyczajna przestrzeń sąsiedzka do rozmów i zabawy dla dzieci. W poniższej tabeli (Tab. 3.5.) został przedstawiony schemat oraz charakterystyczne cechy wraz z występującymi ograniczeniami i potencjałami.

Tab. 3. 5. Wielkoobszarowe przestrzenie resztkowe o zmiennej funkcji



CECHY PRZESTRZENI	Duże obszary, użytkowane, nieokreślone, niezagospodarowane
OPIS SYTUACJI	Obszary występujące w dużej skali, wykorzystywane w różny sposób, w zależności od potrzeb społeczeństwa
POWIERZCHNIA – SKALA PRZESTRZENI	Duża powierzchnia
OGRANICZENIA W ZAGOSPODAROWANIU	Konflikty przestrzenno-funkcjonalne
POTENCJAŁY	Pełnienie różnych funkcji, widoczne zapotrzebowanie i zainteresowanie społeczeństwa

Źródło: opracowanie własne

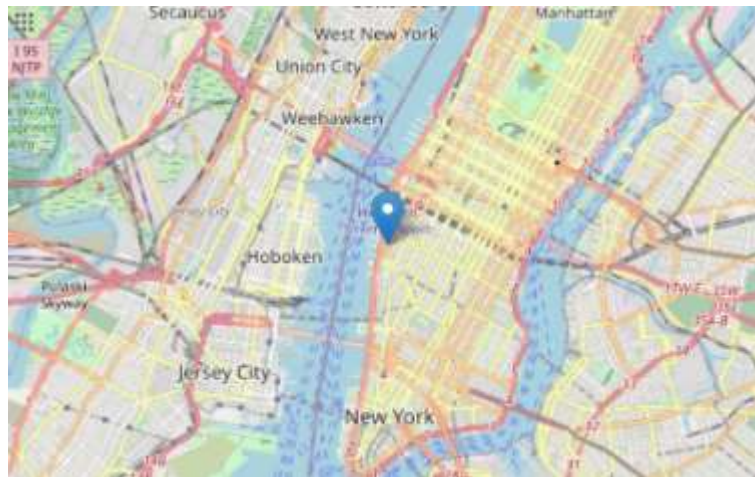
4. WYKORZYSTANIE PRZESTRZENI RESZTKOWYCH W WYBRANYCH MIASTACH ŚWIATA – PRZESTRZENIE STAŁE

4.1. Przykłady rozwiązań przestrzeni stałych

Przestrzenie stałe określają miejsca, które zostały zagospodarowane i zmieniły pełnione wcześniej funkcje. Niniejszy podrozdział dotyczy przedstawienia przykładów wykorzystania przestrzeni resztkowych, które przestały być użytkowane lub były niezagospodarowane, nieużytkowane i zmieniły swoją funkcję na stałe.

1) High Line Park

Wzorcowym przykładem przywrócenia opuszczonego miejsca wzdłuż infrastruktury, który stał się przestrzenią publiczną dla każdego jest High Line Park znajdujący się w Nowym Jorku w Stanach Zjednoczonych (Ryc. 4.1.). Dawna linia kolejowa (Ryc. 4.2.) zlokalizowana w centrum miasta w połowie XIX stanowiła przepływ towarów, niestety ze względu na kolizyjność z przebiegającą ulicą i dużym natężeniem ruchu zaczęła stanowić niebezpieczeństwo. Pod koniec lat 50 XX wieku ze względu na wzrost transportu ciężarowego linia podupadła i przestała być użytkowana, ale z czasem została uratowana przed rozbiórką. W 2006 roku została rozpoczęta przebudowa linii kolejowej. Obecnie High Line (Ryc. 4.3.) to trasa o długości, 2,33 km, na której znajduje się ponad 500 gatunków roślin i drzew. Park oprócz przestrzeni publicznej pełni również wiele innych funkcji. Realizowane są tam różnego rodzaju wydarzenia, występy publiczne, czy też pokazy dzieł sztuki.²⁰



Ryc. 4. 1. Lokalizacja High Line
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4. 2. High Line przed przebudową
Źródło: <https://www.thehighline.org/photos/historical/> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)

²⁰ Strona internetowa <https://www.thehighline.org/history/> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)



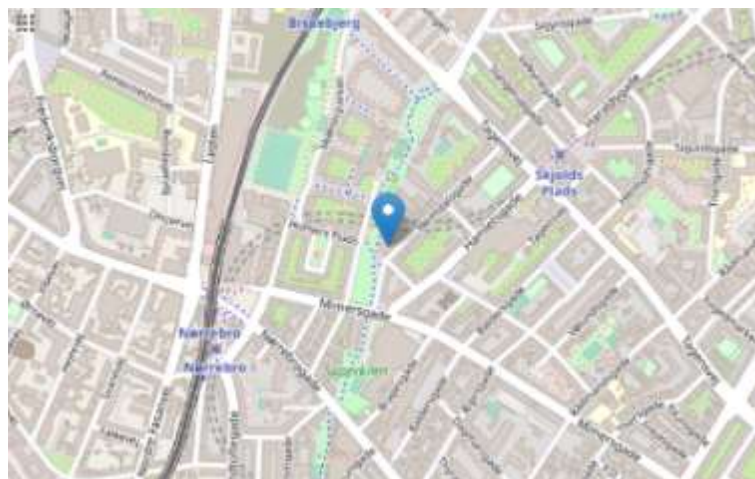
Ryc. 4.3. High Line po przebudowie – widok z lotu ptaka

Źródło: <https://www.thehighline.org/photos/at-a-glance/best-of/> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)

2) Superkilen Park

Superkilen Park to park publiczny znajdujący się w Kopenhadze w Danii (Ryc. 4.4.). Dawniej obszar oddzielał płotem dwa tereny mieszkaniowe. Przestrzeń publiczna, która powstała połączyła okoliczne tereny z resztą miasta. Park został stworzony w celu promowania tolerancji i integracji społeczności, ze względu na widoczne zróżnicowanie etniczne i społeczne zarówno w mieście, jak i całym kraju. W celu zapewnienia łączności z sąsiednimi osiedlami oraz wzrostu poczucia bezpieczeństwa przestrzeń została podzielona na trzy strefy o różnej tematyce: The Red Square – czerwony plac (Ryc. 4.6.), The Black Market – czarny rynek (Ryc. 4.7.), The Green Park – zielony park (Ryc. 4.8.). Czerwony plac pełni funkcję kulturalną i sportową z obiektami sportowymi, kawiarnią oraz restauracją. Plac jest wykorzystywany do różnego rodzaju tymczasowych wydarzeń kulturalnych organizowanych przez lokalną społeczność. Centralną część parku stanowi czarny rynek, zwany miejskim salonem, który sprzyja sąsiedzkim i bardziej intymnym spotkaniom. Natomiast zielony park przeznaczony jest na pikniki, spacer i uprawianie sportu. Większość obiektów znajdujących się w parku oraz mebli miejskich zostały sprowadzone lub odwzorowane z zagranicznych katalogów. W realizacji projektu przestrzeni brała udział okoliczna społeczność, a w związku z tym, że większość lokalnych mieszkańców jest innego pochodzenia, to miejsce stało się wyznacznikiem tożsamości i poczucia pewnej własności. Obecnie park jest nie tylko miejscem spotkań społeczności, ale także atrakcją turystyczną miasta.²¹

²¹ Strona internetowa
<https://s3.amazonaws.com/media.archnet.org/system/publications/contents/10687/original/DTP103072.pdf?1475511766> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)



Ryc. 4.4. Lokalizacja Superkilen
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.5. Superkilen przed przebudową
Źródło: <https://www.gzt.com/arkitekt/yarim-mil-uzunlugundaki-kamusal-park-superkilen-3546956> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)



Ryc. 4.6. The Red Square – czerwony plac
Źródło: https://architektura.info/architektura/polska_i_swiat/superkilen (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)



Ryc. 4.7. The Black Market – czarny rynek

Źródło: <https://s3.amazonaws.com/media.archnet.org/system/publications/contents/10687/original/DTP103072.pdf?1475511766> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)



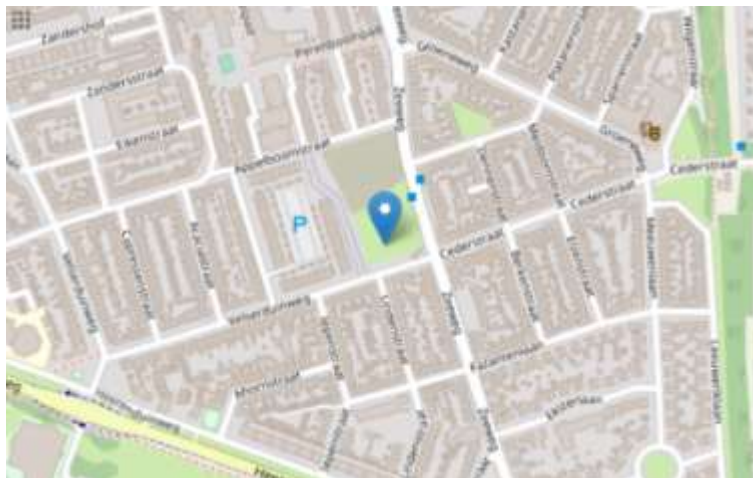
Ryc. 4.8. The Green Park – zielony park

Źródło: <https://www.miesarch.com/work/2780> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)

3) Notenboomplein

Przykładem wielkoskalowej przestrzeni, która pełni zmienne funkcje zależności od potrzeb mieszkańców jest Notenboomplein znajdujący się w mieście IJmuiden w Holandii (Ryc. 4.9.). Miejsce, które dawniej było opuszczone i zaniedbane (Ryc. 4.10.) zostało zmienione w atrakcyjny park (Ryc. 4.11.). Mimo tego, że projekt parku wygląda na prosty, to w pełni wykorzystano jego ukształtowanie i trzymetrową różnicę wysokości terenu. Ze względu na różne wysokości park może być użytkowany w różnorodny sposób. Dodatkowym atutem jest to, że duże istniejące drzewa zostały zachowane, a chodniki zostały poprowadzone w miejscach przebiegających wcześniej wydeptanych ścieżek z miejscami do siedzenia. Przestronny charakter parku pokryty trawiastym dywanem dodatkowo daje poczucie swobody i otwartości

użytkownikom. Można go wykorzystywać do wypoczynku, pikników, uprawiania sportu, sąsiedzkich spotkań oraz zabaw dla dzieci.²²



Ryc. 4.9. Lokalizacja Notenboomplein
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.10. Niezagospodarowana przestrzeń Notenboomplein
Źródło: <http://fluxlandscape.nl/notenboomplein-ijmuiden> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)



Ryc. 4.11. Widok na przestrzeń Notenboomplein
Źródło: <https://landezine.com/notenboomplein-by-flux/> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)

4) Kick Park

Kick Park zlokalizowany jest w Szanghaju w Chinach (Ryc. 4.12.). Jest to przykład rozwiązania przestrzeni resztkowej, która została zagospodarowana w zatłoczonym i ciasnym

²² Strona internetowa <http://fluxlandscape.nl/notenboomplein-ijmuiden> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)

centrum miasta pomiędzy budynkami i ulicami. Park powstał na obszarze, który był opuszczony, a teraz stanowi przestrzeń, w której przebywający ludzie mogą spędzać czas odpoczywając i rozmawiając ze sobą, a także mogą jeździć na deskorolce czy rowerze. Przestrzeń została zaprojektowana w taki sposób, aby przykuwać uwagę przechodniów i zachęcać ich do różnego rodzaju aktywności i zaangażowania społecznego. Wykorzystane materiały podczas tworzenia tego miejsca, takie jak drewniane deski, żwir, trawa i drzewa nadają pewien wymiar i charakter tej przestrzeni sprawiając, że jest atrakcyjna i przyciąga ludzi. Drewniane deski, trawa, drzewa wprowadzają do miejsca subtelną naturę, a różne wysokości, szerokości i kąty nadają charakter i wymiar przestrzeni (Ryc. 4.13.).²³



Ryc. 4.12. Lokalizacja Kick Park
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap

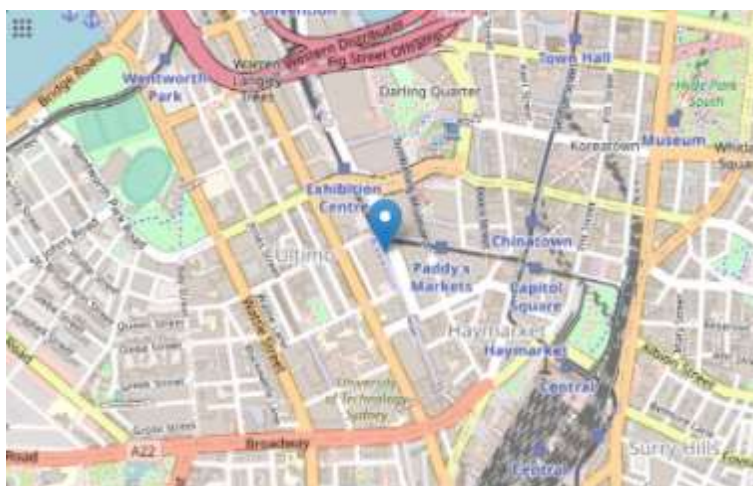


Ryc. 4.13. Widok na Kick Park
Źródło: <https://architizer.com/projects/kic-park/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

²³ Strona internetowa <https://land8.com/how-kic-park-went-from-forgotten-space-into-a-space-people-care-about/> (dostęp z dn. 01.10.2022 r.)

5) The Goods Line

The Goods Line znajduje się w Sydney w Australii (Ryc. 4.14.). Jest to park, który powstał w sercu miasta w miejscu nieużywanej linii towarowej (Ryc. 4.15.). Przestrzeń zapewnia możliwości zaangażowania społecznego i jest wykorzystywana przez społeczeństwo do rozrywki, rekreacji, organizowania festiwalu ulicznych, nauki oraz pracy. Znajdują się tam ścieżki rowerowe, stoły do tenisa oraz place zabaw. Przestrzeń uzyskała nową tożsamość poprzez wykorzystanie materiałów takich jak żwir, beton, stal i drewno oraz fragmenty starych torów kolejowych. Prefabrykowany beton, drewno, oprawy oświetleniowe zostały starannie dobrane i nawiązują do historii tego miejsca (Ryc. 4.16.).²⁴



Ryc. 4.14. Lokalizacja parku The Goods Line
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.15. Widok na dawny obszar, na którym powstał park The Goods Line
Źródło: <https://www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/goods-line> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

²⁴ Strona internetowa <https://sydneyuncovered.com/the-goods-line/> (dostęp z dn. 01.10.2022 r.)



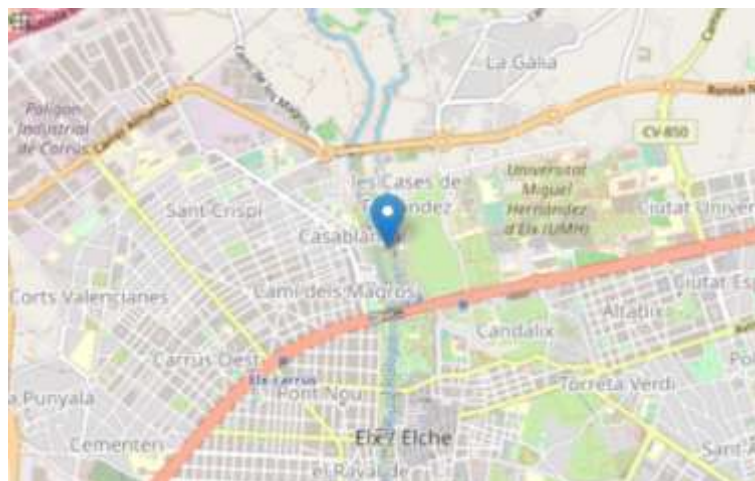
Ryc. 4.16. Park publiczny The Goods Line

Źródło: <http://www.chrofi.com/project/the-goods-line> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

6) The Braided Valley

The Braided Valley jest to system ścieżek, kładek dla pieszych i ogrodów wzdłuż koryta rzeki w Elche w Hiszpanii (Ryc. 4.17.). Ukształtowanie terenu i głębokość wąwozu, w którym przebiega koryto rzeki było problematyczne i stanowiło bariery społeczne ze względu na brak możliwości szybkiego i łatwego przemieszczania się między brzegami rzeki. Aktualnie przestrzeń tworzy system łączący poszczególne obszary miasta, które znajdują się po obu stronach wzdłuż rzeki oraz obszary, które wcześniej były osłabione społecznie. Przestrzeń pozwala na przemieszczanie się i rozkwit aktywności społecznej. Betonowe mosty tworzą sieć ścieżek i szlaków wtapiając się w tereny zielone, których kształt przypomina spleciony warkocz. Betonowa konstrukcja oparta na metalowych filarach przypomina pnie drzew sprawiając wrażenie lekkości (Ryc. 4.19.).²⁵

²⁵ Strona internetowa <https://www.publicspace.org/works/-/project/h190-the-braided-valley> (dostęp z dn. 26.09.2022r.)



Ryc. 4.17. Lokalizacja The Braided Valley
 Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.18. Niezagospodarowany dawny obszar, na którym powstał park The Braided Valley
 Źródło: <https://www.publicspace.org/works/-/project/h190-the-braided-valley> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



Ryc. 4.19. Widok na ścieki w parku The Braided Valley
 Źródło: <https://www.re-thinkingthefuture.com/rtf-fresh-perspectives/a1062-10-sustainable-and-innovative-public-spaces-around-the-world/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

7) Passageways 2.0 City Thread

Passageways 2.0 to projekt zrealizowany w centrum Chattanooga w Stanach Zjednoczonych (Ryc. 4.20.). Celem projektu było przekształcenie zaniedbanej i nieużywanej alei

między zabudową w tętniącą życiem przestrzeń publiczną. Ideą projektu było umieszczenie kolorowej liniowej stalowej rury. Zygzakowata liniowa struktura o łagodnych zakrzywieniach (Ryc. 4.21.) tworzy łącznik społeczny, w którym można się spotykać i spędzać czas. Kształt i grafika stalowego elementu sprawia, że przestrzeń stała się atrakcyjna i funkcjonalna.²⁶



Ryc. 4.20. Lokalizacja Passageways 2.0
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.21. Passageways 2.0 – stalowa konstrukcja w obecnej przestrzeni pomiędzy zabudową
Źródło: <https://www.archdaily.com/910948/city-thread-sports> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

8) Infra Space 1

Infra Space 1 to projekt wykonany pod wiaduktem autostradowym w Bostonie w Stanach Zjednoczonych (Ryc. 4.22.). Projekt miał na celu poprawę jakości przestrzeni miejskiej i

²⁶ Strona internetowa <https://www.rivercitycompany.com/city-thread> (dostęp z d. 26.09.2022r.)

ekologicznej oraz zwiększenie bezpieczeństwa. Przestrzeń, która była nieużytkowana tworzy sieć multimodalnych ścieżek (Ryc. 4.23.) łączące obszary oddzielone niegdyś autostradą. Dzięki realizacji projektu powstała atrakcyjna przestrzeń publiczna do rekreacji i organizowania wydarzeń kulturalnych. W przestrzeni zainstalowano oświetlenie oraz podziemne rury drenażowe w celu gospodarowania wodami opadowymi.²⁷



Ryc. 4.22. Lokalizacja Infra Space 1
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.23. Infra Space 1 – system ścieżek pod wiaduktem autostradowym
Źródło: <http://www.landing-studio.com/infra-space-1> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

9) Garden of Third Landscape

Garden of Third Landscape to ogród zlokalizowany na dachu bazy okrętów podwodnych w Saint Nazaire we Francji (Ryc. 4.24.). Ogród powstał na budynku wojskowym, który przestał być użytkowany po wojnie. Ogród podzielony jest na trzy części i oddzielony betonowymi belkami, które tworzą zagajniki dla roślin (Rys. 4.25.). Projekt koncentruje się na aspektach ekologicznych i możliwościach przekształcania terenu przez naturę. W piwnicy budynku znajduje się muzeum, galeria sztuki i sala koncertowa, a dach jest tylko miejscem turystycznym.²⁸

²⁷ Strona internetowa https://www.architectmagazine.com/project-gallery/the-infra-space-initiative_o (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

²⁸ Strona internetowa <https://www.area-arch.it/en/jardins-du-tiers-paysage/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



Ryc. 4.24. Lokalizacja Garden of Third Landscape
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



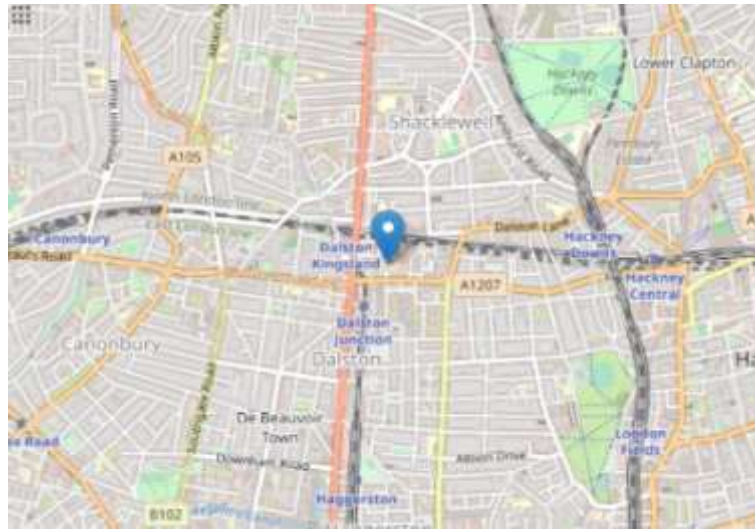
Ryc. 4.25. Widok na betonową konstrukcję dachu, na którym znajduje się Garden of Third Landscape
Źródło: <https://www.area-arch.it/en/jardins-du-tiers-paysage/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



Ryc. 4.26. Roslinność znajdująca się w Garden of Third Landscape
Źródło: <https://www.area-arch.it/en/jardins-du-tiers-paysage/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

10) Dalston Eastern Curve Garden

Dalston Eastern Curve Garden to ogród osiedlowy znajdujący się w Londynie w Wielkiej Brytanii (Ryc. 4.27.). Ogród powstał w 2010 roku w miejscu starej linii kolejowej. Aktualnie jest otwarty cały rok przez siedem dni w tygodniu i jest dostępny dla każdego. Roślinność, która znajdowała się już na opuszczonym terenie została urozmaicona poprzez nasadzenia drzew i krzewów. Dodatkowo zainstalowano grządki i donice do uprawy warzyw, ziół i kwiatów. Zaangażowanie wolontariuszy oraz prowadzenie programu działań edukacyjnych i imprez społecznych pozwala na zbliżenie mieszkańców i społeczności (Ryc. 4.28.). Podjęte działania sprzyjają w przełamywaniu barier oraz zwalczaniu izolacji społecznej. Pracownicy oraz wolontariusze opiekują się zarówno roślinami, jak i przebywającymi tam ludźmi.²⁹



Ryc. 4.27. Lokalizacja Dalston Eastern Curve Garden
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 4.28. Dalston Eastern Curve Garden
Źródło: <https://jlg-london.com/Dalston-Eastern-Curve-Garden> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

²⁹ Strona internetowa <https://dalstongarden.org/about-2/> (dostęp z dn. 28.10.2022 r.)



Ryc. 4.29. Ludzie wśród zieleni korzystający z Dalston Eastern Curve Garden
 Źródło: <https://jlg-london.com/Dalston-Eastern-Curve-Garden> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

4.2. Synteza analiz przypadków studialnych przestrzeni stałych

W poniższej tabeli (Tab. 4.1.) zostało zestawionych dziesięć przypadków przestrzeni resztkowych, które zmieniły swoją funkcję na stałe. Synteza analiz dotyczy porównania poszczególnych przestrzeni, funkcji, które pełniły oraz ich nowego rodzaju wykorzystania. Zauważalne jest duże zróżnicowanie pomiędzy funkcjami pełnionymi dawniej i obecnie. Można zauważyć, że większość z wymienionych obszarów była niezagospodarowana i nieużytkowana, a teraz pełni funkcję parku, bądź publicznego ogrodu.

Tab. 4.1. Zestawienie przestrzeni stałych

Lp.	Nazwa	Pełniona dawna funkcja	Rodzaj nowego wykorzystania
1)	High Line Park, Nowy Jork - Stany Zjednoczone	Obszar infrastruktury kolejowej	Park publiczny
2)	Superkilen Park, Kopenhaga - Dania	Przebieg pomiędzy zabudową mieszkaniową	Trzystrefowy park publiczny
3)	Notenboomplein, IJmuiden - Holandia	Niezagospodarowana przestrzeń	Park publiczny
4)	Kick Park, Szanghaj - Chiny	Opuszczona przestrzeń pomiędzy zabudową wzdłuż ulicy	Park publiczny
5)	The Goods Line, Sydney - Australia	Obszar infrastruktury kolejowej	Park publiczny
6)	The Braided Valley, Elche - Hiszpania	Niezagospodarowana przestrzeń wzdłuż koryta rzeki	System ścieżek wzdłuż rzeki, kładek dla pieszych i ogrodów
7)	Passageways 2.0, Chattanooga – Stany Zjednoczone	Zaniedbana i nieużytkowana aleja pomiędzy zabudową	Kolorowa liniowa stalowa rura umieszczona pomiędzy zabudową tworząca przestrzeń publiczną
8)	Infra Space 1, Boston – Stany Zjednoczone	Nieużytkowana przestrzeń pod elementem	Sieć multimodalnych ścieżek

		infrastruktury - wiaduktem autostradowym	
9)	Garden of Third Landscape, Saint Nazaire - Francja	Niewykorzystana przestrzeń na dachu budynku wojskowego	Ogród na dachu budynku
10)	Dalston Eastern Curve Garden, Londyn – Wielka Brytania	Obszar infrastruktury kolejowej	Ogród osiedlowy

Źródło: opracowanie własne

5. WYKORZYSTANIE PRZESTRZENI RESZTKOWYCH W WYBRANYCH MIASTACH ŚWIATA – PRZESTRZENIE TYMCZASOWE

5.1. Przykłady rozwiązań przestrzeni tymczasowych

Przestrzenie tymczasowe dotyczą realizacji projektów, programów oraz konstrukcji tymczasowych, które są adaptowane według potrzeb społeczeństwa. Niniejszy podrozdział dotyczy wykorzystania przestrzeni resztkowych i stosowania rozwiązań tymczasowych.

1) Paris Plages

Paris Plages to program prowadzenia tymczasowych sztucznych plaż wzdłuż Sekwany prowadzony w Paryżu we Francji (Ryc. 5.1.). Plaże funkcjonują od 2002 roku i otwarte są codziennie w sezonie letnim, a w tym czasie drogi przebiegające wzdłuż brzegów rzeki są zamykane (Ryc. 5.2. i Ryc. 5.3). Dodatkowo zapewnione są różnego rodzaju usługi i atrakcje, takie jak prom wahadłowy, który łączy prawy i lewy brzeg rzeki, pływający basen, kawiarnie lodziarnie, rzeźby z pisaku, ścianki wspinaczkowe oraz lekcje tańca i zawody sportowe. Na plaży zapewnione jest wyposażenie w fontanny, leżaki oraz parasole i palmy zapewniające cień.³⁰



Ryc. 5.1. Lokalizacja Paris Plages
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap

³⁰ Strona internetowa <https://frenchmoments.eu/paris-plages-along-the-banks-of-river-seine/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



Ryc. 5.2. Tymczasowa plaża Paris Plages

Źródło: <https://www.pariscityvision.com/en/paris/seine-river-cruise/paris-plages> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



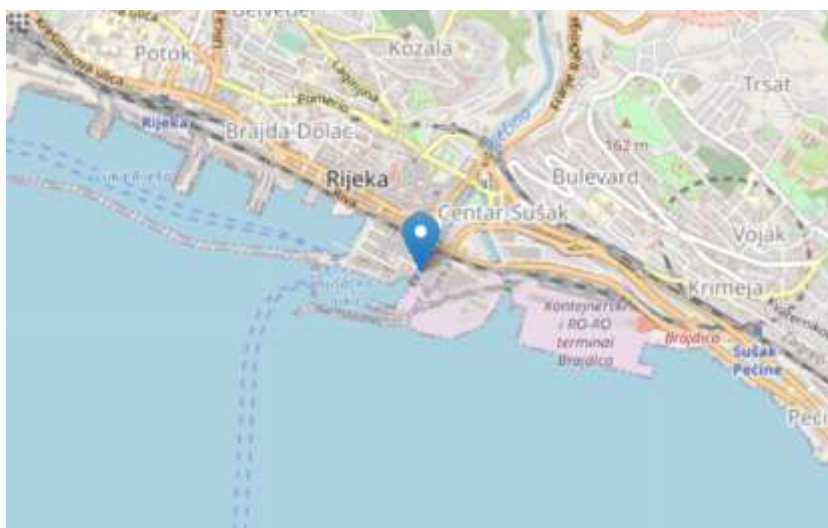
Ryc. 5.3. Widok z góry na Paris Plages wzdłuż rzeki

Źródło: <https://www.timesofisrael.com/spat-over-tel-aviv-day-at-paris-beach/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

2) Level Up

Level Up to uliczny wielopoziomowy pawilon znajdujący się w Rijecie w Chorwacji (Ryc. 5.4.). Realizacja projektu przyczyniła się do stworzenia miejsca spotkań towarzyskich dla mieszkańców przemysłowego miasta portowego, które z czasem przestało być używane. Konstrukcja przypominająca rusztowanie składa się z wielu poziomów i łączy z tarasem, który znajduje się na dachu budynku magazynowego. Metalowa konstrukcja oraz drewniane powierzchnie umieszczone na różnych wysokościach przeznaczone są do siedzenia i spędzania wolnego czasu. Znajdują się tam również hamaki dla społeczności oraz podwyższona platforma na tarasie stanowiąca punkt obserwacyjny (Ryc. 5.5).³¹

³¹ Strona internetowa <https://www.dezeen.com/2019/02/20/level-up-street-pavilion-rijeka/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



Ryc. 5.4. Lokalizacja Level Up
 Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap

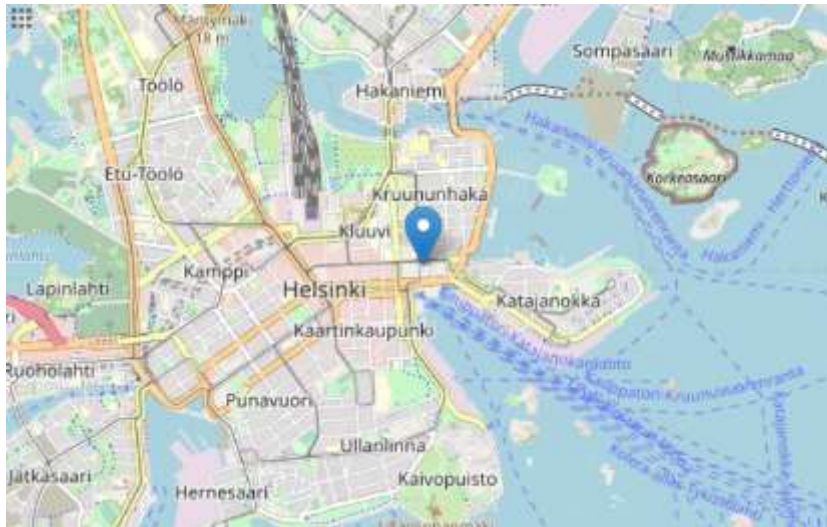


Ryc. 5.5. Konstrukcja pawilonu Level Up
 Źródło: <https://www.dezeen.com/2019/02/20/level-up-street-pavilion-rijeka/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

3) Kavattamo Greenhouse

Kasvattamo Greenhouse to instalacja ogrodu znajdująca się w Helsinkach w Finlandii (Ryc. 5.6.). W przestrzeni, która była nieużytkowana przez mieszkańców stworzono tymczasowy ogród do uprawy jadalnych roślin (Ryc.5.7.). Konstrukcja wykonana jest z rusztowania oraz drewnianych desek i stołów, a całość pokrywa przezroczysty dach. Między drewnianymi donicami znajdują się wolne miejsca do siedzenia. Realizacja takiej instalacji wpłynęła pozytywnie na otoczenie oraz społeczność. Dzięki temu mieszkańcy oraz młodzież posiadają wspólna przestrzeń do spędzania wolnego czasu, która sprzyja również integracji.³²

³² Strona internetowa <https://www.archdaily.com/954076/kasvattamo-greenhouse-rooh-studio> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



Ryc. 5.6. Lokalizacja Kasvattamo Greenhouse
 Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap

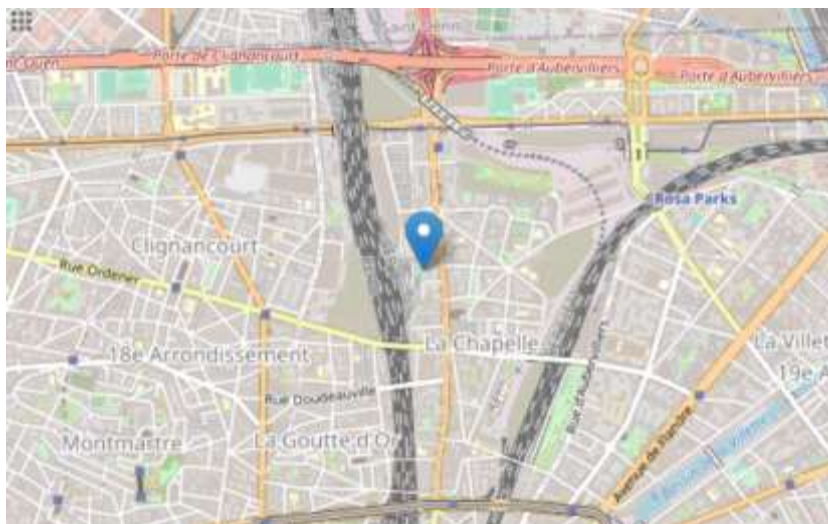


Ryc. 5.7. Kasvattamo Greenhouse – tymczasowa konstrukcja ogrodu
 Źródło: <https://www.archdaily.com/954076/kasvattamo-greenhouse-rooh-studio>
 (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

4) ECObox

ECObox jest to przestrzeń pełniąca funkcję tymczasowego ogrodu w rejonie La Chappelle w Paryżu we Francji (Ryc. 5.8.). Projekt ma na celu zachowanie różnorodności biologicznej poprzez tymczasowe przekształcenie nieużytkowanej bądź niewłaściwie wykorzystywanej przestrzeni (Ryc.5.9.). Projekt był eksperymentem partycypacyjnym, a podczas jego realizacji zaangażowano społeczność. Konstrukcja ogrodu składa się z materiałów pochodzących z recyklingu. Przestrzeń pełni funkcję ogrodu społecznościowego i jest przeznaczona dla mieszkańców oraz osób wykluczonych społecznie (Ryc. 5.10.).³³

³³ Strona internetowa <https://urban-matters.org/projects/eco-urban-network-ecobox/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



Ryc. 5.8. Lokalizacja ECObox
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 5.9. Nieużytkowany dawny obszar, na którym powstał ECObox
Źródło: <https://www.urbantactics.org/projects/ecobox/ecobox.html> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)



Ryc. 5.10. ECObox – tymczasowy ogród
Źródło: <https://www.urbantactics.org/projects/ecobox/ecobox.html> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

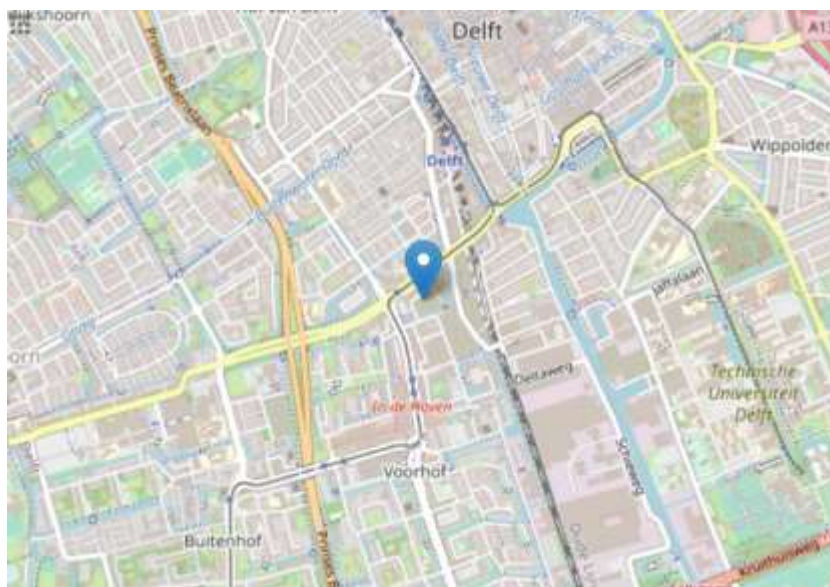


Ryc. 5.11. Ludzie korzystający z ECObox
Źródło: <https://www.arte-util.org/projects/ecobox-2/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)

5) Delftse PROEFtuin

Delftse PROEFtuin to tymczasowy ogród zlokalizowany w Delft w Niemczech (Ryc. 5.12.). Ogród powstał w 2015 roku w ramach crowdfundingu. Ogród zajmuje niezagospodarowaną przestrzeń (Ryc. 5.13.), w której zaczęto realizować projekt społecznościowy przez lokalnych mieszkańców i organizowanie działań, takich jak ogrodnictwo, produkcja żywności, warsztaty i wycieczki z przewodnikiem (Ryc. 5.14.). Takie działania zachęcają do interakcji między lokalnymi mieszkańcami oraz budowania wspólnoty. Projekt wspiera również zrównoważoną produkcję żywności poprzez wykorzystanie warunków ekologicznych terenu i dobraniu odpowiedniej roślinności. Realizacja projektu przyczyniła się w głównej mierze do włączenia różnych grup społecznych, którzy mogą zajmować się ogrodem, wymieniać się doświadczeniami podczas uprawy warzyw, a później zbierać wytworzone produkty (Ryc. 5.15.).³⁴

³⁴ Strona internetowa <https://www.groenkracht.nl/tuinen/delftse-proeftuin/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



Ryc. 5.12. Lokalizacja Delftse PROEFtuin
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 5.13. Delftse PROEFtuin – niezagospodarowana dawna przestrzeń
Źródło: <https://rutgerspoelstra.nl/project/proeftuin/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



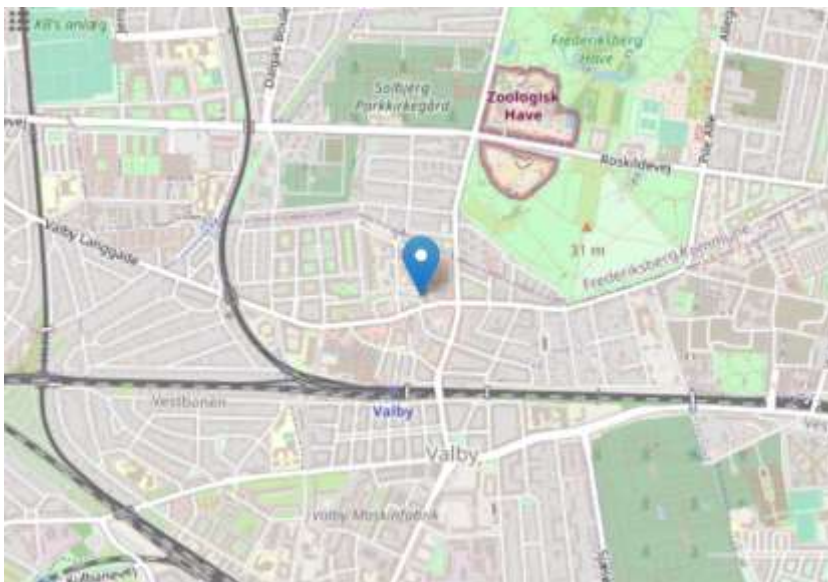
Ryc. 5.14. Delftse PROEFtuin – tymczasowy ogród
Źródło: <https://www.groenkracht.nl/tuinen/delftse-proeftuin/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



Ryc. 5.15. Ludzie korzystający z Delftse PROEftuin
 Źródło: <https://rutgerspoelstra.nl/project/proeftuin/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

6) Pavilion Valby

Pavilion Valby to projekt zrealizowany w Kopenhadze w Danii (Ryc. 5.16.). Pawilon powstał w miejscu, które służyło jako parking dla samochodów. Jest to tymczasowy projekt, który inicjuje różnego rodzaju wydarzenia społeczne. Został stworzony przez lokalny komitet, aby przetestować społeczny potencjał tego miejsca poprzez organizację imprez publicznych. Po zaprzestaniu działań przez komitet pawilon został wykorzystywany jako bar na świeżym powietrzu w sezonie letnim. Lekka drewniana biała konstrukcja symbolizuje otwartość i gościnność tego miejsca nadając unikalny charakter (Ryc. 5.17.).³⁵



Ryc. 5.16. Lokalizacja Pavilion Vallby
 Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap

³⁵Strona internetowa http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20150922120500_PeopleandPartnerships.pdf (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



Ryc. 5.17. Pavilion Vallby – konstrukcja pawilonu

Źródło: http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20150922120500_PeopleandPartnerships.pdf (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

7) Solar Corona

Solar Corona to miejsce zlokalizowane w Walencji w Hiszpanii (Ryc. 5.18.). Niezagospodarowana niegdyś działka została pierwszy raz wykorzystana przez mieszkańców i stowarzyszenie dzielnicy Carmen w 2011 roku. Przestrzeń została wykorzystana jako sąsiedzkie miejsce spotkań, w której prowadzone były działania społeczno-kulturowe, jednocześnie pełniąc funkcję przestrzeni publicznej jako miejskiego parku. Przestrzeń została wyposażona w ławki, krzesła, stoły oraz scenę przeznaczoną na różnego rodzaju występy publiczne. Dzięki zaangażowaniu mieszkańców i stowarzyszenia miejsce to stało się atrakcyjne i sprzyjało integracji społecznej (Ryc. 5.19 i Ryc. 5.20.). Niestety działka została sprzedana przez właściciela i stowarzyszenie poszukuje nowego miejsca do prowadzenia działań społecznych.³⁶



Ryc. 5.18. Lokalizacja Solar Corona
Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap

³⁶ Strona internetowa <https://solarcorona.wordpress.com/el-proyecto/> (dostęp z dn. 28.10.2022 r.)



Ryc. 5.19. Solar Corona – dawna przestrzeń widoczna z góry
Źródło: <https://valenciaplaza.com/cierra-solar-corona> (dostęp z dn. 07.10.2022r.)

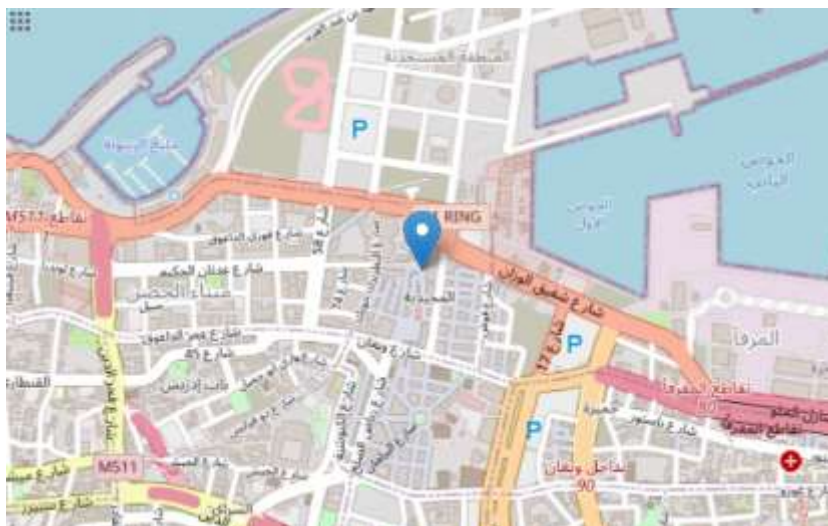


Ryc. 5.20. Działania społeczno-kulturowe prowadzone w Solar Corona
Źródło: <https://valenciaplaza.com/cierra-solar-corona> (dostęp z dn. 07.10.2022r.)

8) Urban BEY

Urban BEY to tymczasowe instalacje o zmiennej funkcji, które są wykorzystywane według potrzeb społeczeństwa jako miejsce do odpoczynku, do czytania książek, zabawy, pracy czy spotkania się. Instalacje zlokalizowane są w Bejrucie w Libanie (Ryc. 5.21.). Tymczasowe konstrukcje stanowią alternatywę dla miejskiej interwencji w celu aktywizacji przestrzeni publicznej (Ryc. 22.). Elementy konstrukcyjne mogą być konfigurowane w różny sposób i przenoszone w inne miejsca w zależności od potrzeb społeczeństwa. Co tydzień są zmieniane funkcje tych elementów służąc jako miejsca do odpoczynku, biblioteka służąca do dzielenia się i wymiany książek, miejsca do jedzenia, pracy i spotkań, miejsca do zabawy dla dzieci oraz wyrażania sztuki poprzez lokalnych artystów. Zmienne funkcje pozwalają na zachodzenie interakcji międzyludzkich i tworzenia wspólnoty.³⁷

³⁷ Strona internetowa <https://www.livelocity.com/projects/urbhang-bey> (dostęp z dn. 28.10.2022 r.)



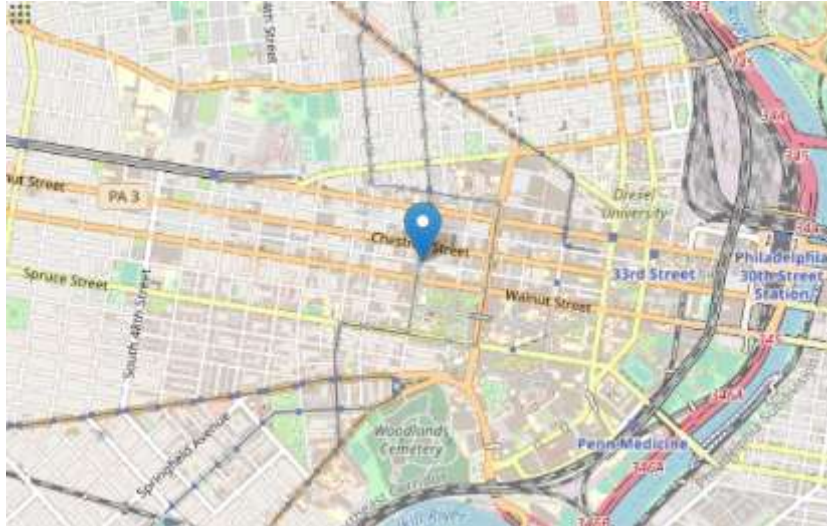
Ryc. 5.21. Lokalizacja UrbanBEY
 Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 5.22. Urban BEY – tymczasowe konstrukcje
 Źródło: <https://www.livelicity.com/projects/urbhang-bey> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

9) Parklet

Parklet to konstrukcja powstająca zazwyczaj na miejscach parkingowych. W Filadelfii w Stanach Zjednoczonych (Ryc. 5.23.) firma Shiftspace w 2011 roku stworzyła niestandardową formę parku, czyli parkletu wykonanego z materiałów i konstrukcji z recyklingu. Dzięki elastyczności elementów konstrukcyjnych system parkletu można dostosować do warunków ulicznych. Modyfikowanie i dodawanie komponentów, pozwala na rozbudowę systemu parkletu i nadanie unikalnego, indywidualnego charakteru. Ustawienie ruchomych krzeseł i stolików oraz nasadzenia roślin w drewnianych donicach zachęcają do spędzania wolnego czasu i odpoczynku w tej przestrzeni oraz nadają większe poczucie bezpieczeństwa wśród zatłoczonej ulicy (Ryc. 5.25). Warto wspomnieć, że parklety są coraz częściej wykorzystywane w wielu miastach, w których występuje większy przepływ pieszych.



Ryc. 5.23. Lokalizacja Parkletu
 Źródło: Źródło podkładu OpenStreetMap



Ryc. 5.24. Widok z lotu ptaka na parklet zlokalizowany wzdłuż ulicy
 Źródło: <http://www.shiftspacedesign.com/portfolio/parklet/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)



Ryc. 5.25. Wyposażenie parkletu
 Źródło: <http://www.shiftspacedesign.com/portfolio/parklet/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)

5.2. Synteza analiz przypadków studialnych przestrzeni tymczasowych

W poniższej tabeli (Tab. 5.1.) zostało zestawionych dziewięć przypadków przestrzeni resztkowych, które są tymczasowo przekształcane. Synteza analiz dotyczy porównania poszczególnych przestrzeni tymczasowych, pełnionej funkcji oraz nowego rodzaju wykorzystania. Zauważalne jest duże zróżnicowanie pomiędzy pełnionymi funkcjami, a rodzajem nowego wykorzystania. Można zauważyć, niektóre z wymienionych obszarów pełniły bądź wciąż pełnią daną funkcję, ale na jakiś czas zmieniają swoje użytkowanie.

Tab. 5.1. Zestawienie przestrzeni tymczasowych

Lp.	Nazwa	Pełniona funkcja	Rodzaj nowego wykorzystania
1)	Paris Plages, Paryż - Francja	Przestrzeń wzdłuż rzeki	Tymczasowa plaża
2)	Level Up, Rijeka - Chorwacja	Budynek magazynowy przy porcie	Wielopoziomowy pawilon
3)	Kasvattamo Greenhouse, Helsinki - Finlandia	Nieużytkowana przestrzeń	Tymczasowa instalacja ogrodu do uprawy jadalnych roślin
4)	ECObox, rejon La Chapelle w Paryżu - Francja	Nieużytkowana przestrzeń	Tymczasowy ogród
5)	Delftse PROEFtuin, Delft - Niemcy	Niezagospodarowana przestrzeń	Tymczasowy ogród
6)	Pavilion Valby, Kopenhaga - Dania	Plac stanowiący parking dla samochodów	Pawilon o zmiennych funkcjach
7)	Solar Corona, Walencja - Hiszpania	Niezagospodarowana działka pomiędzy zabudową	Plac publiczny ze sceną
8)	Urban Bey, Bejrut - Liban	Nieużytkowana przestrzeń pomiędzy zabudową	Tymczasowe instalacje o zmiennej funkcji w przestrzeni publicznej
9)	Parklet, Filadelfia – Stany Zjednoczone	Przestrzeń wzdłuż ulicy pełniąca funkcję miejsc parkingowych	Parklet

Źródło: opracowanie własne

6. ANALIZA PRZESTRZENI RESZTKOWYCH W GDAŃSKU

6.1. Przestrzenie resztkowe na styku portu i miasta Gdańska

Wspólnym problemem przestrzeni resztkowych jest brak spójności z otoczeniem, przerwy w ciągłości, zarośnięte obszary, pojawiające się przedesty, niezagospodarowana zieleń i duże dystanse do pokonania. Przestrzenie resztkowe posiadają widoczne znaki użytkowania, zatem mają potencjał do rozwoju i mogą dawać szerokie spektrum możliwości do wykorzystania. Na podstawie analizy struktury przestrzennej Gdańska, a dokładniej na styku miasta z portem, dokonano oceny pod kątem, rodzaju, formy, wielkości i dotychczasowego użytkowania. W wyniku przeprowadzonych analiz dokonano klasyfikacji przestrzeni resztkowych. Analiza obejmuje przestrzenie zlokalizowane na styku Portu Morskiego z dzielnicami Nowy Port, Letnica, Młyniska, Wrzeszcz Dolny oraz Brzeźno. Przestrzenie resztkowe posiadają wspólne cechy, które posiadają potencjał do rozwoju i włączenia w strukturę miasta.

6.1.1. Lokalizacja

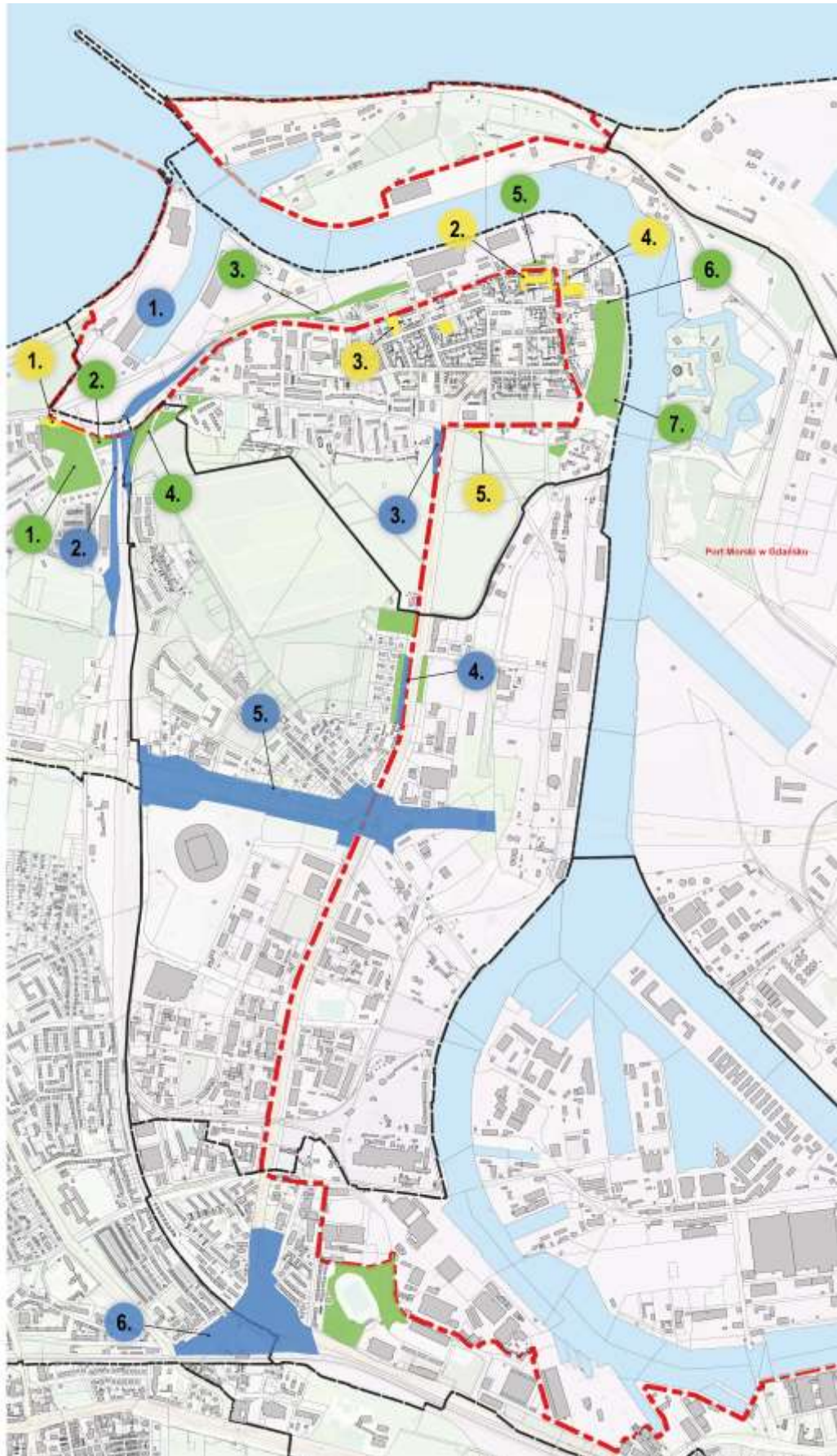
Dzielnice graniczące z Portem Morskim położone są w północnej części miasta Gdańsk przy ujściu Martwej Wisły wzdłuż zachodniej granicy portu. Port morski jest jednym z największych bałtyckich portów, zlokalizowanym na odcinku ujściowym Martwej Wisły, która wpływa do Zatoki Gdańskiej. Nowy Port ma charakter mieszkaniowo-portowy, Letnica mieszkaniowo-przemysłowy, Brzeźno oraz Wrzeszcz Dolny pełnią głównie funkcje mieszkaniowe. Na ryc. 6.1. została wskazana lokalizacja Portu Morskiego Gdańsk na tle całego miasta wraz z podziałem na dzielnice.



Ryc. 6.1. Lokalizacja Portu Morskiego na tle miasta Gdańsk
Źródło: opracowanie własne

6.1.2. Analiza przestrzeni resztkowych w Gdańsku

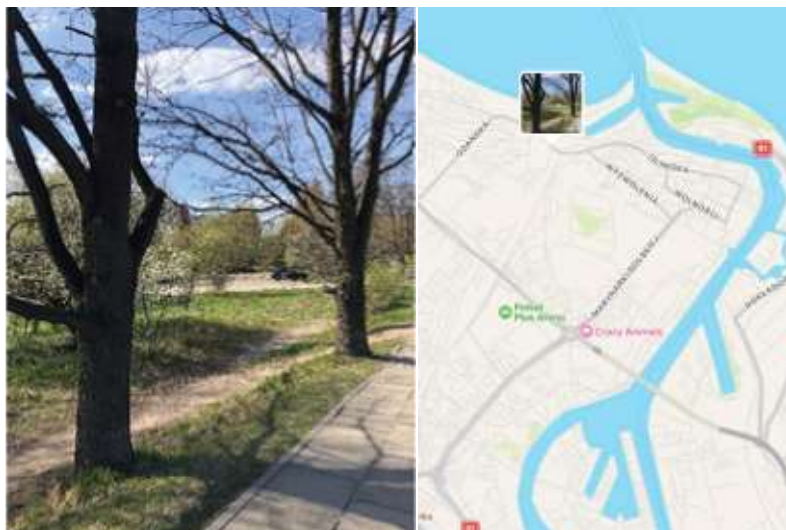
Na styku portu i miasta znajdują się przestrzenie resztkowe, które dzielą się na przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach, przestrzenie pod elementami/wzdłuż elementów infrastruktury oraz wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji. Wybrane przestrzenie zostały oznaczone według trzech typów (Ryc. 6.2.). Niektóre z oznaczonych przykładów na mapie zostały dokładniej przeanalizowane i opisane w kolejnym etapie pracy.



Ryc. 6.2. Analiza przestrzeni resztkowych na styku portu i miasta w Gdańsku
Źródło: opracowanie własne

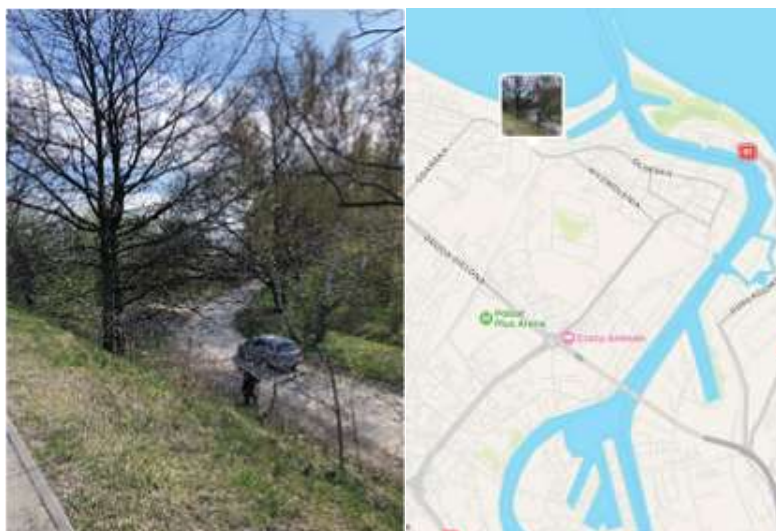
6.1.1. Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach

- 1) Niezagospodarowana przestrzeń zielona znajdująca się w dzielnicy Brzeźno wzdłuż ul. Ignacego Krasickiego przy granicy z Portem Morskim o powierzchni 37735,38 m². Przestrzeń porośnięta jest głównie drzewami i krzewami, natomiast pomiędzy zielenią można dostrzec wydeptane ścieżki, co oznacza, że przestrzeń jest użytkowana przez społeczeństwo.



Ryc. 6.3. Niezagospodarowana przestrzeń rozciągająca się wzdłuż ul. Ignacego Krasickiego przy Porcie Morskim
Źródło: zdj. własne

- 2) Niezagospodarowana przestrzeń zielona znajdująca się w dzielnicy Nowy Port pomiędzy ulicą Ignacego Krasickiego a ulicą Sybiraków o powierzchni 2829,6 m². Pomiędzy niezagospodarowaną zielenią przebiega nieutwardzona droga, która łączy osiedle mieszkaniowe z drogą publiczną.



Ryc. 6.4. Niezagospodarowana przestrzeń pomiędzy ul. Ignacego Krasickiego a ul. Sybiraków
Źródło: zdj. własne

- 3) Obszar znajdujący się w północnej części dzielnicy Nowy Port sąsiadujący z terenami portowymi i ulicą Oliwską o powierzchni 13562,88 m². Przestrzeń jest niezagospodarowana

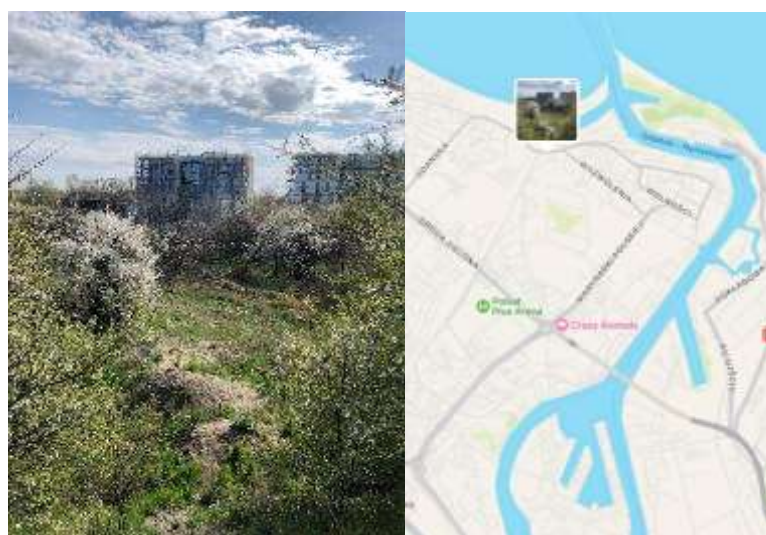
z widocznymi barierami, między innymi ograniczona zniszczonym ogrodzeniem i brakiem nawierzchni. Teren rozciąga się wzdłuż funkcji mieszkaniowo-portowej. Widoczne są ślady użytkowania, takie jak wydeptane ścieżki i przejścia, które łączą daną przestrzeń z innymi przestrzeniami, które są użytkowane.



Ryc. 6.5. Przestrzeń rozciągająca się wzdłuż granicy Portu Morskiego pomiędzy ul. Oliwską a ul. Przemysłową

Źródło: zdj. własne

- 4) Niezagospodarowana przestrzeń o powierzchni 7441,42 m² znajdująca się w dzielnicy Nowy Port pomiędzy osiedlem mieszkaniowym a linią kolejową obsługującą Port Morski w Gdańsku. Przestrzeń nie jest użytkowana ze względu na brak dostępności i prawdopodobnie stanowi rezerwy terenowe pod tory kolejowe.

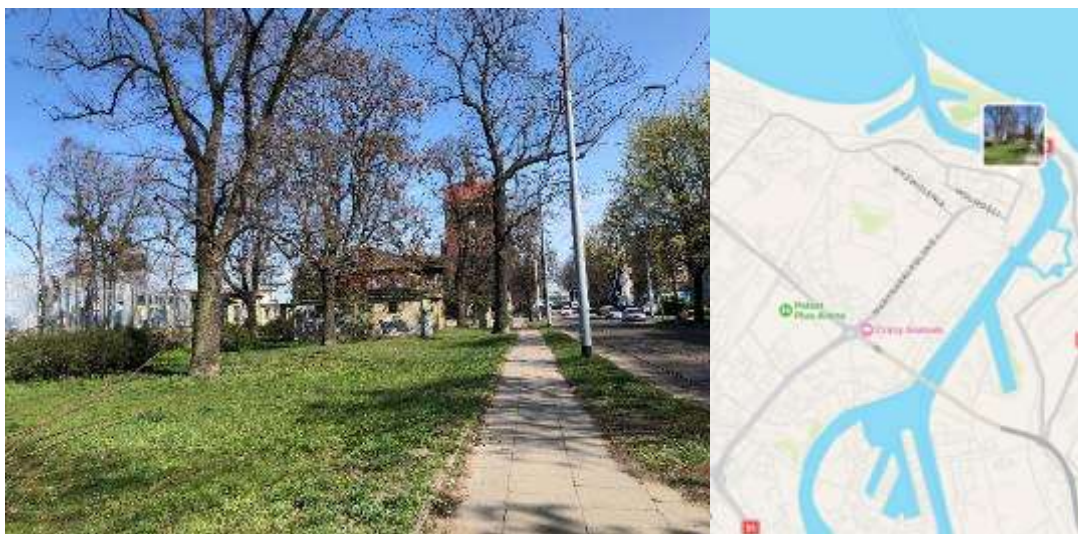


Ryc. 6.6. Niezagospodarowana przestrzeń znajdująca się pomiędzy osiedlem mieszkaniowym a linią kolejową

Źródło: zdj. własne

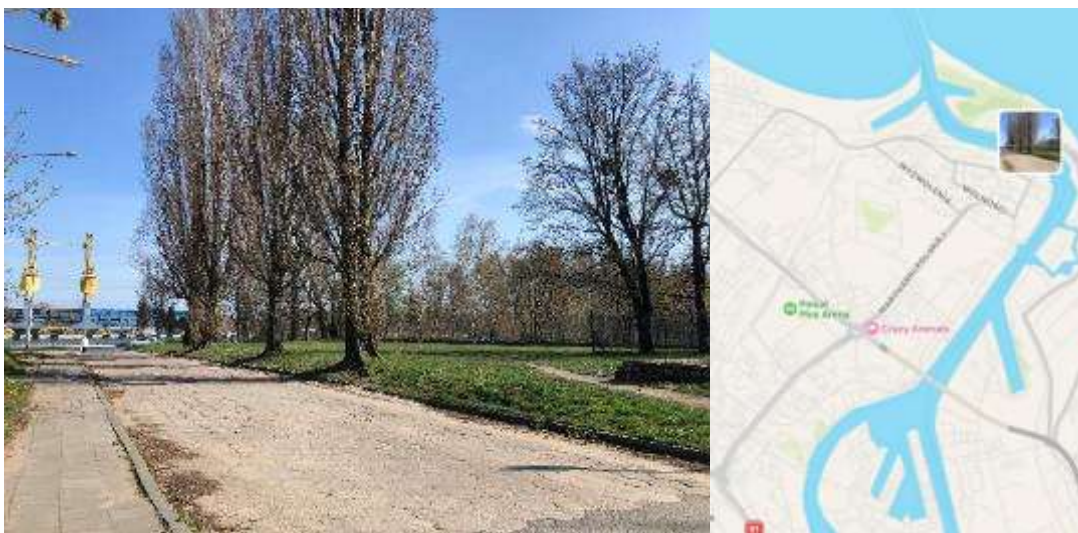
- 5) Przestrzeń o powierzchni 1501,99 m² znajdująca się pomiędzy obszarem portu morskiego a zabudową mieszkaniową wzdłuż ulicy Oliwskiej. Przestrzeń ma potencjał do rozwoju

ze względu na bezpośrednią dostępność komunikacyjną i pieszą. Na pierwszy rzut oka możnaby określić daną przestrzeń jako pewnego rodzaju przestrzeń publiczną, ale niestety przestrzeń ta nie jest odpowiednio zagospodarowana i przystosowana dla społeczeństwa.



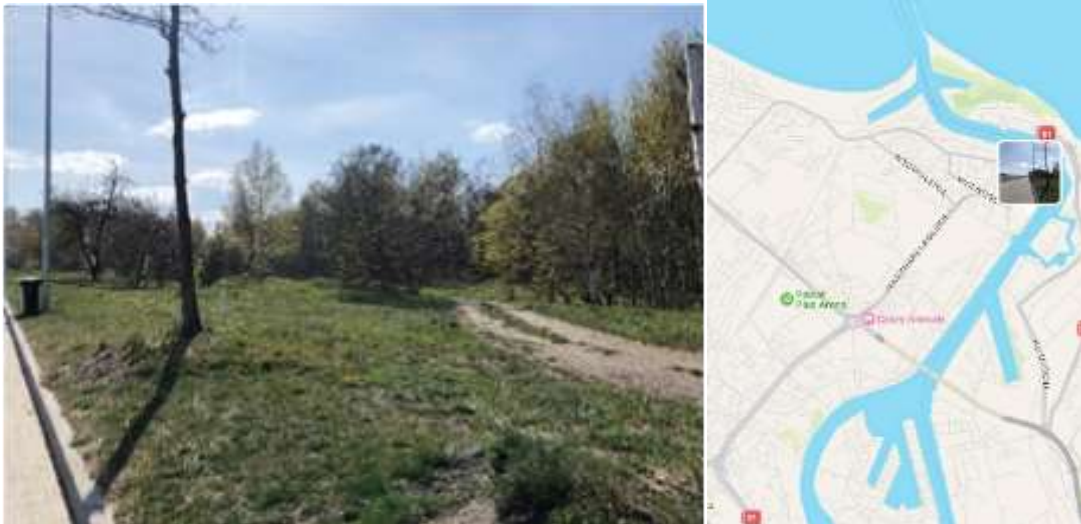
Ryc. 6.7. Przestrzeń znajdująca się przy ul. Oliwskiej pomiędzy Portem Morskim a zabudową mieszkaniową
Źródło: zdj. własne

- 6) Przestrzeń zlokalizowana przy ujściu Martwej Wisły łącząca funkcję mieszkaniową z funkcją portową o powierzchni 2810,31 m². Duża niewykorzystana przestrzeń posiada potencjał do rozwoju. Widoczne są ślady użytkowania, takie jak wydeptane ścieżki, jednakże ze względu na odległość przestrzeń jest ukryta i sprawia wrażenie niedostępnej.



Ryc. 6.8. Plac zieleni znajdujący się przy ul. Starowiślnej
Źródło: zdj. własne

- 7) Niezagospodarowany teren zieleni zlokalizowany przy Promenadzie Szańca Zachodniego o powierzchni 50532,45 m². Przestrzeń posiada potencjał do rozwoju ze względu na walory krajobrazowe i przebiegającą promenadę wzdłuż Martwej Wisły.



Ryc. 6.9. Niezagospodarowana przestrzeń rozciągająca się wzdłuż Promenady Szańca Zchodniego
Źródło: zdj. własne

6.1.2. Przestrzenie pod elementami infrastruktury / wzdłuż elementów infrastruktury

1. Nieczynna stacja kolejowa znajdująca się w dzielnicy Nowy Port, która niegdyś była obsługiwana przez Szybką Kolej Miejską w Trójmieście – Gdańsk Nowy Port. Linia powstała w 1867 roku, obsługiwała zarówno przewozy pasażerskie, jak i towarowe obsługujące obszar portowo-przemysłowy. W 2005 roku linia została zlikwidowana ze względu na niską frekwencję, spowodowaną konkurencją ze strony komunikacji miejskiej, zarówno autobusowej, jak i tramwajowej. W ten sposób przestała być pełniona funkcja, która wcześniej miała miejsce. Obecnie peron stacji wraz z torami kolejowymi są opuszczone i zaniedbane, ale wśród mieszkańców sentyment do tego miejsca pozostał. Powierzchnia obszaru wynosi 12369,98 m².



Ryc. 6.10. Nieczynna stacja kolejowa przy ul. Oliwskiej w dzielnicy Nowy Port
Źródło: zdj. własne

2. Niezagospodarowana przestrzeń o powierzchni 30435,12 m² wzdłuż torów kolejowych obsługujących Port Morski w Gdańsku. Bliskość osiedla mieszkaniowego oraz widoczne znaki

użytkowania przez społeczeństwo wskazują na to, że jest zapotrzebowanie na zagospodarowanie tego miejsca w taki sposób, aby stało się bezpieczne i funkcjonalne.



Ryc. 6.11. Przestrzeń wzdłuż torów kolejowych obsługujących Port Morski w Gdańsku
Źródło: zdj. własne

3. Niezagospodarowana przestrzeń o powierzchni 4599,95 m² znajduje się przy granicy Portu Morskiego przy skrzyżowaniu ulicy Marynarki Polskiej z ulicą Wyzwolenia. Ze względu na dostępność komunikacyjną ciągu pieszo-rowerowego przestrzeń charakteryzuje się wysokim potencjałem do zagospodarowania.



Ryc. 6.12. Niezagospodarowana przestrzeń przy skrzyżowaniu ul. Marynarki Polskiej i ul. Wyzwolenia
Źródło: zdj. Google Street View

4. Przestrzeń rozciągająca się wzdłuż ulicy Marynarki Polskiej w dzielnicy Letnica na styku z Portem Morskim posiada powierzchnię 6053,04 m². Część obszaru stanowi rezerwy terenowe pod infrastrukturę, natomiast pozostała część terenów zielonych posiada możliwości adaptacyjne, które umożliwiają włączenie danej przestrzeni w strukturę miasta.



Ryc. 6.13. Przestrzeń znajdująca się wzdłuż ul. Marynarki Polskiej
Źródło: zdj. Google Street View

5. Przestrzeń o powierzchni 183473,18 m² znajdująca się wzdłuż Alei Macieja Płazyńskiego w dzielnicy Letnica graniczy z Portem Morskim. Przestrzeń charakteryzuje się dużym obszarem zieleni i występowaniem zbiorników wodnych, co świadczy o jej potencjale do rozwoju i możliwości udostępnienia dla społeczności.



Ryc. 6.14. Przestrzeń wzdłuż Alei Macieja Płazyńskiego
Źródło: zdj. Google Street View

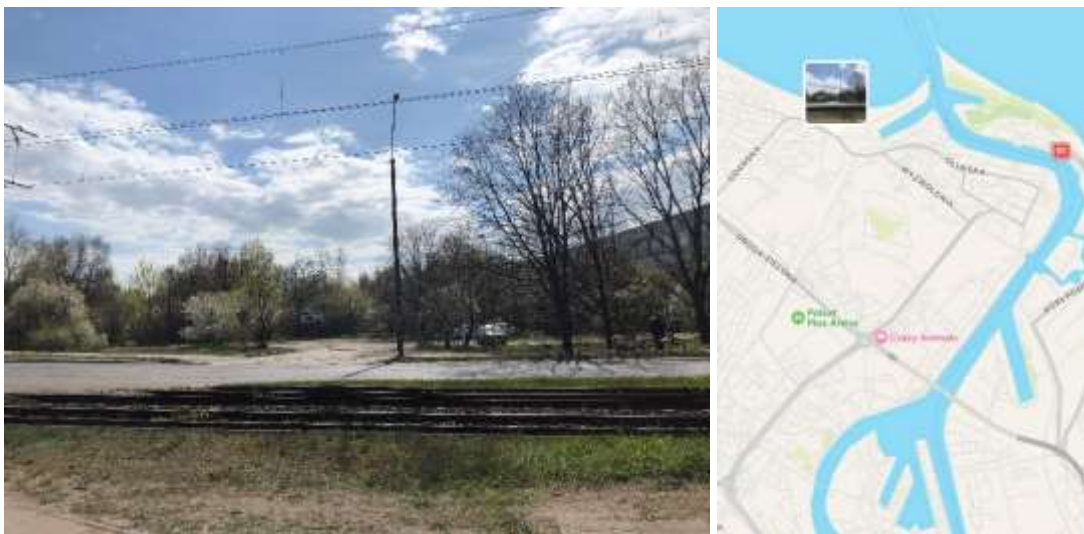
6. Przestrzeń zlokalizowana pod wiaduktem Marynarki Polskiej na styku dzielnic Młyniska Wrzeszcz Górny przy granicy z Portem Morskim. Powierzchnia obszaru wynosi 111275,03 m². Ze względu na dużą powierzchnię i połączenie komunikacyjne oraz istniejące ciągi pieszo-rowerowe przestrzeń wyróżnia się na tle miasta i posiada potencjał do adaptacji.



Ryc. 6.15 Przestrzeń pod wiaduktem Marynarki Polskiej
Źródło: zdj. Google Street View

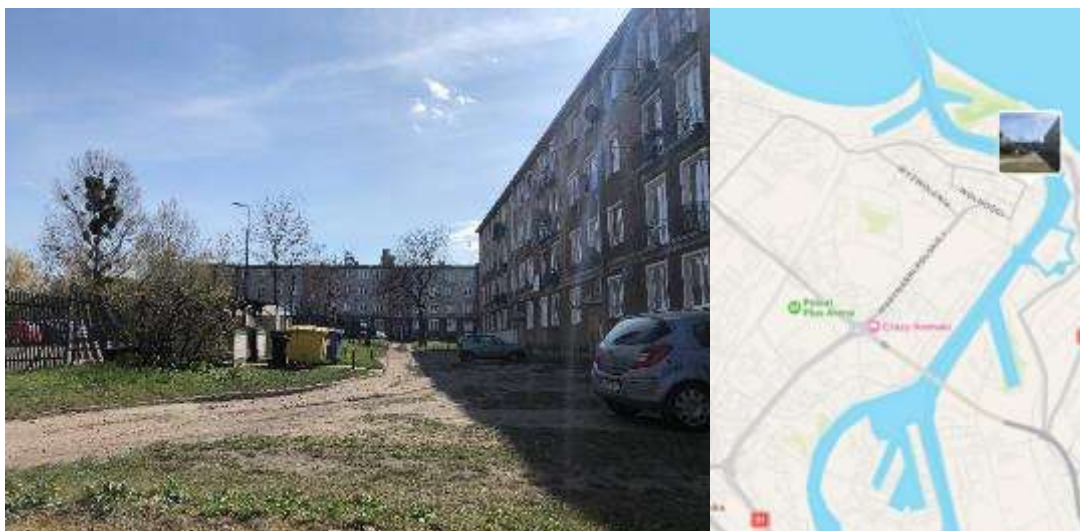
6.1.3. Wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji

1. Przestrzeń znajdująca się przy ulicy Ignacego Krasickiego w dzielnicy Brzeźno pomiędzy zabudową mieszkaniową a niezagospodarowanymi obszarami w granicach portu. Ze względu na dużą powierzchnię i brak miejsc parkingowych w okolicy, przestrzeń wykorzystywana jest jako parking dla pojazdów. Powierzchnia przestrzeni wynosi 2939,96 m².



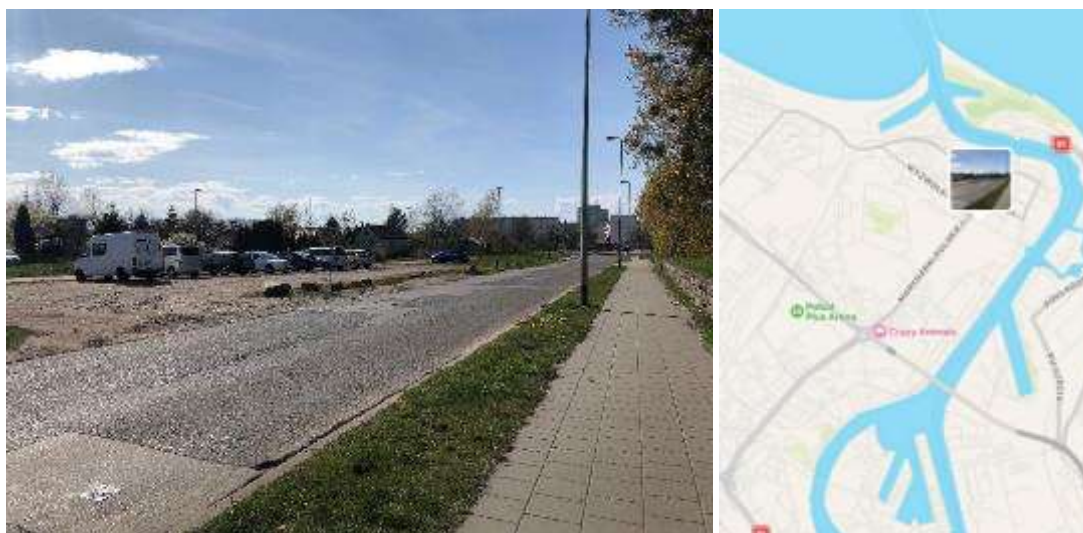
Ryc. 6.16. Przestrzeń pełniąca funkcję parkingu przy ul. Ignacego Krasickiego
Źródło: zdj. Własne

2. Przestrzeń o powierzchni 5710,58 m² zlokalizowana przy ul. Oliwskiej w dzielnicy Nowy Port pełni funkcje parkingu dla samochodów osobowych. Przestrzeń wymaga przemian, które sprawią, że obszar stanie się funkcjonalny i użyteczny dla mieszkańców.



Ryc. 6.19. Przestrzeń pomiędzy zabudową mieszkaniową a Zarządem Morskiego Portu Gdańsk przy ul. Zamkniętej
Źródło: zdj. własne

5. Przestrzeń o powierzchni 953,92 m² znajdująca się wzdłuż ulicy Wyzwolenia w dzielnicy Nowy Port pomiędzy ogrodami działkowymi a zabudową usługową. Ze względu na dostępność komunikacyjną przestrzeń wykorzystywana jest jako parking dla pojazdów samochodowych. Niestety widoczny jest brak odpowiedniej nawierzchni oraz zjazdów z drogi na ten teren.



Ryc. 6.20. Przestrzeń pełniąca funkcję parkingu przy ul. Wyzwolenia
Źródło: zdj. własne

7. PRZYKŁADY WYKORZYSTANIA PRZESTRZENI RESZTKOWEJ

7.1. *Możliwości zagospodarowania przestrzeni, aby zostały włączone w strukturę miasta i były użytkowane*

Przestrzenie miejskie definiują i komunikują się z otoczeniem poprzez szereg funkcjonalnych relacji między sąsiednimi przestrzeniami, zatem aby znaleźć odpowiednie możliwości zagospodarowania przestrzeni resztkowych należy przyjrzeć się tradycyjnym

wzorcom, teoriom i modelom, które były wykorzystywane podczas projektowania miast. Należy jednak pamiętać o rozwijaniu się miast i jego strukturze funkcjonalno-przestrzennej, która może stanowić pewne ograniczenia. Kluczowym działaniem jest zdefiniowanie głównych przestrzeni społecznych miasta, takich jak ulice, place, skwery, ciągi piesze i rowerowe oraz otwarte i zamknięte przestrzenie. Powinno się również określić skalę przestrzeni oraz to w jaki sposób są użytkowane, aby ustalić ich funkcje. W zależności od wcześniejszej i obecnej struktury użytkowania terenu stan istniejący i potencjał miejsca mogą się znacznie różnić, dlatego ważne jest, aby wziąć pod uwagę potencjalne przeszkody, które mogą się pojawić podczas przebudowy i procesu włączania w strukturę miasta. Lokalizacja przestrzeni resztkowych determinuje jej różne cechy dotyczące kontekstu miejskiego, społecznego kulturowego, przyrodniczego itp. Charakter przestrzeni resztkowych bywa zróżnicowany, z jednej strony stanowi nieodłączną część otaczającej kompozycji urbanistycznej, natomiast z drugiej posiada śródmiaższową formę, która jest niezagospodarowana, niejasna i opuszczona, dlatego ważne jest podjęcie odpowiedniej strategii, która pozwoli na reaktywację tych przestrzeni pozwalając na włączenie w strukturę miasta. Podjęte działania mogą mieć charakter czasowy bądź stały w zależności od sytuacji, występujących ograniczeń i potrzeb społeczeństwa, a ich zadaniem jest zintegrowanie i połączenie przestrzeni resztkowych z pozostałą częścią miasta, jednocześnie wyróżniając przestrzeń na tle innych przestrzeni miejskich. Resztkowe przestrzenie mają potencjał, który można pozytywnie wykorzystać i przekształcić w miejsca sportu i rekreacji, pełne atrakcyjności zapewniając rozrywkę i przyjemność użytkownikom przy niskich kosztach i szybkim czasie przemian. Aby budować miejskie przestrzenie na styku portu i miasta powinno brać się pod uwagę nie tylko architekturę i krajobraz, ale również proste zasady, które pomogą zapobiegać niszczeniu przestrzeni. W rezultacie zamiast placów i ulic miasta, które ponownie zamieniają się w tereny dla samochodów i usług można je przekształcić w przestrzenie społeczne.

Działania czasowe mogą być odpowiednim rozwiązaniem na początek ze względu na zastosowanie różnych rozwiązań i sprawdzenie, które z nich pozwolą na wzmocnienie charakteru danego obszaru i zaangażowanie społeczności bez znacznych inwestycji finansowych. Działania te mogą być początkowo eksperymentem dla społeczności, ponieważ tymczasowo zajmą przestrzeń i nadadzą jej inne znaczenie, ale bez znacznej modyfikacji. Inne działania, które mogą zmienić przestrzeń resztkową w bardziej radykalny sposób to rozwiązania zmieniające przestrzeń na stałe. Natomiast aby wdrożyć poszczególne działania należy uwzględnić istniejące potencjały i ograniczenia.

W niniejszym rozdziale zostały opisane i wskazane przestrzenie resztkowe, które zlokalizowane są na styku portu i miasta według typologii, czyli przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach, przestrzenie pod elementami/wzdłuż elementów infrastruktury oraz wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji. Kluczowymi elementami, które wzięto pod uwagę, aby wykorzystać wskazane przestrzenie resztkowe i włączyć je w strukturę miasta to elementy małej architektury, miejsca do siedzenia, oświetlenie, wyznaczenie bądź utwardzenie ciągów pieszych i rowerowych, zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych,

wprowadzenie drobnych usług oraz organizowanie warsztatów i spotkań z mieszkańcami w celu aktywizacji społeczności.

Obiekty małej architektury są niezbędne do funkcjonowania i spędzania czasu w przestrzeni publicznej. Takie elementy wpływają na komfort, estetykę i użytkowanie przestrzeni. Miejsca do siedzenia, śmietniki czy rowery na stojaki pozwalają na zatrzymanie się w danym miejscu i sprawiają, że przestrzeń jest bardziej atrakcyjna. Oświetlenie z kolei wpływa na poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni po zmroku i zapobieganie niepożądanym działaniom. Ciągi piesze i rowerowe tworzą łącznik pomiędzy przestrzeniami, dlatego ważne jest, aby uwzględnić miejsca, w których widoczne są wydeptane ścieżki. Jest to oznaka, że dana przestrzeń jest użytkowana przez społeczność, ale ze względu na brak odpowiedniej nawierzchni stanowi ograniczenia w przemieszczaniu się. Tereny zielone stanowią potencjał w przestrzeni resztkowej i są potrzebne w strukturze miasta, dlatego ważne jest, aby wykorzystać istniejącą roślinność. Wykorzystanie wysokich drzew oraz krzewów pozwala na wyznaczenie krawędzi przestrzeni sprawiając, że dana przestrzeń staje się miejscem rekreacji, odpoczynku i schronienia. Zieleń miejska chroni także przed zanieczyszczeniem powietrza oraz wysokimi temperaturami w okresie letnim. Przebywanie wśród zieleni, która jest zagospodarowana i zadbana wpływa na poprawę samopoczucia i zachęca do spotkań towarzyskich. Ważnym aspektem atrakcyjności przestrzeni są również drobne usługi, które zapewniają użytkownikom przyjazną strefę do spotkań towarzyskich, kulturalnych i odpoczynku. Taki element w przestrzeni wzbudza większe zainteresowanie danym miejscem i jednocześnie zaspokaja potrzeby użytkowników. Kolejnym kluczowym czynnikiem dobrze funkcjonującej przestrzeni są działania społeczne. Mogą to być różnego rodzaju działania aktywizujące społeczność, które pozwalają na integrację, współdecydowanie i współtworzenie w przestrzeni nadając jej tożsamość i charakter. Coraz częściej można się spotkać z działaniami partycypacyjnymi, które podejmowane są w ramach organizacji, stowarzyszeń, fundacji i kół z udziałem społeczności. Partycypacja uwzględniana jest w Krajowej Polityce Miejskiej, czyli dokumencie dotyczącym zrównoważonego rozwoju miast i miejskich obszarów funkcjonalnych. Włączając przestrzenie resztkowe w strukturę miasta należy uwzględnić wszystkie czynniki i podjąć odpowiednie działania, aby przestrzenie się rozwijały i były funkcjonalne.

Przykłady rozwiązań:

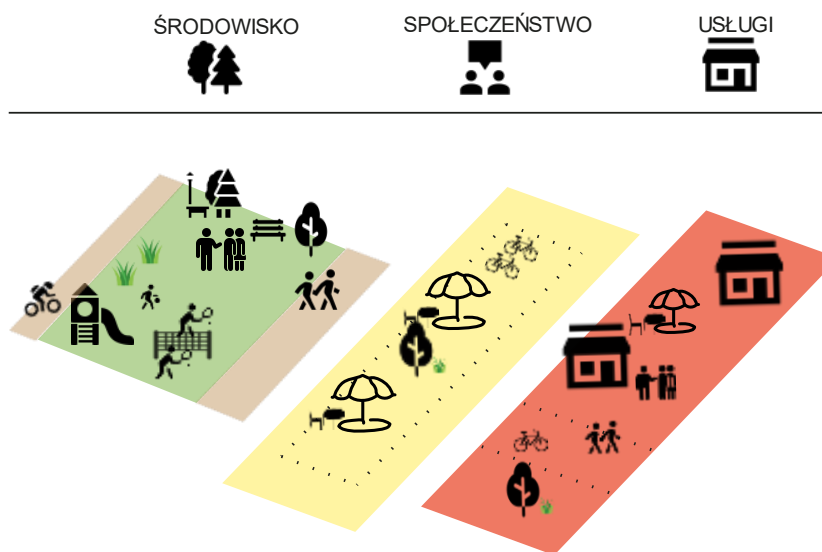
1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, stoliki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe.
2. Utworzenie i utwardzenie ciągów pieszych i rowerowych w miejscach, gdzie widoczne są ślady użytkowania.
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych.
4. Wykorzystanie starych kontenerów jako rodzaj drobnych usług i nawiązanie do charakteru miejsca przy granicy z portem morskim.
5. Organizowanie warsztatów, targów, kursów np. z ogrodnictwa czy rękodzieła w przestrzeni sąsiedzkiej między budynkami.

6. Działania partycypacyjne, rozwój świadomości i zaangażowania społeczeństwa.
7. Poszukiwanie partnerów odpowiedzialnych za przekształcanie przestrzeni i zapewniających zrównoważony rozwój oraz kontrolowanie przestrzeni w celu zapobiegania dewastacji.

7.1.1. Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach

Zalecenia dla niezagospodarowanej przestrzeni znajdującej się wzdłuż Promenady Szańca Zachodniego w dzielnicy Nowy Port:

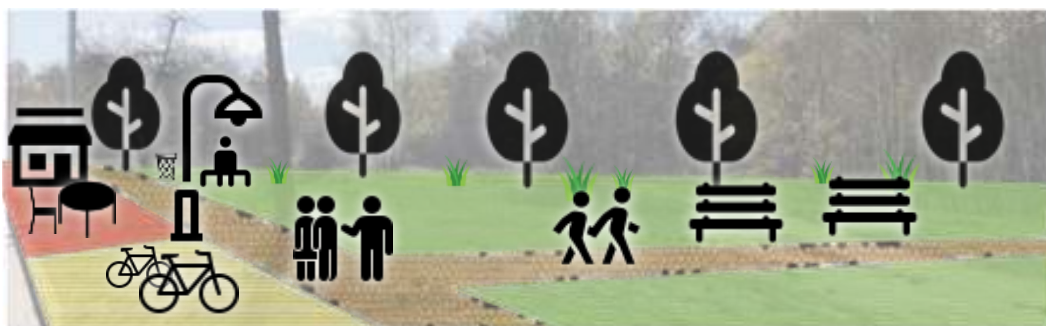
1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, stoliki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągów pieszych i rowerowych;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, pielęgnacja istniejącego drzewostanu, nasadzenia drzew i krzewów;
4. Utworzenie terenów rekreacyjno-sportowych np. boiska do gry w piłkę, tenisa;
5. Organizowanie działań społecznych w formie warsztatów i szkoleń np. z ogrodnictwa i produkcji żywności;
6. Utworzenie drobnych usług: kawiarni, restauracji.



Ryc. 7.1. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



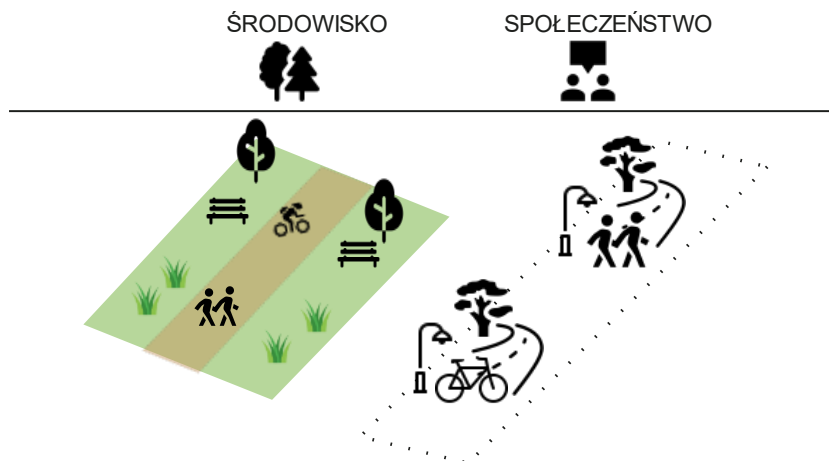
Ryc. 7.2. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.3. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

Zalecenia dla przestrzeni rozciągającej się wzdłuż granicy Portu Morskiego pomiędzy ulicą Oliwską a ulicą Przemysłową:

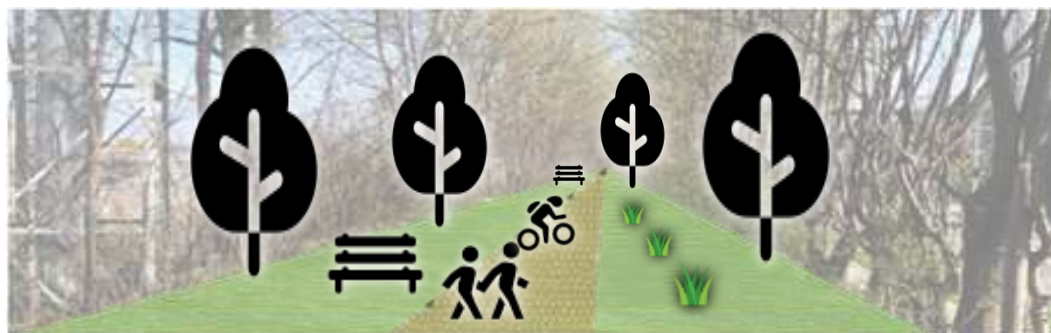
1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe.
2. Utworzenie i utwardzenie ciągu pieszo-rowerowego;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, zachowanie i pielęgnacja istniejącego drzewostanu;
4. Utworzenie przestrzeni do spędzania czasu dla użytkowników;
5. Utworzenie osi widokowych z widokiem na Port Morski.



Ryc. 7.4. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.5. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne

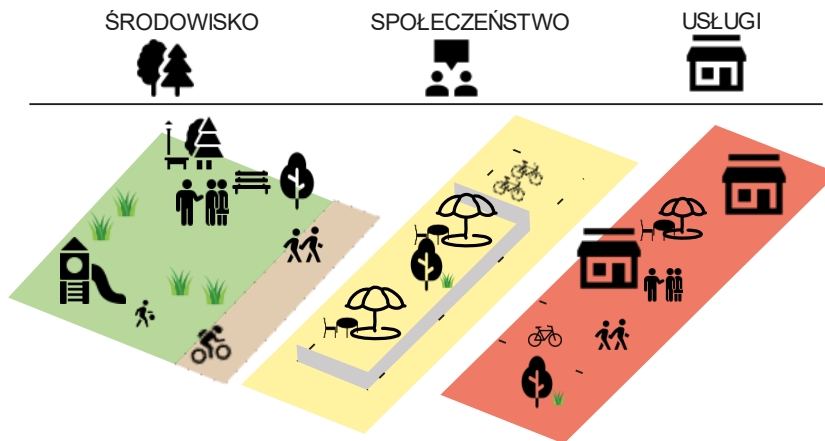


Ryc. 7.6. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

Zalecenia dla przestrzeni znajdującej się przy ulicy Oliwskiej pomiędzy Portem Morskim a zabudową mieszkaniową:

1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, stoliki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe;

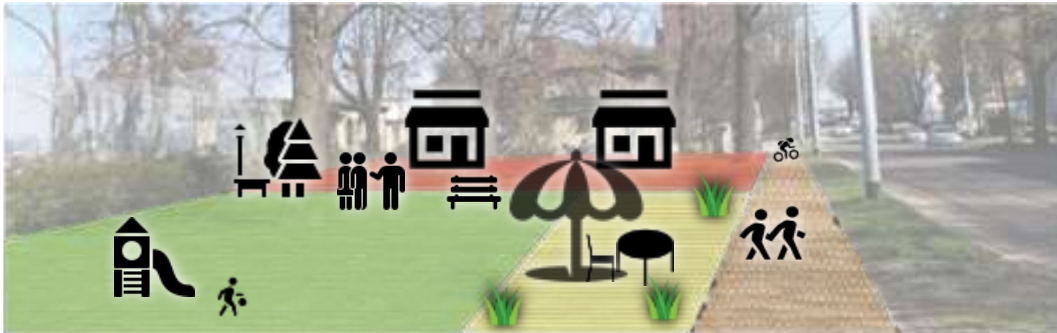
2. Utworzenie i utwardzenie ciągu pieszo-rowerowego;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, zachowanie i pielęgnacja istniejącego drzewostanu;
4. Utworzenie przestrzeni do spotkań dla lokalnej społeczności i zabawy dla dzieci;
5. Organizowanie warsztatów, spotkań z mieszkańcami w celu aktywizacji i integracji lokalnej społeczności;
6. Utworzenie drobnych usług, kawiarni, restauracji.



Ryc. 7.7. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.8. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne

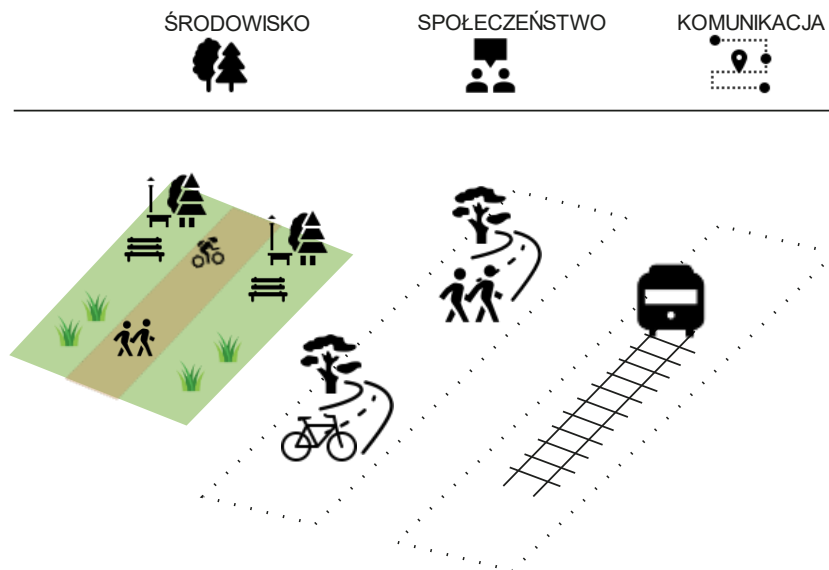


Ryc. 7.9. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

7.1.2. Przestrzeń pod elementami/ wzdłuż elementów infrastruktury

Zalecenia dla przestrzeni zlokalizowanej wzdłuż torów kolejowych obsługujących Port Morski w Gdańsku w dzielnicy Nowy Port:

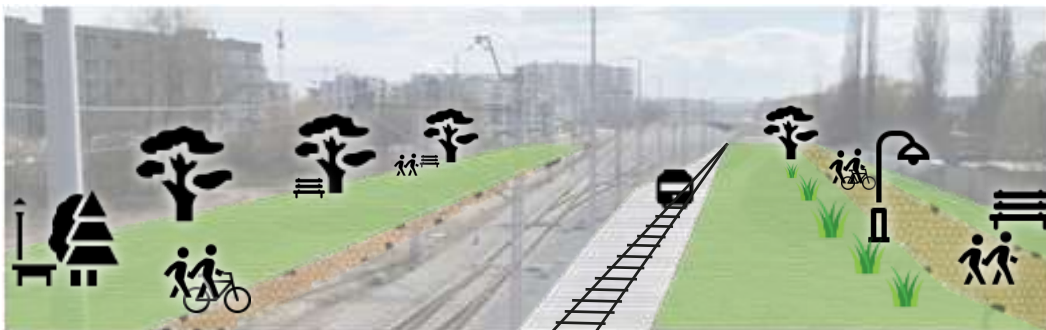
1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągów pieszych i rowerowych;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, zachowanie i pielęgnacja istniejącego drzewostanu, nasadzenia drzew i krzewów;
4. Zachowanie rezerwy terenu pod tory kolejowe.



Ryc. 7.10. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



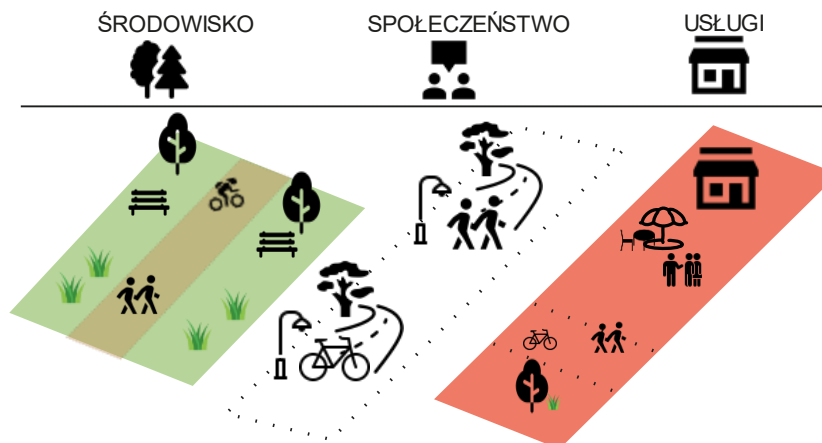
Ryc. 7.11. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.12. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

Zalecenia przestrzeni, w której znajduje się nieczynna stacja kolejowa przy ulicy Oliwskiej w dzielnicy Nowy Port:

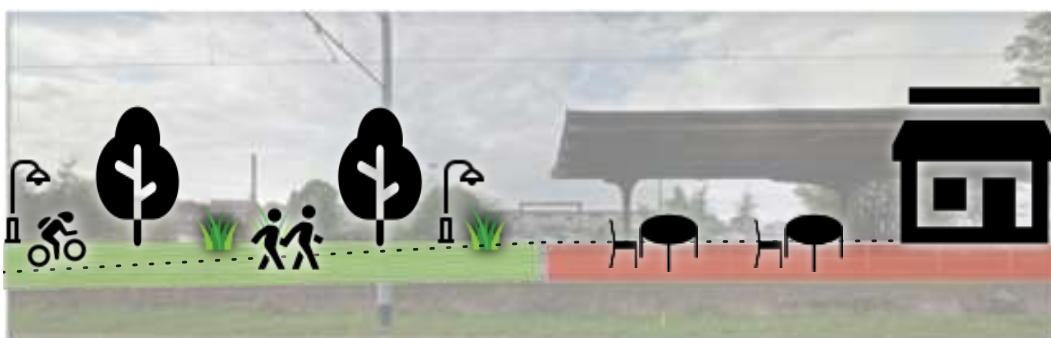
1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, stoliki, śmietniki i elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągu pieszo-rowerowego;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, zachowanie i pielęgnacja istniejącego drzewostanu;
4. Utworzenie przestrzeni z drobnymi usługami do spotkań dla lokalnej społeczności w miejscu dawnej stacji kolejowej.



Ryc. 7.13. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.14. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne

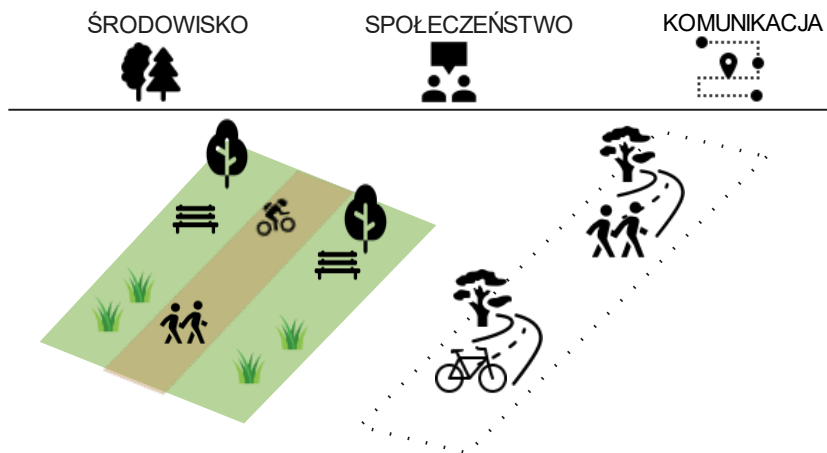


Ryc. 7.15. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

Zalecenia dla przestrzeni znajdującej się wzdłuż Alei Macieja Płażyńskiego w dzielnicy Letnica:

1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągu pieszo-rowerowego;

3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, pielęgnacja istniejącej zieleni;
4. Utworzenie bezkolizyjnych połączeń dla pieszych i rowerzystów pomiędzy obszarami znajdującymi się po obu stronach wiaduktu.



Ryc. 7.16. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.17. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne

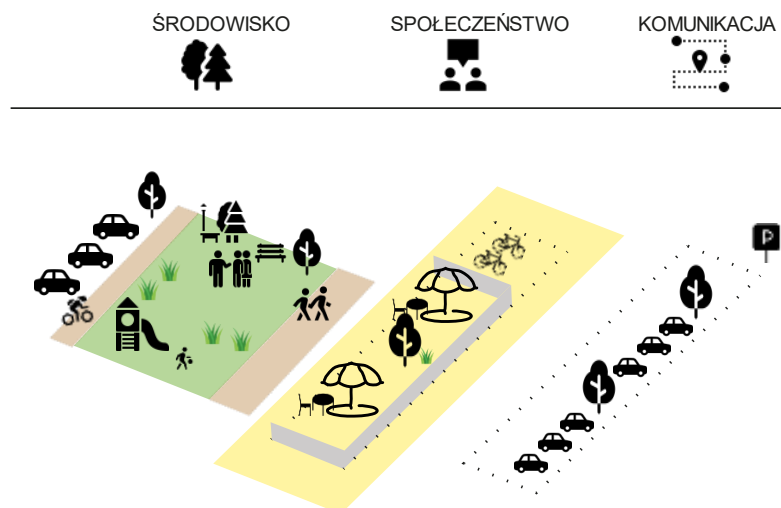


Ryc. 7.18. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

7.1.3. Wielkoobszarowe przestrzenie o zmiennej funkcji

Zalecenia dla przestrzeni zlokalizowanej przy ulicy Wyzwolenia w dzielnicy Nowy Port:

1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, stoliki oraz elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągów pieszych i rowerowych oraz parkingu dla samochodów osobowych;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, zachowanie i pielęgnacja istniejącego drzewostanu, nasadzenia drzew i krzewów;
4. Utworzenie przestrzeni do spotkań dla mieszkańców;
5. Organizowanie warsztatów, spotkań z mieszkańcami w celu aktywizacji i integracji lokalnej społeczności;
6. Utworzenie Parkletu do spędzania czasu dla przechodniów i odseparowanie od ulicy w celu zapewnienia bezpieczeństwa.



Ryc. 7.19. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



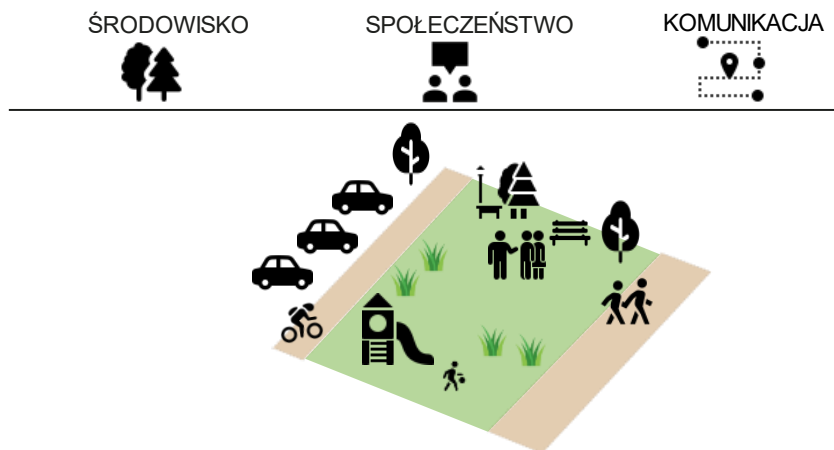
Ryc. 7.20. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.21. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

Zalecenia dla przestrzeni zlokalizowanej w granicach zabudowy mieszkaniowej i Zarządu Morskiego Portu Gdańsk przy ulicy Zamkniętej w dzielnicy Nowy Port:

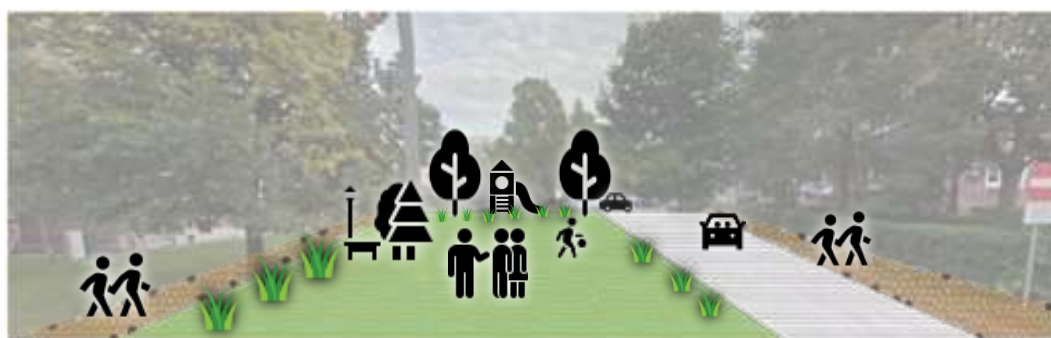
1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągów pieszych i rowerowych oraz parkingu;
3. Zagospodarowanie i urządzenie terenów zielonych, pielęgnacja istniejącej zieleni, nasadzenia drzew i krzewów;
4. Utworzenie przestrzeni dla mieszkańców i zabawy dla dzieci;
5. Organizowanie warsztatów, spotkań z mieszkańcami w celu aktywizacji i integracji lokalnej społeczności.



Ryc. 7.22. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.23. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne

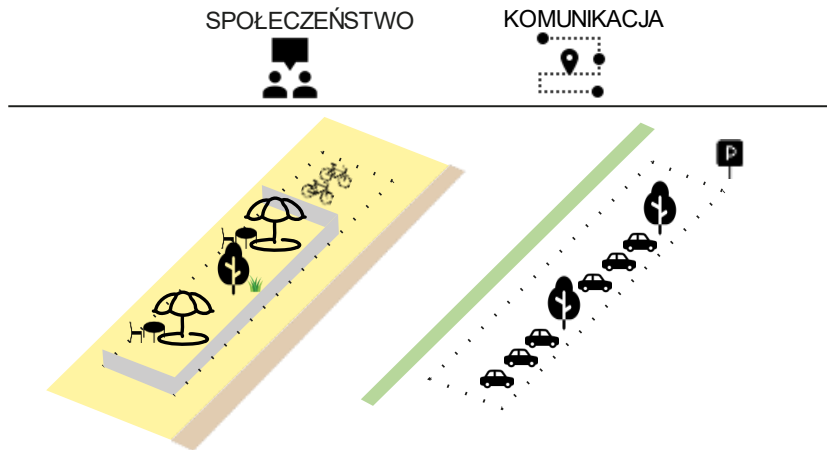


Ryc. 7.24. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

Zalecenia dla przestrzeni pełniącej funkcję parkingu przy ulicy Wyzwolenia w dzielnicy Nowy Port:

1. Wyposażenie terenu w małą architekturę, ławki, śmietniki oraz elementy oświetleniowe;
2. Utworzenie i utwardzenie ciągu pieszo-rowerowego;

3. Utworzenie ogólnodostępnego parkingu dla samochodów osobowych;
4. Nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż parkingu;
5. Utworzenie Parkletu do spędzania czasu dla użytkowników przestrzeni oraz przechodniów i odseparowanie od ulicy w celu zapewnienia bezpieczeństwa.



Ryc. 7.25. Uproszczony schemat funkcjonalny
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.26. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami
Źródło: opracowanie własne



Ryc. 7.26. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej
Źródło: opracowanie własne

8. PODSUMOWANIE

Przestrzenie resztkowe są obecnie powszechnym zjawiskiem w większości miastach i stanowią część tkanki miejskiej, jednak ze względu na brak zainteresowania publicznego, odpowiednio dobranej polityki i inwestycji gospodarczych, znaczna część przestrzeni resztkowych stała się nieużytkami, które są niedoceniane, wykluczane i nie są dostatecznie wykorzystywane. Podczas analizy przestrzeni na styku portu i miasta w Gdańsku zlokalizowano wiele przestrzeni resztkowych w dzielnicach graniczących z obszarami portowymi. Poszczególne przestrzenie w zależności od lokalizacji i charakteru miejsca posiadają wspólne cechy, potencjały i ograniczenia. Podczas analizy problemu powstawania przestrzeni resztkowych zostały również wskazane miejsca wraz z lokalizacją, które zostały zagospodarowane bądź zrewitalizowane i włączone w strukturę miasta w wybranych miastach świata. Po wdrożeniu zmian, przestrzenie uzyskały nową i własną tożsamość oraz unikalny charakter, który wpłynął na postrzeganie tych miejsc, wzrost zainteresowania i chęć użytkowania przez społeczeństwo. Ważne jest zatem, aby podczas projektowania i zmiany przeznaczenia terenu uwzględnić historię danego miejsca, aspekty przestrzenne, środowiskowe, kulturowe, społeczne, ekonomiczne i własnościowe. Pod uwagę należy wziąć istniejące ograniczenia i potencjały, czy w danej przestrzeni są widoczne ślady użytkowania i jakie grupy osób z niej korzystają oraz jakie występują bariery. W celu dobrania odpowiednich działań należy również uwzględnić własność przestrzeni, do kogo przynależy dana przestrzeń i kto jest za nią odpowiedzialny.

WYKAZ LITERATURY

- 1) Gehl J. przekład. Urbańska M.: „*Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*”, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s.39-41
- 2) red. Klemens J.: *Architektura z. 38. Zeszyty naukowe Politechniki Śląskiej. Problemy strategiczne ekorozwoju w zagospodarowaniu przestrzennym aglomeracji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2000, s. 65-68
- 3) Gehl J. przekład. Urbańska M.: „*Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*”, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s.43
- 4) red. Klemens J.: *Architektura z. 38. Zeszyty naukowe Politechniki Śląskiej. Problemy strategiczne ekorozwoju w zagospodarowaniu przestrzennym aglomeracji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2000, s. 69-71
- 5) Kostrzewska M.: *Miasto europejskie na przestrzeni dziejów. Wybrane przykłady*, Akapit-DTP, Gdańsk. 2013, s. 215-217
- 6) Nózka M.: *Společne zamykanie (się) przestrzeni. O wykluczeniu, waloryzacji miejsca zamieszkania i jego mentalnej reprezentacji*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa, 2018, s. 9-11
- 7) *Ibidem* s. 119-120
- 8) Art. 2 ust. 1 Ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2022 poz. 503 z późn. zm.)
- 9) Nózka M.: *Společne zamykanie (się) przestrzeni. O wykluczeniu, waloryzacji miejsca zamieszkania i jego mentalnej reprezentacji*, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2016, s. 102
- 10) Tuan Y. przekład: Morawińska A.: *Przestrzeń i miejsce*, Państwowy Instytut Wydawniczy, 1987, s.51
- 11) Gehl J. przekład: Urbańska A.: *Życie między budynkami: użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s. 9-14
- 12) Trancik R.: *Finding lost space. Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986
- 13) Stevens Q., przekład. Franck K.A.: *Loose Space: Possibility and Diversity in Urban Life*, Routledge, London and New York, 2001
- 14) Neumann M., Zuchowicz Z.: *Terrain vague w Polsce. Nieoczywisty potencjał terenów porzuconych*, Fundacja im. Stefana Kuryłowicza, Warszawa, 2019, s. 16
- 15) Wikström T.: Residual space and transgressive spatial practises – the uses and meanings of un-formed space, *Nordic Journal of Architectural Research*, 2005
- 16) Janowska A.: Rozprawa doktorska *pt. Przestrzenie reszkowe w mieście*, Wydział Architektury Politechniki Poznańskiej, Poznań, 2016, s.41-42
- 17) Gehl J. przekład. Urbańska M.: „*Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*”, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2009, s.75-76
- 18) Trancik R.: *Finding lost space. Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986
- 19) Gehl J.: *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków, 2014, s.55-56,59
- 20) Trancik R.: *Finding lost space. Theories of Urban Design*, Van Nostrand Reinhold Company, New York, 1986
- 21) Strona internetowa <https://www.thehighline.org/history/> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)
- 22) Strona internetowa <https://s3.amazonaws.com/media.archnet.org/system/publications/contents/10687/original/DTP103072.pdf?1475511766> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)

- 23) Strona internetowa <http://fluxlandscape.nl/notenboompark-ijmuiden> (dostęp z dn. 16.09.2022 r.)
- 24) Strona internetowa <https://land8.com/how-kic-park-went-from-forgotten-space-into-a-space-people-care-about/> (dostęp z dn. 01.10.2022 r.)
- 25) Strona internetowa <https://sydneyuncovered.com/the-goods-line/> (dostęp z dn. 01.10.2022 r.)
- 26) Strona internetowa <https://www.publicspace.org/works/-/project/h190-the-braided-valley> (dostęp z dn. 26.09.2022r.)
- 27) Strona internetowa <https://www.rivercitycompany.com/city-thread> (dostęp z d. 26.09.2022r.)
- 28) Strona internetowa <https://www.area-arch.it/en/jardins-du-tiers-paysage/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)
- 29) Strona internetowa <https://dalstongarden.org/about-2/> (dostęp z dn. 28.10.2022 r.)
- 30) Strona internetowa <https://frenchmoments.eu/paris-plages-along-the-banks-of-river-seine/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)
- 31) Strona internetowa <https://www.dezeen.com/2019/02/20/level-up-street-pavilion-rijeka/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)
- 32) Strona internetowa <https://www.archdaily.com/954076/kasvattamo-greenhouse-rooh-studio> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)
- 33) Strona internetowa <https://urban-matters.org/projects/eco-urban-network-ecobox/> (dostęp z dn. 26.09.2022 r.)
- 34) Strona internetowa <https://www.groenkracht.nl/tuinen/delftse-proeftuin/> (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)
- 35) Strona internetowa http://archive.northsearegion.eu/files/repository/20150922120500_PeopleandPartnerships.pdf (dostęp z dn. 07.10.2022 r.)
- 36) Strona internetowa <https://solarcorona.wordpress.com/el-proyecto/> (dostęp z dn. 28.10.2022 r.)
- 37) Strona internetowa <https://www.livelicity.com/projects/urbhang-bey> (dostęp z dn. 28.10.2022 r.)

SPIS TABEL

- Tab. 3.1. Definicje przestrzeni resztkowych
- Tab. 3.2. Typologia przestrzeni resztkowych według Erick'a Villagomeza
- Tab. 3.3. Przestrzenie pod elementami infrastruktury / wzdłuż elementów infrastruktury
- Tab. 3.4. Przestrzenie graniczne pomiędzy obszarami o różnych funkcjach
- Tab. 3.5. Wielkoobszarowe przestrzenie resztkowe o zmiennej funkcji
- Tab. 4.1. Zestawienie przestrzeni stałych
- Tab. 5.1. Zestawienie przestrzeni tymczasowych

SPIS RYCIN

- Ryc. 4. 1. Lokalizacja High Line
- Ryc. 4. 2. High Line przed przebudową
- Ryc. 4.3. High Line po przebudowie – widok z lotu ptaka
- Ryc. 4.4. Lokalizacja Superkilen
- Ryc. 4.5. Superkilen przed przebudową
- Ryc. 4.6. The Red Square – czerwony plac
- Ryc. 4.7. The Black Market – czarny rynek,
- Ryc. 4.8. The Green Park – zielony park
- Ryc. 4.9. Lokalizacja Notenboomplein
- Ryc. 4.10. Niezagospodarowana przestrzeń Notenboomplein
- Ryc. 4.11. Widok na przestrzeń Notenboomplein
- Ryc. 4.12. Lokalizacja Kick Park
- Ryc. 4.13. Widok na Kick Park
- Ryc. 4.14. Lokalizacja parku The Goods Line
- Ryc. 4.15. Widok na dawny obszar, na którym powstał park The Goods Line
- Ryc. 4.17. Lokalizacja The Braided Valley
- Ryc. 4.18. Niezagospodarowany dawny obszar, na którym powstał park The Braided Valley
- Ryc. 4.19. Widok na ścieki w parku The Braided Valley
- Ryc. 4.20. Lokalizacja Passageways 2.0
- Ryc. 4.21. Passageways 2.0 – stalowa konstrukcja w obecnej przestrzeni pomiędzy zabudową
- Ryc. 4.22. Lokalizacja Infra Space 1
- Ryc. 4.23. Infra Space 1 – system ścieżek pod wiaduktem autostradowym
- Ryc. 4.24. Lokalizacja Garden of Third Landscape
- Ryc. 4.25. Widok na betonową konstrukcję dachu, na którym znajduje się Garden of Third Landscape
- Ryc. 4.26. Roslinność znajdująca się w Garden of Third Landscape
- Ryc. 4.27. Lokalizacja Dalston Eastern Curve Garden
- Ryc. 4.28. Dalston Eastern Curve Garden
- Ryc. 4.29. Ludzie wśród zieleni korzystający z Dalston Eastern Curve Garden
- Ryc. 5.1. Lokalizacja Paris Plages

- Ryc. 5.2. Tymczasowa plaża Paris Plages
- Ryc. 5.3. Widok z góry na Paris Plages wzdłuż rzeki
- Ryc. 5.4. Lokalizacja Level Up
- Ryc. 5.6. Lokalizacja Kasvattamo Greenhouse
- Ryc. 5.7. Kasvattamo Greenhouse – tymczasowa konstrukcja ogrodu
- Ryc. 5.8. Lokalizacja ECObox
- Ryc. 5.9. Nieużytkowany dawny obszar, na którym powstał ECObox
- Ryc. 5.10. ECObox – tymczasowy ogród
- Ryc. 5.11. Ludzie korzystający z ECObox
- Ryc. 5.12. Lokalizacja Delftse PROEFtuin
- Ryc. 5.13. Delftse PROEFtuin – niezagospodarowana dawna przestrzeń
- Ryc. 5.14. Delftse PROEFtuin – tymczasowy ogród
- Ryc. 5.15. Ludzie korzystający z Delftse PROEFtuin
- Ryc. 5.16. Lokalizacja Pavilion Vallby
- Ryc. 5.17. Pavilion Vallby – konstrukcja pawilonu
- Ryc. 5.18. Lokalizacja Solar Corona
- Ryc. 5.19. Solar Corona – dawna przestrzeń widoczna z góry
- Ryc. 5.20. Działania społeczno-kulturowe prowadzone w Solar Corona
- Ryc. 5.21. Lokalizacja UrbanBEY
- Ryc. 5.22. Urban BEY – tymczasowe konstrukcje
- Ryc. 5.23. Lokalizacja Parkletu
- Ryc. 5.24. Widok z lotu ptaka na parklet zlokalizowany wzdłuż ulicy
- Ryc. 5.25. Wyposażenie parkletu
- Ryc. 6.1. Lokalizacja Portu Morskiego na tle miasta Gdańsk
- Ryc. 6.2. Analiza przestrzeni resztkowych na styku portu i miasta w Gdańsku
- Ryc. 6.3. Niezagospodarowana przestrzeń rozciągająca się wzdłuż ul. Ignacego Krasickiego przy Porcie Morskim
- Ryc. 6.4. Niezagospodarowana przestrzeń pomiędzy ul. Ignacego Krasickiego a ul. Sybiraków
- Ryc. 6.5. Przestrzeń rozciągająca się wzdłuż granicy Portu Morskiego pomiędzy ul. Oliwską a ul. Przemysławą
- Ryc. 6.6. Niezagospodarowana przestrzeń znajdująca się pomiędzy osiedlem mieszkaniowym a linią kolejową
- Ryc. 6.7. Przestrzeń znajdująca się przy ul. Oliwskiej pomiędzy Portem Morskim a zabudową mieszkaniową
- Ryc. 6.8. Plac zieleni znajdujący się przy ul. Starowiślniej
- Ryc. 6.9. Niezagospodarowana przestrzeń rozciągająca się wzdłuż Promenady Szańca Zchodniego
- Ryc. 6.10. Nieczynna stacja kolejowa przy ul. Oliwskiej w dzielnicy Nowy Port
- Ryc. 6.11. Przestrzeń wzdłuż torów kolejowych obsługujących Port Morski w Gdańsku
- Ryc. 6.12. Niezagospodarowana przestrzeń przy skrzyżowaniu ul. Marynarki Polskiej i ul. Wyzwolenia
- Ryc. 6.13. Przestrzeń znajdująca się wzdłuż ul. Marynarki Polskiej

Ryc. 6.14. Przestrzeń wzdłuż Alei Macieja Płażyńskiego

Ryc. 6.15 Przestrzeń pod wiaduktem Marynarki Polskiej

Ryc. 6.16. Przestrzeń pełniąca funkcję parkingu przy ul. Ignacego Krasickiego

Ryc. 6.17. Przestrzeń pełniąca funkcję parkingu przy ul. Oliwskiej

Ryc. 6.18. Niezagospodarowana przestrzeń pełniąca funkcję parkingu przy ul. Oliwskiej

Ryc. 6.19. Przestrzeń pomiędzy zabudową mieszkaniową a Zarządem Morskiego Portu Gdańsk przy ul. Zamkniętej

Ryc. 6.20. Przestrzeń pełniąca funkcję parkingu przy ul. Wyzwolenia

Ryc. 7.1. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.2. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.3. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.4. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.5. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.6. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.7. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.8. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.9. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.10. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.11. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.12. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.13. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.14. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.15. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.16. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.17. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.18. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.19. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.20. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.21. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.22. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.23. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.24. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

Ryc. 7.25. Uproszczony schemat funkcjonalny

Ryc. 7.26. Schemat funkcjonalny z wyznaczonymi strefami

Ryc. 7.26. Schemat funkcjonalny zagospodarowania przestrzeni resztkowej

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Plansza nr 1

Plansza nr 2

Plansza nr 3

Plansza nr 4