

Przekształcenia przestrzeni miejskiej, miejsce i nie-miejsce

Dariusz Gawel

<https://orcid.org/0000-0001-5759-1962>

d.gawel@pollub.pl

Katedra Architektury Współczesnej, Wydział Budownictwa i Architektury, Politechnika Lubelska

Streszczenie: Artykuł jest efektem kontynuacji badań nad przestrzenią miejską w warunkach powszechnej globalizacji. Powstał w oparciu o krytykę literatury fachowej oraz spostrzeżenia i badania „in situ”, odnoszące się do opisywanych miejsc. Termin „nie miejsce” stanowi podstawę do przeprowadzenia oceny przestrzeni miejskiej w warunkach szybko postępujących zmian, przekształcanego środowiska zbudowanego miast i warunków życia jej użytkowników. Zmieniające się tempo życia, postęp techniczny i informatyzacja procesów, nakładają na mieszkańców wiele dodatkowych wyzwań. O ile historycznie ukształtowane struktury urbanistyczne posiadają naturalne wykształcone cechy tożsamości miejsca, o tyle gwałtownie powstające nie-miejsca wykazują kompletny ich brak. Współczesne nie-miejsca stają się punktem zetknięcia tworzonej architektury, urbanistyki i negatywnych skutków życia społecznego mieszkańców. Są one tworzone w pozornych warunkach troski o dobro wspólne, a współczesne miasta ulegają powolnej pauperyzacji. Artykuł jest konfrontacją rozważań teoretycznych popartych analizą konkretnych realizacji.

Słowa kluczowe: Nie-miejsce, miejsce, miasto, przestrzeń miejska, przestrzeń publiczna

Wstęp – współczesna organizacja przestrzeni miast

Miasto jako historycznie ukształtowana struktura osadnictwa, ulegało wielu zmianom na przestrzeni wieków. O jego układzie przestrzennym, dzielnicach czy poszczególnych obiektach architektonicznych decydowało wiele czynników, tych społecznych, ekonomicznych, technicznych ale również tych naturalnych – środowiskowych. Jednak zawsze za swoimi murami dawało schronienie mieszkańcom. Dziś „historyczna rola miasta uległa osobliwemu odwróceniu. Na przekór pierwotnym intencjom projektantów i oczekiwaniom mieszkańców, nasze miasta przekształcają się szybko z miejsc chroniących przed zagrożeniami w ich główne źródło” [Bauman, 2007, s. 56]. Takim samym przeobrażeniem podlegało przekształcanie przestrzeni miejskiej. Wytworzona na przestrzeni wieków relacja pomiędzy beneficjentem danej przestrzeni, (często samym mieszkańcem miasta) a specyficznym otoczeniem wydaje się procentować w sposobie oddziaływania, poczuciu bezpieczeństwa, ładu przestrzennego, harmonii czy estetyki. Charakter wydzielonych miejsc i szczególna rola przestrzeni publicznej jaką się jej przypisuje w mieście predysponują nas do zastanowienia się, nad toczącą się dyskusją związaną z kierunkami jej przekształceń w dobie szybko zmieniających się współcześnie miast.

Kiedy w latach 60-tych XX wieku Europa jeszcze dźwigała się ze zniszczeń powojennych, w Stanach Zjednoczonych toczyła się już dyskusja nad wizją przyszłego miasta. Dostrzegano rolę poszczególnych jego elementów czasami nawet detali jak chodnik, czy granica powstająca pomiędzy nim a budynkiem [Jacobs J., 1993]. To zwracanie uwagi na detale było tylko przyczynkiem do postawienia dużo bardziej poważnych pytań o: własność, bezpieczeństwo w obrębie przestrzeni publicznej czy oświetlenie poszczególnych miejsc. Idąc jeszcze dalej w dyskusji dotykano nurtujących dylematów, w postaci problemów zarządzania i planowania miasta, jego powolnej samodestrukcji, różnorodności czy potrzebie koncentracji. Już na tym etapie dostrzegano potrzebę nadania wielkim metropoliom amerykańskim wyjątkowego charakteru. Oczywiście cały czas chodzi o poszczególne miejsca w strukturze miejskiej [Lynch K., 1960]. Jednak zauważyć należy przede wszystkim systematykę

i precyzję w formułowaniu wywodów i wniosków wynikających z amerykańskiej analizy. Był to na tyle dokładny obraz metropolii, iż podkreślano potrzebę przeniesienia dalszej dyskusji nad przestrzenią miasta na płaszczyznę socjologiczną, włączając do niej mieszkańców, a nie tylko naukowców i badaczy zjawisk. Kolejne lata w dyskusji nad ochroną przestrzeni publicznej miast potwierdziły jej wyjątkowy charakter. W następnych etapach tradycyjne układy przestrzeni publicznej miasta industrialnego i postindustrialnego stały się podstawowym wyznacznikiem kulturowym jego formy [Zuziak, 2002]. Uznane klasyfikacje przestrzeni miejskiej w obecnych czasach zaczynają ewoluować w kierunku wytworzenia 2 podstawowych jej form, zdefiniowanych jako: dośrodkowa – pojawiająca się po przekroczeniu granicy budynku z jakim jest związana (lub po wykupieniu biletu wstępu) i otwarta – o tradycyjnym charakterze miejskim [Lorens, 2010]. Okazuje się iż powstające w sposób spontaniczny i żywiołowo nowe przestrzenie publiczne mogą różnić się między sobą, ale muszą mieć wspólną tożsamość. Tożsamość przestrzenną należy rozumieć jako cechę miejsca, wyróżniającą je spośród innych.

Oddziaływanie elementów miejsca, na odbiorcę w kontekście jego lokalizacji odbywa się najczęściej poprzez:

- samą architekturę – formę, tworzonych obiektów w obrębie ukształtowanego środowiska zbudowanego,
- cechy indywidualne, tego środowiska np. sposób organizacji, jego detal urbanistyczny, materiały budowlane,
- rodzaje działań w nim podejmowanych (edukacja, odpoczynek, zabawa, konsumpcja, obserwacja)
- funkcje i znaczenie społeczne poszczególnych obiektów tworzących to indywidualne miejsce.

O wyjątkowych cechach przestrzeni publicznej można przekonać się poprzez wytworzone przez nas elementy poznawcze. Należy je rozumieć jako zdolność do odbierania pewnych informacji z otoczenia, przetwarzania ich i wykorzystywania do kierowania własnym zachowaniem, jako podejmowanie działań [Gaweł, Szafranek, 2018] (np. chęć zatrzymania się, spacerowania, odpoczynku, obserwacji innych, rozmowy czy konsumpcji). Równie istotne staje się nawiązywanie relacji w obrębie przestrzeni publicznej pomiędzy jej beneficjentami. Można stwierdzić iż po jej zaakceptowaniu staje się jedynym obszarem, w którym osoby nie będące członkami danej społeczności mogą się w niej swobodnie poruszać, a tym samym możemy je próbować poznać [Zukin, 1995].



Ryc. 1. 2. Stare miasto w Quebec – tożsamość tego miejsca i jego położenie nad rzeką Św. Wawrzyńca przyciąga co roku rzesze turystów. Zachowane historyczne kwartały starej zabudowy są przykładem dbałości o utrzymanie charakteru miasta. Niektóre wyeksploatowane budynki przebudowuje się z zachowaniem autentycznych zachowanych fragmentów murów elewacji kamiennych, tak tradycyjnych w tym regionie Kanady. Fot. autor 2018

Przekształcenia przestrzeni publicznej

Przez wiele lat przed okresem transformacji ekonomicznej, polskie miasta pozbawione były poważnych działań o charakterze przebudowy lub modernizacji przestrzeni miejskiej. Zaniedbania w tej dziedzinie były znaczne. Dlatego wraz z pojawieniem się możliwości uzyskania finansowania zewnętrznego z Unii Europejskiej, wiele miast postanowiło skorzystać z nadarzającej się okazji. W dzisiejszych czasach doświadczamy już wielu różnorodnych działań o charakterze daleko wykraczającym poza samą reorganizację i modernizację przestrzeni miejskiej, które traktowane są z należywym zaangażowaniem ze strony inwestorów i samych właścicieli.

Możemy je podzielić na trzy zasadnicze grupy działań [Kochanowska, 2002]:

- modernizację i uzupełnienie istniejącej już tkanki miejskiej,
- tworzenie od podstaw nowych, ale zintegrowanych z istniejącym śródmieściem części miasta,
- lokalizowanie nowych znaczących inwestycji związanych z konsumpcją poza obszarem istniejących miast.

Charakter tych działań wynika często z dbałości o utrzymanie odpowiedniego poziomu estetyzacji naszych siedlisk. Sama przebudowa i uzupełnianie polega często na łączeniu nowoczesnych obiektów sztuki lub architektury z ukształtowanymi historycznie elementami struktury, jak place ulice czy tereny zieleni miejskiej. Odważne działania w odniesieniu do przebudowy miast polegają także na przemieszaniu różnych funkcji w obrębie śródmieść, które mogą kończyć się porażką polegającą na braku akceptacji społecznej takich działań. Zjawisko to pojawia się najczęściej w kontekście miejsc historycznych. Okazuje się jednak że warunki otoczenia i sama historyczna zabudowa nie są w stanie stworzyć właściwego kontekstu miejsca. Nowe uwarunkowania decydują także o specyfice miasta, jako tworze kultury i przestrzennych ram, w których kultura powstała i rozwijała się przez wiele wieków [Kochanowski, 2002].

Główne zasady jakie powinno się stosować w przekształcaniu i przebudowie przestrzeni publicznej miasta [sformułowane przez Djukic, 2008] powinny polegać na:

- zachowaniu obecnej regulacji ulicy poprzez ustawienie obiektów w linii,
- kompozycji elementów opartych na wspólnych przepisach prawnych,
- względnie na percepcję wzrokową (położenie nacisku na dokończenie wcześniej rozpoczętych struktur, ochronę, zwartość macicy kwartałowej),
- tworzenie logicznego kontekstu, dla działań użytkowników, (położenie nacisku na elastyczność tych działań).

Osobnym zagadnieniem pozostają problemy rewitalizacji struktur miejskich. Ich zakres, złożoność oraz wielopłaszczyznowość powoduje że stają się one elementami długofalowych procesów znajdujących swoje podłoże w dokumentach strategicznych miast. Możliwość wpływania na podejmowanie działań rewitalizacyjnych poprzez partycypację społeczną uczestników pozwala na szczegółowe przygotowanie się do nich, a jednocześnie na wykluczenie ewentualnej pomyłki [Skalski K.M., 1996]. Dziś trudno znaleźć gminę nie uczestniczącą w jakiejś formie tego typu działań. O powodzeniu ich może zadecydować także włączeniu do procesu organizacji zewnętrznych, urzędów i partnerów prywatnych.

Oddziaływanie nie-miejsca na strukturę miasta

Dziś po ponad 30 latach od rozpoczęcia transformacji ekonomicznej w Polsce, zdążyliśmy się adaptować do pozytywnych przestrzennych efektów włączenia naszego kraju w procesy integracyjne w ramach zjednoczonej Europy. Przyzwyczajamy się również do pewnych standardów gwałtownie przebudowywanej przestrzeni publicznej, poprzez jej aprobatę [Śliwińska-Ładzińska, 1999]. W takich okolicznościach, za cenę utraty tożsamości przestrzennej otrzymujemy pewną pseudo hiper nowoczesność. Według Auge'a [Auge, 1995] miejsce powinno posiadać swoją specyficzną tożsamość, wyróżniać się posiadaniem cech o charakterze społecznym i historycznym. Zaprzeczeniem tego jest nie-miejsce jako trudne do zdefiniowania, bez żadnych wyróżniających je cech. Ta granica pomiędzy miejscem, a nie-miejscem zaczyna być wielokrotnie pokonywana w obrębie budowanych przestrzeni struktur i obiektów.

Można stwierdzić że niektórzy ich użytkownicy nie są już w stanie dokonać oceny dla odróżnienia każdej z tych postaci. Dzieje się tak na skutek świadomych działań tych, którzy próbują dać lub sprzedać w dzisiejszym świecie kolejny masowy produkt. W wyniku takich działań doznajemy poczucia bezpieczeństwa, kradzieży czasu, możliwości oddziaływania na tworzone środowisko miejskie czy poznawania nowych ludzi. W warunkach konkurencyjności, produktywności i korzyści ekonomicznych – zaczynamy szybciej przemieszczać się pomiędzy domem, jego najbliższego otoczeniem, miejscem pracy i miejscem rekreacji. Dostrzegamy jedynie uciążliwości życia osobistego, nie dostrzegając uciążliwości kreowanego środowiska miejskiego. Najistotniejsze elementy współczesnego środowiska zamieszkania ulegają zatarciu, pozostaje jedynie dylemat związany z przemieszczaniem się pomiędzy nimi. Potoki ludzkie w otwartej przestrzeni publicznej i obiektach architektonicznych przenikają się w wielu kierunkach, stawiając wyzwania odnośnie przyszłych warunków kształtowania i kreowania

(przeludnionych śródmieść) miast. [Dymnicka, 2011] Poruszamy się pomiędzy tymi miejscami coraz szybciej i gwałtowniej, próbując sprostać wymaganiom tłumu. Niektórzy twierdzą iż człowiek współczesny to istota będąca w ciągłym ruchu. Ruch stał się wyznacznikiem otoczenia i przestrzeni wokół nas.

Zupełnie innym problemem staje się skala tworzonych nie-miejsc, ich wielofunkcyjność powoduje postępującą rozrost obiektów. Powstające mega struktury zaczynają żyć swoim własnym życiem, nie reagując na to co dzieje się w obrębie przestrzeni otwartej. W takich warunkach coraz większa część miejsc w obrębie przestrzeni publicznej ulega degradacji¹. Nie mogąc skutecznie walczyć z tego typu zjawiskami zaczynamy bezkrytycznie je akceptować, jako wyraz dzisiejszych czasów (światowej globalizacji). Odzywają się również głosy aby nie reagować na zjawiska negatywne, skoro pozbywaliśmy się pewnych ograniczeń formalnych w postaci braku określonych normatywów i standardów urbanistycznych. Spowodowane jest to po części samym podejściem ekonomicznym, podnoszącym wartość inwestycyjną dla osiągnięcia korzyści materialnych, lub ograniczenia swobody konkurencji. „Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa nie ma już szans na wycofanie się z globalizacji zależności, z globalnego zasięgu technologii i aktywności ekonomicznej” [Bauman, 2009, p. 347].

Współczesne nie-miejsca przykłady

Współczesne nie-miejsca tak często spotykane w przestrzeni miejskiej odznaczają się przede wszystkim:

- znaczącym i jednocześnie szybkim przepływem przemieszczających się mas ludzi,
- schematycznym rozwiązaniem funkcjonalnym – podporządkowanym bardziej technologii, niż funkcji,
- skalą odbiegającą od wymaganych potrzeb społecznych, jakim powinny one służyć,
- dysproporcją formy wykreowanej w krajobrazie miejskim, nie znajdującej odbicia w środowisku zbudowanym,
- brakiem cech indywidualnych – wyrażonych poprzez stosowanie rozwiązań nadmiernie uproszczonych,
- ograniczonymi możliwościami wyrazu – poprzez zastosowanie tradycyjnych powielanych rozwiązań,

Ich mnogość powoduje powolną, acz sukcesywną utratę czytelności struktury miejskiej, co w jakimś stopniu odbija się na stosunku mieszkańca do miejsca w którym funkcjonuje, wyrażanego najczęściej w poczuciu wyobcowania lub zagubienia. Do nie-miejsc będziemy zaliczać: centra handlowe, porty lotnicze, stacje benzynowe, supermarkety czy przejścia podziemne. Człowiek staje się tutaj kompletnie anonimowy. Nie utożsamia się z nimi, pojawienie się w ich obrębie wytwarza jedynie potrzebę szybkiego przemieszczania się – dla osiągnięcia właściwego celu. Jest to odbiciem ery globalizacji, gdzie w społeczeństwie ciągłego ruchu, w nie-miejscach spędzamy coraz więcej czasu [Paprzyca, 2015]. Taki charakter ma organizacja przejść podziemnych, mających na celu odciążenie i skomunikowanie najbardziej obciążonych rejonów miasta, punktów węzłowych i dużych rozczłonkowanych obiektów. W niektórych miastach do podziemi przeniosła się znacząca część ruchu pieszego i kołowego. Pozwala to z jednej strony na niezależnienie się od warunków atmosferycznych, a z drugiej na rozładowanie nadmiernej i kolizyjnej komunikacji w obrębie centrów. Tworzenie wielopoziomowych, a jednocześnie zhumanizowanych przejść staje się w dzisiejszych czasach koniecznością dla funkcjonowania wielu miast i megalopolis, (powstających w obrębie gigantycznych strategicznych węzłów miejskich) najbardziej zaludnionych w Azji Południowo-Wschodniej [Gaweł, 2018] czy Ameryce Północnej.

W podobnych warunkach tworzone są stacje benzynowe, gdyż niektórzy z nas nie potrafią funkcjonować bez samochodu jako środka komunikacji miejskiej. Gwałtownie zwiększająca się liczba samochodów w miastach generuje powstawanie coraz to nowych obiektów tego typu. Stacje paliw bo tak poprawnie powinniśmy je nazywać zaliczane są do obiektów użyteczności publicznej. Obok funkcji podstawowej jaką jest obrót paliwami płynnymi i gazowymi, posiadają wiele funkcji dodatkowych jak: myjnie samochodowe, sklepy i bary szybkiej obsługi [Roj-Rojewski S., Kotarska E., 2018]. W badaniach stwierdzono, że rozmieszczenie stacji paliw zależy przede wszystkim od czynników demograficzno-geograficznych. Wśród nich można wymienić: liczbę mieszkańców, usytuowanie przy drodze i wielkość miejscowości. Obserwując postępujący wzrost liczby samochodów oraz rozwijającą się sieć dróg należy oczekiwać wzrostu ilości takich stacji.

1 „Jeśli jakieś miejsce można definiować jako tożsamościowe, relacyjne i historyczne, to przestrzeń, której nie można zdefiniować ani jako tożsamościowej, ani jako relacyjnej, ani jako historycznej, definiuje nie-miejsce” p. 53 [1].

Jednym z podstawowych pozaekonomicznych osiągnięć procesu globalizacji było szybkie zwiększenie ilości połączeń lotniczych na świecie. Podróże lotnicze stały się powszechne i popularne. Do rozwoju branży lotniczej przyczyniły się również takie czynniki jak: pojawienie się tanich przewoźników, budowa nowych portów i lotnisk oraz szybkość przemieszczania się pomiędzy miastami czy kontynentami. Istniejące porty lotnicze uległy szybkim modernizacjom i rozbudowom po to by sprostać zapotrzebowaniu. Jednocześnie powstaje coraz więcej nowych portów lotniczych, charakteryzujących się ogromną skalą obiektów. Procedury bezpieczeństwa podróży i względy logistyczne spowodowały iż współczesne porty lotnicze stały się ogromnymi w swojej skali budynkami. Dochodzi do tego polityka ekonomiczna przewoźników, nastawiona na pozyskanie maksymalnych zysków. Chodzi o stworzenie rozległej sieci światowych połączeń komunikacyjnych, co z kolei wiąże się z powstawaniem coraz to większych w swojej skali portów przesiadkowych – hubów. Stąd tworzenie obiektów wielofunkcyjnych przystosowanych do pełnienia wielu zadań (hotelowych, komercyjnych, gastronomicznych, usługowych czy komunikacyjnych). Połączenie komunikacyjne wielu funkcji w tak rozległych mega strukturach, wymaga stworzenia dodatkowych form transportu wewnętrznego jak: kolejki pomiędzy terminalami, ruchome chodniki i schody czy kilometry korytarzy i przejść. Równie istotnym problemem z punktu widzenia planistycznego, staje się znalezienie odpowiedniej lokalizacji z możliwością sprawnego dojazdu. W skali tak rozległego kraju jakim są Chiny, obecnie buduje się wiele portów lotniczych zlokalizowanych pomiędzy kilkoma dużymi miastami, co jeszcze bardziej wpływa na powiększenie ich kubatur. Lokalizacja portów lotniczych wg badań nie powinna przekraczać dłuższego czasu dojazdu, niż 90 minut [Kobryń, 2014].



Ryc. 3. 4. Międzynarodowy port lotniczy imienia Atatürk w Istanbule [IST], oddany do użytku pod koniec 2018 roku. W 2 terminalach na powierzchni 76,5 km² ma docelowo obsługiwać 200 milionów pasażerów rocznie. Zlokalizowany w europejskiej części w odległości 35 km na północ od miasta. Tworzy ogromną wielofunkcyjną strukturę przenikających się przestrzeni. Po porcie lotniczym Berlin Brandenburg [BER] oddanym do użytku pod koniec 2020 roku, jest drugim najnowszym międzynarodowym lotniskiem w Europie. Fot. autor 2019.

Równie problematyczne z punktu widzenia urbanistycznego staje się powstawanie centrów handlowych. Ich organizacja i skala zabudowy jest z wielu względów kontrowersyjna. Wymaga znalezienia lokalizacji, która pozwoliłaby na stworzenie i jednocześnie włączenie w strukturę miejską obiektu wielofunkcyjnego o charakterze dominanty będącego swoistym kombinatem. Wiele miast w Polsce zaczęło dostrzegać te problemy urbanistyczne. Rozwinięty rynek wielkich sieci komercyjnych wymusza poszukiwanie nowych, czasami bardzo ekspansywnych form handlu [Makowski, 2003]. Chodzi o zatrzymanie klienta i zaproponowanie mu kupna kolejnych artykułów, czasami zupełnie nieprzydatnych. Centra handlowe lokalizowane na obrzeżach miast mają zupełnie inny charakter (I Generacji) niż centra w obrębie śródmieścia (III i IV Generacji – klasyfikacja zaproponowana przez Gwizdaka). Jednak w obydwu przypadkach porażają skalą obiektów. Tworzenie ich w warunkach środowiska zamieszkania stało się zjawiskiem na tyle powszechnym, iż spowodowało konieczność przebadania i jednocześnie przeorientowania wielu wniosków odnoszących się do zjawisk społecznych. Łączenie tak skrajnie różnych funkcji (począwszy od sklepów, gastronomii, usług wszelkiego typu, kin i siłowni, szkół, żłobków i przedszkoli, a skończywszy na funkcji mieszkaniowej) w obrębie jednej przestrzeni może być niepokojące. Wyraźnie zaczyna mówić się o „mieście, w mieście”, lub „kradzieży miasta”, co może powodować odwrócenie

się od tradycyjnych form organizacji struktury urbanistycznej. Badania naukowe (o charakterze socjologicznym prowadzone w latach 2013–2017) dowodzą iż sami użytkownicy centrów handlowych nie wskazują zbyt często takich lokalizacji jako ulubionych, do których mogliby wracać² [Bierwiaczonk, 2018].



Ryc. 5. 6. Eaton Centre – kompleks galerii handlowych i domów towarowych w centrum Toronto, zbudowane jako 5 piętrowy budynek z przeszklonym dachem i łącznikami, na wzór mediolańskiej XIX w. galerii Vittore Emanuele II. Stanowi swoiste „miasto w mieście” łącząc różnorodne przestrzenie handlowe, centra biznesowe, urzędy miejskie i teatr. Przez budynek przewija się codziennie kilkuset tysięcy tłum ludzi. Fot. autor 2018.

Opisane przykłady funkcjonowania współczesnych nie-miejsk w obrębie struktury śródmiejskiej, mają na celu zwrócenie uwagi na zjawiska funkcjonowania obiektów z nimi związanych, mających charakter powszechny i globalny, których pośrednim celem stało się przekształcanie współczesnej przestrzeni miejskiej. Niewątpliwie staje się to zjawiskiem konfliktogennym dla rozwoju miast³ [Solarek, 2011].

Wnioski

1. Musimy mieć świadomość iż zapoczątkowane pozytywne procesy związane z przebudową przestrzeni publicznej, po okresie transformacji ekonomicznej kraju będą kontynuowane. Istotnym jest jednak aby

² „W badaniach realizowanych w Gdańsku, Gliwicach i Wrocławiu centra handlowe jako miejsca ulubione we wszystkich miastach wskazało 13,1% osób w wieku 18–35 lat, 9,6% w wieku 36–50 lat, 4,8% w wieku 51–65 lat i 1,9% powyżej 65. roku życia; 4,6% deklarujących niski status materialny, 7,3% deklarujących średni status materialny i 12,2% osób deklarujących wysoki status materialny. Deklaracje o statusie materialnym miały subiektywny charakter.” p. 65 [4].

³ „Polska urbanistyka boryka się z wieloma problemami, a szczególnie niepokojącym zjawiskiem jest rozpad miast, rozumiany jako żywiołowo postępujący proces dezintegracji przestrzennej – niekontrolowany rozwój przedmieść oraz powiązana z nim degradacja przestrzena śródmieść i szereg innych zjawisk temu towarzyszących. Jednym z najpoważniejszych zadań urbanistów, w szerokim znaczeniu tego słowa znaczeniu, jest powstrzymanie, bądź ograniczenie niekontrolowanego rozwoju i zapobieganie bezplanowemu, chociaż prowadzonemu w ramach obowiązujących przepisów prawnych, gospodarowaniu przestrzenią. Jeżeli myślimy o doprowadzeniu do stworzenia spójnego, logicznego i skutecznego systemu planowania, o tworzeniu odpowiednio zapisanych polityk w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, formułowaniu ustaleń planów miejscowych kreujących wartościowe przestrzenie i projektowaniu zespołów urbanistycznych o kluczowym znaczeniu w odnowie miast, to ważne jest określenie celu, do jakiego chcielibyśmy zmierzać.” p. 52 [19].

- odbywały się warunkach poszanowania woli użytkowników i partycypacji społecznej beneficjentów tych procesów, czyli samych mieszkańców miast.
2. Jako konsumenci pseudo nowoczesności musimy widzieć zagrożenia związane z ochroną warunków dziedzictwa kulturowego w obrębie przekształcanej przestrzeni miast, przebiegającej „od miejsca do nie-miejsca”. Przekroczenie granicy pomiędzy tymi obszarami, może spowodować daleko idące skutki w przyszłym rozwoju sieci osadniczych (np. brak czytelności przestrzennej dzielnic, kwartałów, tworzenie przestrzeni wielofunkcyjnych – hybrydowych czy pozbawienie terenu organizacji i poczucia ładu przestrzennego).
 3. Należy w większym stopniu postawić na działania edukacyjne i propagandowe poszczególnych grup mieszkańców (ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i młodzieży) mające na celu – wyrażanie i odczuwanie przestrzeni, z jednoczesnym uwzględnieniem potrzeb społecznych w tworzonego środowisku zamieszkania. Polega to na umiejętnym wyposażeniu terenów w usługi o charakterze podstawowym [chodzi o rewitalizację przestrzeni w ujęciu humanistycznym, a nie procesowym].
 4. Równie istotnym staje się poczucie bezpieczeństwa w obrębie przestrzeni publicznej, które zostało przywrócone po okresie transformacji ekonomicznej [Czarnecki B., Siemiński W., 2004]. Nie tylko chodzi o rozmieszczenie punktów świetlnych, ale również o iluminację obiektów, która wpływa na odbiór i ostrzeżenie przestrzeni miejskiej w kontekście jej estetyzacji.
 5. Powstawanie dominant planistycznych i funkcjonalnych w skali miasta zaczyna przybierać niepokojące oznaki. Tworzenie megaobiektów może powodować nadmierną koncentrację punktów handlu i usług w obrębie centrów handlowych i jednocześnie pozbawienie ich w rejonach sąsiednich. Pozostawienie rozmieszczenia usług prawom konkurencji ekonomicznej i wolnego rynku spowoduje ich zanik i uszczuplenie.
 6. Transformacje przestrzeni publicznych należy postrzegać w przyszłości jako pakiet zjawisk integrujących mieszkańców w obrębie tworzonego środowiska zamieszkania. To tutaj mogą powstawać pomysły lokalne, które mają szansę przerodzić się w oddolne inicjatywy społeczne dla poparcia tworzenia nowych potrzebnych inwestycji.
 7. Zagrożeniami dla przestrzeni publicznej mogą być działania polegające na fragmentyzacji, prywatyzacji i tworzeniu zbyt mono funkcyjnych obszarów, powodujące w dłuższym okresie czasu pozbawienie jej cech tożsamości przestrzennej miejsca. Dlatego wdrażana polityka przestrzenna gmin powinna opierać się na planach zagospodarowania przestrzennego, powiązanych z innymi dokumentami strategicznymi rozwoju terenów.

Bibliografia

- [1] Auge M., *Non-places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, Verso 1995.
- [2] Bauman Z., *Szansa etyki w globalizowanym świecie*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2007.
- [3] Bauman Z., *Nowoczesność i zagłada*, Wydawnictwo Znak, Kraków 2009.
- [4] Bierwiaczonek K., *Miejsca i nie-miejsca w perspektywie badań nad przestrzeniami publicznymi polskich miast*, [w:] Acta Universitatis Lodzianis, Folia Sociologica Vol. 64, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2018.
- [5] Czarnecki B., Siemiński W., *Kształtowanie bezpiecznej przestrzeni publicznej*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2004.
- [6] Djukic A., *Publiczna przestrzeń ulicy – przekształcenie i ulepszenie tożsamości*, [w:] Czasopismo Techniczne, Politechnika Krakowska, Seria Architektura, Vol 2A, Kraków 2008.
- [7] Dymnicka M., *Od miejsca do nie-miejsca*, [w:] Acta Universitatis Lodzianis, Folia Sociologica Vol. 36, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2011.
- [8] Gawel D., *Strategiczne węzły miejskie w wielkich miastach Azji Południowo-Wschodniej*, [w:] Budownictwo i Architektura. Vol 17(2), Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej, Lublin 2018.
- [9] Gawel D., Szafranek A., *Place publiczne miast jako przestrzeń stymulująca potrzeby człowieka*, [w:] Budownictwo i Architektura. Vol 17(3), Wydawnictwo Politechniki Lubelskiej, Lublin 2018.
- [10] Gwizdak W., *Oddziaływanie centrów handlowych na strukturę miast*, [w:] Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej, Seria Architektura, Vol. 44, nr 1744, Gliwice 2006.
- [11] Jacobs J., *The Death and Life of Great American*, Random House, New York 1993.

- [12] Kochanowska D., *Śródmiejskie przestrzenie publiczne – współczesne przekształcenia*, [w:] Kochanowski M. (red.) *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2002.
- [13] Kochanowski M., *Wnioski poznawcze i aplikacyjne*, [w:] Kochanowski M. (red.) *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*. Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2002.
- [14] Kobryń A., *Wielokryterialne wspomaganie decyzji w gospodarowaniu przestrzenią*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2014.
- [15] Lorens P., *Główne typy i rodzaje współczesnych przestrzeni publicznych*, [w:] Lorens P. Martyniuk-Pęczek J.(red.), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych. Miasto. Metropolia. Region*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010.
- [16] Lynch K., *The Image of the City*, The MIT Press 1960.
- [17] Makowski G., *Świątynia konsumpcji. Geneza i społeczne znaczenie centrum handlowego*, Wydawnictwo Trio, Warszawa 2003.
- [18] Paprzyca K., *Miejsca – nie-miejsca w przestrzeniach publicznych małych miast*, [w:] *Przestrzeń i Forma*, Czasopismo Naukowe PAN i ZUT w Szczecinie, Vol. 32, Zeszyt 2, Szczecin 2015.
- [19] Roj-Rojewski S., Kotarska E., *Uwarunkowania lokalizacji stacji paliw na obszarach miejskich i wiejskich na przykładzie województwa podlaskiego*, [w:] *Studia Miejskie*, Vol. 32, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2018.
- [20] Solarek K., *Współczesne koncepcje rozwoju miasta*, [w:] *Kwartalnik Architektury i Urbanistyki*, Komitet Architektury i Urbanistyki PAN, Zeszyt 4, Warszawa 2011.
- [21] Skalski K.M., *O budowie rewitalizacji dawnych dzielnic miejskich*, Krakowski Instytut Nieruchomości, Kraków 1996.
- [22] Śliwińska-Ładzińska W., *Kryteria projektowania miast XXI wieku – na przykładzie Lizbony*, [w:] *Przestrzeń Europy*, J.M. Chmielewski (red.), Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział Warszawski, Warszawa 1999.
- [23] Zukin S., *The Cultures of Cities*, Blackwell Publishing, Malden MA 1995.
- [24] Zuziak Z.K., *Nowe przestrzenie podróży. Przestrzenie publiczne węzłów transportu*, [w:] *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, M. Kochanowski (red.), Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2002.

Transformations of urban space, place and non-place

Abstract: The paper is a continuation of research on urban space in conditions of universal globalization. It was created based on the criticism of professional literature as well as observations and research „in situ” relating to the places described. The term „non-place” is the basis for an assessment of urban space in the conditions of rapidly changing changes in the built environment of cities and its users. Changing living conditions, technological progress and computerization of processes impose many additional challenges on the inhabitants. While historically shaped urban structures have naturally developed features of the identity of a place, rapidly emerging non-places show a complete lack of them. Contemporary non-places become the meeting point of the created architecture, urban planning and the negative effects of the social life of the inhabitants. They are created in apparent conditions of concern for the common good, contemporary cities slowly become pauperized. The paper is a confrontation of theoretical considerations supported by the analysis of specific implementations.

Keywords: non-place, place, city, urban space, public space