

Różnorodność dziedzictwa kulturowego w programach turystycznych wielkich metropolii – na przykładzie Londynu

Słowa kluczowe: architektura, różnorodność kulturowa, dziedzictwo kulturowe, turystyka, metropolia, Londyn.

Streszczenie:

W artykule opisano strategię rozwojową Londynu i jej wpływ na atrakcyjność turystyczną miasta. Szczególną uwagę zwrócono na możliwości płynące z różnorodności kulturowej, jaka cechuje współczesne metropolie.

W dalszej części wskazano najnowsze, wybrane inwestycje związane z dziedzictwem kulturowym Londynu: Kings Cross (nowe centrum i zarazem obszar dziedzictwa postindustrialnego), Exhibition Road (główna aleja w prestiżowej dzielnicy Kensington, rejon muzeów), najbliższe otoczenie zabytkowego statku Cutty Sark (jako odwołanie do historii i tradycji morskiej) oraz Olimpijski Park Królowej Elżbiety (potwierdzający angielskie dziedzictwo kształtowania krajobrazowego otwartych terenów zieleni).

1. Wstęp

Proces globalizacji, który zazwyczaj opisywany jest w świetle jego negatywnych konsekwencji, doprowadził do zaistnienia sieci globalnej miast, które rywalizują między sobą na wszystkich możliwych polach. Głównym stymulatorem dla rozwoju miejskiego są korzystne warunki gospodarczo-ekonomiczne, zaś turystyka jest jednym z elementów wspierających, co ma istotny wpływ na przychody w budżetach miast oraz jakość życia w danym miejscu. Jest również przedmiotem rywalizacji o tzw. prestiż, a ta najbardziej zacięta istnieje pomiędzy metropoliami. Odzwierciedlają tę tendencję popularne rankingi. Joseph Rykwert twierdzi, że sama zewnętrżność, czy kwestie przestrzenne są nazbyt pomijane w „grze o prestiż”. Píše: „zawodowo część z nas zajmuje się sprawami, które modyfikują wizerunek miasta¹, na przykład sadzeniem drzew wzdłuż alei czy konserwacją zabytków. Politycy i ekonomiści mają w związku z tym w zwyczaju lekceważenie troski o obraz miasta jako kwestii powierzchownej i ulotnej. Przekonanie, że regulowanie tego obrazu może mieć wpływ na całą strukturę społeczną, jest im obce” [Rykwert 2013, s.29].

Zdaniem autora niniejszego artykułu, a także na podstawie konkretnych przykładów przedstawionych w dalszej części, władze wielkich miast coraz częściej dostrzegają możliwości wynikające ze świadomego kreowania wizerunku, co powszechnie nazywane jest polityką przestrzenną miasta. Zewnętrżność staje się równoprawnym aspektem kształtującym miasta. *City branding*, czy po prostu marketing miejsc (również miast) zawiera podstawowe założenie, że miasto może występować jako marka, a więc stanowi pewien kapitał. To też skłania do zgłębiania wiedzy na ten temat, a także rozwijania cech i właściwości składających się na wartość miejsca.

Współczesność a także towarzyszący jej postęp technologiczny, cywilizacyjny narzuca pewne nowe formy kulturowe, które niekiedy zostają zestawione z tradycyjnymi. Przejawia się to choćby w innowacyjnym podejściu do przekazywania treści historycznych. Wojciech Bonenberg píše: „Nowoczesność jest elementem decydującym o konkurencyjności. Na globalnym rynku istotne jest wyróżnienie się, zaszokowanie, zadziwienie. Rutynowe rozwiązania nie przynoszą sukcesu. Liczy się pomysł, innowacyjność, przyciąganie uwagi, nieodłącznie związane ze swobodą twórczą, uwolnieniem od stereotypu” [Bonenberg 2007, s.27].

¹ Autor píše te słowa z perspektywy architekta, historyka i krytyka architektury.

Idea kreowania nowych obszarów (ang. *placemaking*) pod kątem budowania tożsamości miejsca jest dobrą „okazją” wzbogacenia dotychczasowej oferty turystycznej. Można zatem zaryzykować twierdzenie, że dziedzictwo kulturowe „odkrywane na nowo” i to istniejące (utrwalane) jest kapitałem turystycznym miast, co potwierdzają niniejsze studia dotyczące transformacji londyńskich przestrzeni kulturowych.

Wyjątkowo spektakularnym przedmiotem marketingu miejskiego są kreowane i promowane przez władze miast panoramy miejskie (ang. *skylines*), dzięki którym miasta-metropolie mają swoje niepowtarzalne oblicza oraz które przyciągają nie tylko turystów, ale także wielkie, światowe korporacje.

Krzysztof Mazurski typuje cztery turystyczne aspekty, jakie mają w swoich złożonych właściwościach miasta [Mazurski 2008, ss.17-23]: 1. Miasto jako jednostka przestrzenna; 2. Miasto jako przestrzeń atrakcji turystycznych; 3. Miasto jako przestrzeń turysty; Miasto jako przestrzeń mikrownętrz turystycznych. Analizując pod kątem tej klasyfikacji poniższe przykłady, można stwierdzić, iż wyczerpują one merytoryczny sens poszczególnych właściwości. Londyn jako miasto zawiera w swoim układzie i obrazie treści mówiące o jego przeszłości i charakterze (treści kulturowe). Wymienione miejsca zawierają w sobie bogactwo atrakcji. Są przestrzeniami kształtowanymi z myślą o różnego typu użytkownikach – także o turystach. I najważniejsze, co niejako potwierdza tezę zawartą w artykule, są swoistymi mikrownętrzami – miejscami o różnych tożsamościach. I choć autor przytoczonego podziału twierdzi, że władze miejskie nie kształtują świadomie przestrzeni pod kątem turystyki [Mazurski 2008, s. 21], to wybrane, przedstawione w niniejszym artykule realizacje temu przeczą. Podobnie można odnieść się do innych metropolii europejskich.

Coraz częściej miasto i przestrzeń miejską analizuje się w oparciu o jego predyspozycje narracyjne. Ta cecha jest niezwykle ważna w tworzeniu czytelnego dla odbiorcy przekazu. Odnosi się do poszczególnych elementów sekwencji „zapoznawania się” z nimi.

Celem niniejszej pracy jest wskazanie katalogu dobrych praktyk dla wielkich miast polskich w zakresie: organizacji architektonicznej i przestrzennej, podnoszenia wartości kulturowych na obszarach destynacji turystycznych oraz wskazanie tendencji, jakie zarysowują się w odniesieniu do polityki miejskiej w tym kontekście.

Przedmiotem badawczym są wybrane, najnowsze (tj. z ostatnich 5 lat) architektoniczne realizacje obszarów turystycznych Londynu – nierozpoznane jeszcze dobrze na terenie Polski, co nadaje przedmiotowi walory poznawcze. Perspektywa badawcza obejmuje współczesność ze wskazaniem możliwych przyszłych rozwiązań w Polsce – ze szczególnym uwzględnieniem wielkich miast (np. Warszawy). Części o charakterze opisowym mają na celu przybliżyć kontekst: historyczny, czasowy, terytorialny, z których wynikają uwarunkowania dla zachodzących procesów przekształceń, a także mają także pokazać rangę i wartości tych miejsc, które uzasadniają rację podejmowanych działań.

W ramach niniejszych badań przeanalizowano: projekty architektoniczne wskazanych miejsc, założenia konkursowe oraz dokumenty o znaczeniu strategicznym pod kątem wyodrębnienia celów polityki turystycznej. Wszystkie obszary były objęte badaniami terenowymi w latach: 2011 i 2013, podczas których wykonano: szkice, dokumentację fotograficzną, sporządzono także notatki.

2. Londyn – nowe i istniejące elementy dziedzictwa kulturowego w ofercie turystycznej

Peter Ackroyd w wielkim dziele *Londyn – biografia* pisze: „Londyn był zawsze brzydkim miastem; należy to do jego tożsamości. Bez ustanku się go odbudowuje, burzy i niszczy. To również należy do jego historii. Biblijne przykazanie *Przeklęty, kto przesuwą między swego bliźniego swego* w Londynie nigdy nie było przestrzegane. Lekkoomyślność, z jaką londyńscy urbaniści i architekci niszczą przeszłość miasta, stanowi jedną z ich charakterystycznych cech” [Ackroyd 2011, ss. 755-756]. Ten śmiały i kontrowersyjny pogląd

można próbować obalić, powołując się na konserwatyzm społeczeństwa londyńskiego, które po wielkim pożarze miasta w 1666 r. nie zgodziło się na przebudowę według ówczesnie obowiązujących trendów europejskich. Z drugiej strony, różnorodność kulturowa, przede wszystkim narodowościowa i związane z tym nowe wyzwania powodują, iż miasto poszukuje coraz to nowszych i bardziej innowacyjnych przestrzeni do realizacji celów: i ekonomicznych, i marketingowych. Niekiedy oczekiwany pluralizm przekłada się na decyzje przestrzenne.

W oficjalnych dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju miasta, uwzględnia się kulturowe, a więc i turystyczne obszary, wskazując tym samym na ich potencjał. W Strategii Londynu [*London Plan – Spatial Development Strategy for Greater London*, 2011, s.301] zidentyfikowano następujące główne rejony kulturowe, które mają międzynarodowe znaczenie: West End (centrum), rejon South Bank/Bankside/London Bridge, Barbican, Wembley, dzielnica muzeów – South Kensington i obszar wokół Royal Albert Hall, London's Arcadia, Park Olimpijski i Regionalny Park Doliny Rzeki Lea.

W strategii dotyczącej kulturalnych aspektów Londynu [*Cultural Metropolis – the Mayor's Draft Cultural Strategy: 2012 and Beyond*, 2013] zawarto punkt, który odnosi się do „utrzymania pozycji Londynu jako światowego miasta kultury”, a więc jest to dowód na świadome działanie na rzecz wzmacniania dotychczasowej pozycji. W opracowaniu tym podkreślano, że siedmiu z dziesięciu turystów odwiedza Londyn ze względu na bogactwo kulturowe: architekturę, światowej sławy galerie, wielkie muzea i wspaniałe zabytki. Ponadto zawarto w strategii deklarację, że „burmistrz Londynu będzie wspierał partnerów w celu wzmocnienia pozycji Londynu jako globalnego lidera”. W obliczu kryzysu ekonomicznego zauważono potrzebę zróżnicowania rynków, a kulturę wyznaczono jako narzędzie komunikacji ze światem, które służy do przyciągnięcia jak największej liczby inwestorów zagranicznych [*Cultural...*, 2013, s. 68].

W przedstawionych poniżej, wybranych przykładach zwrócono uwagę na różnorodność dziedzictwa kulturowego Londynu – szczegółowo omówiono cztery, przedstawiające nowe inwestycje związane z:

1. poprzemysłowym charakterem XIX-wiecznego Londynu (Kings Cross);
2. muzealnym rejonem w dzielnicy Kensington (główny ciąg komunikacyjny Exhibition Road);
3. historycznym dziedzictwem związanym z transportem morskim i handlem (Cutty Sark);
4. krajobrazową tradycją kształtowania przestrzeni parkowych i ogrodowych (Queen Elizabeth Olympic Park).

W dalszej części artykułu zwrócono także uwagę na coraz częstsze występowanie architektury, czy architektury krajobrazu jako elementu programów turystycznych – miejsc o wartościach architektonicznych, które warte są odwiedzenia².

2. 1. Kings Cross

Rejon Kings Cross przechodzi obecnie dynamiczną, urbanistyczną metamorfozę, która z jednej strony ma wymiar miastotwórczy, a z drugiej „informacyjny” – pokazuje z czego ta część miasta „wyrosła” – a mianowicie: dziedzictwo związane z XIX-wiecznym przemysłem i transportem kolejowym. Ten okres dziejowy może być równie interesujący dla mieszkańców, jak i turystów spoza Londynu, dlatego częściowo infrastruktura miejska jest tworzona także pod kątem przybliżenia przeszłości rejonu. Jest to przykład obrazujący, jakie korzyści może przynieść edukacyjne i zarazem marketingowe podejście do inwestycji komercyjnych. Przy odpowiedniej strategii i promocji można wartości historyczne obrócić w sukces *stricto* finansowy, co w większości nie udaje się wciąż na gruncie polskim.

² Sztandarowym przykładem jest hiszpańskie muzeum w Bilbao (wg arch. Franka Ghery'ego), którego architektura jest lepiej znana niż sama ekspozycja.

Historia Kings Cross sięga XVIII w., tj. czasów, kiedy obszar ten nie był w pełni zagospodarowany. Funkcjonowały nieliczne, małe osady, zaś istotną rolę pełniły drogi wylotowe York Way i Pancras Road. Mieszkańcy Londynu przyjeżdżali w te okolice wypoczywać na łonie natury, z dala od niehigienicznego ówczesnie centrum miasta. Budowa w 1756 r. kolejnej drogi – Euston Road – spowodowała rozwój południowej części tego obszaru. W latach 1793-4 zbudowano szpital Small Pox Hospital, a w 1802 r. szpital Fever Hospital.

Ważnym wydarzeniem było ukończenie budowy wielkiego kanału Regent's Canal w 1920 r., który zapewnił połączenie z północnymi terenami przemysłowego Londynu. Jedną z większych kompanii działających na tamtym terenie była Imperial Gas Light and Coke Company, zapewniająca gaz i elektryczność mieszkańcom Londynu. Wraz z rozwojem urbanistycznym, a tym samym zwiększającą się liczbą robotników i mieszkańców, postanowiono uhonorować przestrzeń publiczną. W 1830 r. na największym skrzyżowaniu ustawiono pomnik króla Jerzego IV, który przetrwał tylko do 1842 r., bowiem stał się przedmiotem kpin niezbyt nobliwej tamtejszej społeczności. Nazwa „King's Cross” wywodząca się właśnie z tamtego faktu historycznego pozostała do dzisiaj³.

Budowa wielkiego terminalu kolejowego Great Northern Railway (GNR) w latach 1849-52 na terenach po południowej stronie od kanału oraz budowa stacji towarowej i lokomotywni po północnej stronie przyczyniła się do znacznego rozwoju obszaru. Pasażerowie tymczasowo (do czasu zbudowania stacji Kings Cross, tj. do 1852 r.) korzystali ze stacji po północnej stronie. Na potrzeby podróżujących pobudowano także hotel Great Northern Hotel, który był jednym z pierwszych tego typu obiektów przy dworcu kolejowym. Rozwój infrastruktury transportowej sprawił, że miejsce to stało się wielkim punktem przeładunkowym towarów (transportowano głównie żywność z północy kraju), ale także przesiadkowym pasażerów, co w dalszym okresie skutkowało budową nowych mieszkań i ogólnym rozwojem miejsca. W latach 1866-68 zakończono przebudowę stacji St. Pancras, podczas której otrzymała spektakularne stalowe przekrycie, będące wielkim osiągnięciem inżynieryjnym tamtych czasów (proj. W.H. Barlow i R.M. Ordish). W latach 1864-5 powstał German Gymnasium – ośrodek sportowy kształcący lekkoatletów, a w 1976 r. pobudowano Grand Hotel.

Do czasu wybuchu II wojny światowej można przypisać całemu obszarowi dynamiczny rozwój. Gorszy okres wiązał się ze zmniejszeniem połączeń kolejowych po wojnie, a całkowita stagnacja przypada na lata 80. XX w., w których nastąpił powszechny kryzys dla przemysłu⁴. W tym czasie Kings Cross zyskało złą sławę, jednak nieustannie potencjał miejsca tkwił w możliwościach transportowych, jak również w możliwościach przekształcenia terenów poprzemysłowych. Dzieje tego rejonu to kolejny dowód na ryzyko, jakie się wiąże z monofunkcyjnym charakterem obszaru. Kiedy zanika jeden dominujący czynnik rozwojowy, upada cały rejon objęty zasięgiem oddziaływania.

Dopiero ostatnie dekady nobilitują dorobek XIX-wieczny, dziedzictwo przemysłowe tamtego okresu, dzięki czemu tworzone są nowe programy edukacyjne, turystyczne, czy ogólnie kulturalne. Na potrzeby wzbogacenia historii tego miejsca przywołano także przekazy dawniejsze, które mówią o rzekomym miejscu spoczynku królowej Boudiki (ocenia się, że miejsce spoczynku królowej znajduje się pod 9. peronem stacji Kings Cross), która poległa w 61 r. n.e. w walce z najeźdźcami rzymskimi. Wkrótce na tym obszarze powstała jedna z najstarszych świątyń chrześcijańskich w Londynie.

³ Pewną analogię można odnieść do pomnika tzw. Czterech Śpiących w Warszawie. Stał się on charakterystycznym punktem okolicy, ale ze względu na uhonorowanie w ten sposób żołnierzy Armii Czerwonej wciąż budzi sprzeciw wobec dalszego pozostawienia go jako elementu przestrzeni publicznej.

⁴ Wiele ośrodków przemysłowych w Londynie doświadczyło całkowitej stagnacji, np. półwysep Greenwich, doki w obszarze Canary Wharf itd. Również i te obszary przeżywają obecnie swoiste odrodzenie.

W 1989 r. nowo powołana instytucja London Regeneration Consortium (LCR) zaproponowała rozwój terenów kolejowych w rejonie Kings Cross, obejmujących około 100 ha, w ramach którego część infrastruktury kolejowej miała zostać „schowana” pod ziemią. Władze dzielnic Camden i Islington były gotowe do działań w 1994 r., lecz wówczas propozycje rządowe wycofano. Wznowienie planów wiązało się ze zmianami we wcześniejszych założeniach projektowych – przede wszystkim postanowiono o przeniesieniu linii kolejowych Zjednoczonego Królestwa ze stacji Waterloo do St. Pancras, co było rozwiązaniem prorozwojowym. Dodatkowo ustalono, że dworzec nie będzie w części podziemnej, a zostanie odrestaurowany stary dworzec, co znacznie zmniejszyło tereny pierwotnie przewidziane do tzw. odzyskania z infrastruktury kolejowej (do ok. 53 ha).

W 2000 r. wyłoniono specjalną jednostkę – Argent, której zadaniem było zarządzanie całą inwestycją. Plan urbanistyczny przygotowała firma Morris & Porphyrios Associates, koncepcję w zakresie architektury krajobrazu – Townshend.

Plan urbanistyczny rozwoju obszaru obejmował dwie części – główną (Main Site) i mały obszar (Triangle Site) – łącznie 72 ha i zyskał akceptację władz Camden pod koniec 2006 r. W założeniach była: budowa 25 nowych, dużych obiektów biurowych (ponad 450000 m²), 20 nowych ulic, 10 całkiem nowych przestrzeni publicznych (w tym: Granary Square, Station Square, Cubitt Square, North Square – 3.2 ha oraz 2.6 ha przestrzeni publicznych wzdłuż kanału Regent's Canal i Park Cubitta), całkowita odnowa 20 istniejących budynków, które posiadają walory historyczne (architektura przemysłowa), a także budowa 2000 nowych mieszkań (w tym: tańszych i mieszkań studenckich) wraz z usługami towarzyszącymi⁵.

W 2008 r. uporządkowano kwestie własności. Właścicielem całości został Kings Cross Central Limited Partnership (Argent, London & Continental Railways i DHL⁶). Inwestycje ze strony partnerstwa dotyczyły głównie: budowy dróg, przestrzeni publicznych, uzbrojenia – czyli realizacji zadań publicznych. Pierwszymi zakończonymi zadaniami były następujące realizacje: rewitalizacja budynku uczelni o profilu artystycznym – University of the Arts London (Ryc.1), towarzyszący plac Granary Square (Ryc.2) oraz trakt królewski (King's Boulevard) i most.

Kwestie atrakcyjności turystycznej poszczególnych obszarów są w angielskim systemie planowania rozwoju elementem szczegółowej analizy i ustaleń. Dla obszaru Kings Cross zapisano [*King's Cross Opportunity Area Planning & Development Brief*, 2004, s.28]: konieczność rozwijania bazy hotelowej ze względu na dostępność komunikacyjną (międzynarodowy dworzec kolejowy) i walory kulturowe (a więc potencjalne „magnesy” dla turystów), tworzenie miejsc-atrakcji – punktów widokowych, tarasów, ograniczanie hałasu i negatywnych skutków rozwoju urbanistycznego, podnoszenie kwalifikacji, prowadzenie lokalnych szkoleń w zakresie turystyki.

Innowacyjne, w stosunku do polskich realiów, jest samo podejście do procesu budowy Kings Cross, które stało się długoterminową i ważną inwestycją w mieście. Władze miasta w ramach polityki informacyjnej uczyniły także swoistą atrakcję z samego placu budowy, przedstawiając jednocześnie dawną tożsamość miejsca, jak i współczesne założenia rozwojowe tego obszaru. Ważną rolę w tym pełniły punkty informacyjne mieszczące się początkowo w dawnym budynku German Gymnasium, potem Kings Cross Visitor Centre. W dalszym ciągu, w ramach polityki informacyjnej oprowadzane są grupy z przewodnikami, zorganizowano wieżę widokową na budowę oraz Granary Square.

Do najbardziej wartościowych budowli (pod kątem dawnej tożsamości) można zaliczyć: stacje Kings Cross i St. Pancras, budynek German Gymnasium, zbiornik gazu nr 8, trojczek

⁵ Inwestycja powstawała w oparciu o partnerstwo: Argent King's Cross Limited Partnership, London & Continental Railways Limited oraz DHL Supply Chain.

⁶ Pierwotni właściciele: London & Continental Railways Limited and Excel.

zbiorniki gazu, magazyny koksu (Coal Drops), hotel Grant Northern, wielki magazyn towarów (Middland Good Shed), budynek na ryby i koks (Fish and Coal Building) itd.

Jedną z atrakcji, która wpisuje się historię tego miejsca, jest przestrzeń wykreowana przez fikcję literacką, a mianowicie Peron 9 stacji Kings Cross, który zaistniał w książce Harry Potter (J.K. Rowling). Z tego peronu bohaterowie powieści, uczniowie, dojeżdżali do Szkoły Magii i Czarodziejstwa w Hogwart. Miejsce to jest zatem odwiedzane przez licznych fanów przygód Harrego Pottera.

Ważną rolę w „życiu” opisywanego miejsca pełnią wydarzenia kulturalne odbywające się w plenerach przestrzeni publicznych, jak i odrestaurowanych budynkach, które stopniowo są udostępniane do tego typu działalności.

Decyzja o urbanistycznej przebudowie całego rejonu i pozostawienie elementów dawnego dziedzictwa historycznego okazała się ratunkiem dla upadającej dzielnicy Londynu. Wobec powszechniej tendencji odnowy obszarów centrów miast, polepszania jakości życia w miastach – tereny poprzemysłowe stanowią wciąż rezerwy urbanistyczne, które w ramach udostępniania nowych terenów można obecnie przekształcać.

Najważniejszym elementem sukcesu tej inwestycji było strategiczne podejście do zarządzania poprzez powołanie specjalnej, skutecznej i kompetentnej instytucji rządowej LCR oraz odpowiedzialność za podejmowane decyzje.

Takimi obszarami na terenie Polski o podobnej specyfice są np.: w Warszawie przemysłowa Praga, Wola, próby przekształceń podejmowane są w Łodzi, Katowicach i wielu innych miastach, których dawna tożsamość związana była z przemysłem.

Ryc. 1. Granary Square i budynek University of the Arts London w rejonie King Cross. Widok ze specjalnej wieży widokowej – atrakcji turystycznej. Londyn. Fot. aut. 2013.



Ryc. 2. Zrealizowana przestrzeń publiczna - Granary Square. Londyn. Fot. aut. 2013.



2.2 Exhibition Road

Exhibition Road (Ryc.3) jest główną aleją w sercu kulturalnego, a w zasadzie muzealnego, centrum Londynu. Łączy rejon stacji metra South Kensington i Hyde Park, dochodząc do Kensington Road poprzez położone w bezpośrednim sąsiedztwie obiekty instytucji takich jak: Muzeum Historii Naturalnej, Muzeum Wiktorii i Alberta, Muzeum Nauki, istniejące od 1940 r. Ognisko Polskie (oraz w bliskim sąsiedztwie: Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego), Królewskie Towarzystwo Geograficzne, Instytut Goethe'go, Imperial College London i nieco dalej: Royal Albert Hall, Serpentine Gallery (w Hyde Park). Cały rejon jest doskonałą egzemplifikacją stylu wiktoriańskiego, nobliwego Londynu, choć jedynie w fasadzie, bowiem obecnie pod względem struktury społecznej jest tygłem kulturowym. Niewątpliwie, rejon Kensington jest odwiedzany zarówno przez turystów spragnionych poznania bogactwa zbiorów muzealnych, ale również przez bywalców luksusowych butików, sklepów, domów handlowych (Harrods, Sloan Avenue itp.) – łącznie około 11 milionów osób rocznie⁷. Miejsce to w tej przybliżonej formie funkcjonuje od 1851 r. czyli od czasu Wielkiej Wystawy Światowej, która odbywała się na opisywanych terenach⁸, a której znakomitą „ekspozycją” do czasu przeniesienia w 1854 r. był Pałac Kryształowy zaprojektowany przez Josepha Paxtona⁹.

W związku z planowaną na 2012 r. Olimpiadą w Londynie postanowiono nadać głównemu szlakowi – Exhibition Road – nową oprawę architektoniczną. Prace nad koncepcją rewitalizacji zaczęły się już w 2004 r. od przeprowadzenia szeregu analiz dotyczących ruchu w tym rejonie, a także badań terenowych pod kątem udostępnienia alei osobom niepełnosprawnym¹⁰. Autorami idei architektonicznej (przede wszystkim planu zagospodarowania ulicy) jest biuro Dixon Jones Architects, które zostało wyłonione w drodze konkursu na najlepszą koncepcję (2003)¹¹.

Rozwiązania architektoniczne, których zadaniem była poprawa funkcjonalności ulicy, polegały na: ujednoliceniu posadzki na całej szerokości, tak aby ciąg był jednoprzestrzenny; usunięto także wszelkie zbędne bariery przestrzenne, na które mogłyby natrafić osoby niewidome, czy niedowidzące¹²; w odległości 4 m od pierzei zastosowano rodzaj rozdzielania stref (pieszo-jezdnej i bezpiecznej pieszej) w posadzce – zastosowano wyraźny czarny pas pełniący rolę odwodnienia, dodatkowo wspomógł go został perforacją dla osób niewidomych (brak krawężników). W obszarze ulicy może odbywać się ruch samochodowy, jednak maksymalna prędkość została ograniczona do 20 km/h. Ponadto wprowadzono nowoczesne oświetlenie, zaprojektowano szerokie przejścia przez ulice.

Przestrzeń zintegrowana, tj. wspólna dla ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego, to całkowity odwrót od modernistycznych idei separacji tych stref i niwelowanie negatywnych skutków – karykaturalnego, antymiejskiego rozrostu sieci dróg, stanowiących bariery przestrzenne dla pieszych, a tym także turystów. Takie modelowanie przestrzeni ma tyle samo zwolenników, co przeciwników. Argumentem mówiącym, że jest to ryzykowne rozwiązanie, stanowią właśnie kwestie bezpieczeństwa osób z problemem

⁷ Niektóre szacunki mówią o 20 milionach osób rocznie przemierzających Exhibition Road.

⁸ Zyski z tejże wystawy, z inicjatywy organizatora – księcia Alberta, posłużyły do budowy budynków publicznych w omawianym rejonie. W ten sposób powstały Muzeum Wiktorii i Alberta, czy Royal Albert Hall.

⁹ Po przeniesieniu Pałacu Kryształowego do Upper Norwood obiekt spłonął w 1936 r. Obecnie wysuwa się śmiało propozycje odbudowy tego pałacu, który byłby atrakcją turystyczną i świadectwem dziedzictwa kulturowego. Pomysłodawcami są inwestorzy arabscy (sic!).

¹⁰ W badaniach partycypowała sąsiadująca uczelnia – Imperial College. Badania dotyczące osób niewidomych i skuteczności zastosowanych pasów perforowanych zostały opublikowane [*Passionate about Research: Exhibition Road Corduroy Delineator Testing – Raport for Royal Borough of Kensington and Chelsea*, 2011].

¹¹ Organizatorem konkursu były rady dzielnic Kensington i Chelsea.

¹² Stosuje się jednak tymczasowe barierki przy wejściach do obiektów muzealnych.

widzenia¹³. Zaskakujące i zarazem wątpliwe wydaje się twierdzenie, że przestrzeń zintegrowana, pozbawiona wszelkich elementów małej architektury, jest przestrzenią zachęcającą do międzyludzkich kontaktów, przestrzenią społeczną¹⁴, skoro z samego założenia jest to przestrzeń ruchu, a więc nie sprzyjająca „zatrzymaniu się”. W przypadku Exhibition Road elementy te zostały ograniczone, ale nie wyeliminowane całkowicie, nie mniej jednak ich ustawienie sprzyja bardziej szybkiemu przemieszczaniu się niż przebywaniu w danym miejscu.

Coraz częściej mówi się, że w obliczu starzenia się społeczeństwa na całym świecie, należy zacząć projektować przestrzeń także pod tym kątem. Przestrzeń śródmiejska, przyjazna, pozbawiona barier jest w wielu aspektach korzystniejsza dla osób starszych, choćby ze względu na dostęp do specjalistycznych usług medycznych, ale także pod względem integracji społecznej. Tę grupę także należy rozpatrywać jako potencjalnych turystów.

Argumenty ekonomiczne sprzyjają ogólnej integracji ruchu ulicznego (miejskiego) oraz inwestowania w rozwój centrów miast. Wynika to z faktu, iż miast nie stać na przeznaczanie dodatkowych powierzchni na zbędną strefę komunikacji – połączenie przedmieść. Rozrost peryferii powoduje konieczność doprowadzenia kosztownej infrastruktury.

Przedstawione rozwiązania architektoniczne, w których główny nacisk położono na sprawy funkcjonalności, wydają się niedostateczne, jeśli chodzi o sferę kulturową – budowania narracji w przestrzeni publicznej o tak bogatej przeszłości.

Nowoczesna oprawa architektoniczna jest znakiem współczesności, nie nawiązuje jednak w żaden sposób stylistyką do przeszłości.

Obszar rewitalizacji objął powierzchnię ok 22 000 m². Nową posadzkę wykonano z dwóch rodzajów granitu: szarego i różowego (rzeczywisty kolor jest jasno-beżowy). Rysunek posadzki jest charakterystyczny – są to ukośne pasy z kontrastujących względem siebie granitów. Dzięki temu powstało wrażenie powiązania przeciwległych stron alei. Wspomniany dobór kolorystyczny nie nawiązuje w żaden sposób do kolorystyki otoczenia, przede wszystkim do przylegających obiektów publicznych.

W ramach prac rewitalizacyjnych zredukowano liczbę latarni. Oświetlenie całej przestrzeni zapewniają charakterystyczne, wysokie, strzeliste maszty (20-metrowe, ustawione w szeregu, po środku ulicy) z punktami światła białego, diodami na niskim poziomie i światłami LED na samych końcach. Starano się w ten sposób osiągnąć efekt oświetlonej jednolitej przestrzeni.

W tej samej środkowej strefie ulicy umieszczono elementy małej architektury: ławki, kosze przy masztach, donice, stojaki na rowery. Poza tą strefą występują nieliczne punkty informacji przestrzennej oraz punkty z rowerami miejskimi.

Dostępność do tego obszaru zapewniają środki transportu publicznego: metro (stacja South Kensington – 30 mln użytkowników rocznie), autobusy (nieliczne przejeżdżające przez samą Exhibition Road) oraz rowery miejskie.

W opisanym przykładzie został podkreślony kontekst przestrzeni kultury i nauki, jednakże nowa oprawa architektoniczna alei nie generuje tychże wartości. Poprzez ukształtowanie, czy wyposażenie tej konkretnej przestrzeni publicznej odbiorca nie jest w stanie dowiedzieć się więcej o historii miejsca. Jedynie odróżniająca od reszty nawierzchnia wskazuje kierunek poruszania się. Nadanie funkcji edukacyjnej traktowi poprzez wprowadzenie elementów informacji wizualnej wzbogaciłoby wartość miejsca.

¹³ Taki sam problem był rozważany podczas prac rewitalizacyjnych Krakowskiego Przedmieścia w Warszawie, w których autorka brała czynny udział. W tym wypadku rozwiązania były jednoznacznie przesadzone przez obowiązujące przepisy prawa – konieczność wydzielenia strefy jezdnej poprzez krawężniki.

¹⁴ Tak twierdzi m.in. Jonathan Schiffers – starszy konsultant w New Economy Foundation [*Are urban environments best for an ageing population?*, b.r.].

Ryc. 3. Exhibition Road w okolicy Muzeum Nauki. Londyn. Fot. aut. 2013.

2.3 Cutty Sark

Przestrzeń wokół zabytkowego żaglowca Cutty Sark¹⁵ (Ryc.4) została w 2012 r. przekształcona, co było związane z pożarem statku w 2007 r., który wydarzył się podczas prac remontowych¹⁶. Miejsce to stanowi zespół ważnych dla miasta obiektów muzealnych w londyńskiej dzielnicy Greenwich: National Maritime Museum, Royal Observatory Greenwich, The Queen House i właśnie Cutty Sark. Dziedzictwo historyczne tego obszaru pokazuje dorobek angielskiej floty i sukcesy w dziedzinie astronomii. W 1997 r. kompleks Maritime Greenwich został uhonorowany wpisem na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Przyrodniczego UNESCO, co obliguje jeszcze mocniej do zachowawczego podejścia podczas wszelkich prac rewitalizacyjnych.

Kliper Cutty Sark pływał początkowo pod banderą brytyjską (Red Ensign). Służył do transportu herbaty z odległych Chin (pierwszy ładunek herbaty wynosił 1450 ton) [Royal Museums Greenwich, b.r.], przemierzając trasę do Szanghaju poprzez Przylądek Dobrej Nadziei (przed budową Kanału Sueskiego w 1869 r.), a potem jego funkcja na tym kierunku osłabła, czego główną przyczyną było używanie do transportu coraz szybszych statków, wśród których prym wiodły parowce. Od 1883 r. Cutty Sark pływał do Australii z ładunkami wełny pod wodzą wybitnych kapitanów: Moore'a i Woodgeta, osiągając duże prędkości i wydajność transportową.

W okresie 1895-1922 statek stał się własnością portugalską – Ferreira Company. Został sprzedany za 2100 funtów, przybierając także samą nazwę, co właściciel – tj. Ferreira. Żaglowiec był wysyłany do Rio, Nowego Orleanu, Mozambiku, Angoli, Wielkiej Brytanii.

¹⁵ Nazwa pochodzi od szkockiego określenia skąpej, damskiej koszuli.

¹⁶ Statek nie spłonął w całości dzięki temu, że ponad połowa elementów była zdemontowana podczas prowadzonych prac remontowych.

Kiedy w 1916 r. został uszkodzony maszt, zaistniały trudności w naprawie tak unikalnej konstrukcji. Trafił wówczas do portu w Falmouth (1922 r.), gdzie dostrzegł go późniejszy nabywca – Winfried Dowman. Odkupił statek po dużo wyższej, od faktycznej wartości, cenie.

W 1923 r. właśnie dzięki kapitanowi Winfriedowi Dowman'owi Cutty Sark powrócił do Anglii, gdzie był kotwiczony – kolejno w dokach w: Falmouth, Worthing, a od 1954 r. w Greenwich. Przez cały ten okres pełnił rolę przede wszystkim statku szkoleniowego. Dzięki jego wartościom historycznym, ale i „urodzie”, statek ten miał niebywale szczęście i kilkakrotnie uniknął likwidacji. Właśnie w ten sposób, w 1951 r. trafił do Londynu (przy okazji zorganizowanego festiwalu „Britain Festival”), dostrzegł go wówczas ówczesny dyrektor National Maritime Museum – Frank Carr. Zakupił żaglowiec, który był szykowany do złomowania. W tym momencie statek stał się własnością publiczną. Od 1954 r. stacjonuje w Greenwich jako statek-muzeum.

Dla historii miejsca i przeobrażenia go przełomem był wspomniany na początku pożar statku w 2007 r. Ze względu na wartość kulturową (historyczną, edukacyjną, muzealną) podjęto decyzję o jego odbudowie. Autorami koncepcji architektonicznej są architekci z biura projektowego Grimshaw Architects, natomiast zagospodarowaniem placu zajęli się holenderscy architekci krajobrazu – z biura projektowego ORKA Landscape Architects. Nowa odsłona miejsca wpisanego już w mapę kulturalną Londynu sprawiła, iż Cutty Sark jest niebywałą atrakcją turystyczną.

Żaglowiec oprócz wspomnianych wartości jest ciekawym eksponatem, gdyż prezentuje nowatorskie rozwiązania XIX-wieczne, kiedy to do budowy statków zaczęto używać kompozyty żelaza w połączeniu z drewnem, które były odporne na krytyczne warunki użytkowania. Zadaniem architektów było takie wkomponowanie odrestaurowanego obiektu, które pokazałoby wszystkie możliwe walory Cutty Sark. Głównym pomysłem było wprowadzenie (a przez to także ekspozycja) kadłuba statku w pomieszczenie w pełni przeznaczone do zwiedzania – klimatyzowane, doświetlone dzięki zastosowanemu przekryciu ze szkła (Ryc.5). Statek został częściowo wpuszczony, jakby zanurzony, w przestrzeń ekspozycyjną i użytkową. Użycie szkła jest nawiązaniem do naturalnego kontekstu – wody, a dodatkowo powoduje ciekawy efekt o zmroku, kiedy pomieszczenia są oświetlone. Nadaje to swoistą lekkość żaglowcowi, który także ma subtelną, delikatną i smukłą, lecz wytrzymałą konstrukcję.

Na statku, oprócz podstawowego przeznaczenia – tj. muzeum, funkcjonuje również: teatr (Michael Edwards Studio Theatre), kawiarnia (Even Keel Café) i usytuowany zaraz przy wejściu sklep z pamiątkami. Istnieje możliwość wynajmu powierzchni statku na zamknięte przyjęcia i inne wydarzenia. W równym stopniu kontynuowana jest misja edukacyjna, w związku z czym w programie wydarzeń znajduje się szeroka oferta skierowana do najmłodszych dzieci i dzieci w wieku szkolnym. Organizowane są np. przyjęcia piratów, spotkania z kapitanem, malowanie masek na Nowy Chiński Rok itp.

Otoczenie (Cutty Sark Gardens) zaprojektowano z założeniem stworzenia przestrzennego placu z ogrodami, które stanowiłyby bufor pomiędzy Tamizą a częścią miejską Greenwich. Elastyczny układ, bez zdefiniowanych wyraźnie stref, umożliwia odbiór miejsca w małej skali, jak i w dużej. Dzięki takiemu rozplanowaniu nie ma trudności w organizacji wydarzeń z dużą liczbą uczestników. Umożliwiono także lepszy dostęp na plac poprzez liczniejsze wejścia z różnych stron. Możliwy jest także spacer wzdłuż brzegu Tamizy. Obiekt statku stanowi dominantę placu – jest swoistą „rzeźbą”. Drugim takim akcentem jest charakterystyczny szyb – zejście do pieszego tunelu pod Tamizą, który łączy Greenwich z Wyspą Psów (Isle of Dogs)¹⁷ W przestrzeni placu znajduje się fontanna w postaci strumieni wody wychodzących z posadzki. Miejsce to jest przyjazną przestrzenią dla dzieci. Części zielone placu otoczone są kamiennymi murkami, które służą m.in. do

¹⁷ Tunel skonstruował sir Aleksander Binni w latach 1899-1902, a zrealizowało przedsiębiorstwo John Cochrane & Co. Tunel służył pracownikom doków do komunikacji pomiędzy dwoma brzegami Tamizy.

siedzenia. Część placu o charakterze tarasu widokowego na Tamizę i Canary Wharf otoczona jest barierą z drewnianą poręczą, co w pewien sposób nawiązuje do sztuki rzemieślniczej zastosowanej przy budowie żaglowca. Pierwotnie zaprojektowano przekrycie fragmentu placu zielonym dachem. Ta część miała być przeznaczona dla ewentualnych wolnostojących kramów, kiosków itp. Obecnie funkcjonują one w ramach otwartej przestrzeni. Oświetlenie miejsca nocą sprawia, że jest to strefa bezpieczna i „żyjąca” przez cały czas. W sferze informacji przestrzennej nie ma elementów, które w sposób jednoznaczny nawiązują do tematu miejsca. W rysunku posadzki mocno zaznacza się kierunek dojścia do obiektu, który jest przedłużeniem drogi od strony południowej. Podejście projektowe polegające na minimalnej ingerencji w przestrzeń zastaną jest zgodne z intencjami ochrony dziedzictwa kulturowego, którego wyrazem był wpis na Listę UNESCO.

Ryc. 4. Cutty Sark – widok od strony południowej. Londyn. Fot. aut. 2013.



Ryc. 5. Kliper Cutty Sark – widok od wnętrza poprzez szklane przekrycie. Londyn. Fot. aut. 2013.



2.4. Queen Elizabeth Olympic Park

Realizacja Parku Olimpijskiego w Londynie jest wynikiem założenia mającego na celu przekształcenie terenów poolimpijskich, a także realizację programu rewitalizacji dzielnicy Stradford. Dzięki tym działaniom mieszkańcy zyskali nowe możliwości: poprawę warunków życia, nowe miejsca pracy, lepszy wizerunek, dodatkowe połączenia transportowe z centrum (linia metra *Jubilee Line*) itd. Miejsce to odzwierciedla wartości kulturowe, bliskie Anglikom, a przejawiające się poprzez doskonale ukształtowane tereny otwarte, dzięki doświadczeniom w projektowaniu krajobrazowym. Wspólnie z inwestycją publiczną, jaką jest park, zrealizowano także duże centrum handlowe (Ryc.6), tak więc jest to nowa, miejska część Londynu. Program przekształceń przewidziany jest jako projekt długoterminowy, trwający do 2030 roku [*Your Sustainability Guide to Queen Elizabeth Olympic Park 2030*, 2012].

Park Olimpijski jest realizowany w oparciu o dwa przeprowadzone konkursy architektoniczne i chociażby poprzez ten fakt wyraźnie podzielony jest na dwie części: południową – South Park¹⁸ i północną – North Park¹⁹ (Ryc. 7, 8, 9). Wielkość przekształcanego otwartego terenu zielonego jest zbliżona do podobnych londyńskich założeń, jak choćby: Hyde Park, Regent Park, czy pobliski Victoria Park.

W ujęciu miejskim, podobnie jak w przypadku Kings Cross, realizacja parku i infrastruktury towarzyszącej jest ogromnym przedsięwzięciem, służącym zarówno lokalnym mieszkańcom, mieszkańcom Londynu, jak i turystom. W ramach założeń projektowych postanowiono rozwinąć część miejską w postaci pięciu centrów lokalnych – w tym poprzez adaptację wioski olimpijskiej (ok. 3800 domów/mieszkań) oraz realizację nowych miejsc do zamieszkania (500/800 domów/mieszkań), które nawiązują do typowej szeregowej zabudowy angielskiej, która podkreślana jest jako element „dziedzictwa kulturowego”. Układ urbanistyczny jest nawiązaniem do układu ulic Londynu [*A walk around Queen Elizabeth Olympic Park*, 2013, s.6]. Park stanowi centrum układu, wewnątrz którego kluczowe role pełnią obiekty poolimpijskie: stadion, charakterystyczna 114-metrowa wieża ArcelorMittal Orbit, Aquatics Centre, Cooper Box Arena, VeloPark oraz hale hokeja i tenisa (Lee Valley Hockey and Tennis Centre).

Północna część parku, North Park, jest przeznaczona w większym stopniu do użytku przez okolicznych mieszkańców. Skoncentrowana jest wzdłuż doliny rzeki Lea, która przebiega przez cały obszar. Głównymi atutami miejsca są liczne przestrzenie dla sportu, rekreacji, organizowania pikników, zabaw, sportów, aktywnego wypoczynku itp.

Jest to także siedlisko dzikich zwierząt i miejsce występowania różnorodnej roślinności. Ze względu na specyfikę i otoczenie obszar ten jest elementem większego systemu przyrodniczego związanego z doliną rzeki Lea.

Ważną częścią zadania konkursowego na projekt tej części parku był plac zabaw dla dzieci. Ponadto zaproponowano realizację obiektu wielofunkcyjnego o powierzchni 470 m²: integrującą lokalną społeczność kawiarnię i szereg obiektów, w budowie których wykorzystano topografię terenu. Znaczną część parku udostępniono zwiedzającym w lipcu 2013 r., pozostała przewidziana jest do ukończenia w kwietniu 2014 r.

South Park stanowi obszar o nieco innym charakterze. Jest to przede wszystkim przestrzeń publiczna, która wprowadza użytkowników w cały kompleks. Publiczny charakter jest wyrażony poprzez nagromadzenie symbolicznych i programowych rozwiązań. Głównymi elementami na terenie parku są: stadion i charakterystyczna wieża, które nawiązują do wydarzenia inicjującego powstanie Queen Elizabeth Olympic Park – czyli Olimpiady w 2012r. Bogactwo form zapewniają barwne ogrody. Przygotowano także przestrzeń pod kątem przewidzianego całorocznego programu: spektakli, wystaw i festiwali.

¹⁸ Zwycięzcą została pracownia James Corner Field Operation z Nowego Jorku (2011).

¹⁹ Zwyciężyła koncepcja brytyjskiego studia ErectArchitecture (2011).

Obsługę użytkowników zapewnia zaprojektowane przez biuro Make Architects centrum o powierzchni 840 m², w którym znajdują się: punkt informacyjny, kawiarnia, taras widokowy na dachu.

Układ bazuje na konkursowej koncepcji zakrzywionej w łuk promenady, która stanowi „kręgosłup” całej kompozycji. Jest to główna przestrzeń spacerowa, w pełni wyposażona w elementy typowe dla przestrzeni publicznej: ławki, kosze, oświetlenie, kioski. Do promenady przylegają zakątki o większym stopniu prywatności, które są ukształtowane w aneksy. Całość założenia jest w pełni dostosowana do różnego typu aktywności na tzw. świeżym powietrzu, a także dla różnych grup wiekowych, co zapewnia komfort i bezpieczeństwo użytkowania.

Powyższy przykład realizacji parku dowodzi, iż możliwe jest stymulowanie rozwoju większej części miasta poprzez inwestycje niekomercyjne (tj. inne niż biura, czy obiekty handlowe), lecz nadużyciem byłoby całkowite wyłączenie czynnika komercyjnego, bowiem nawet w rozległych przestrzeniach parkowych istnieje szereg funkcji, które są „biletowane” lub też przynoszą zysk w inny sposób.

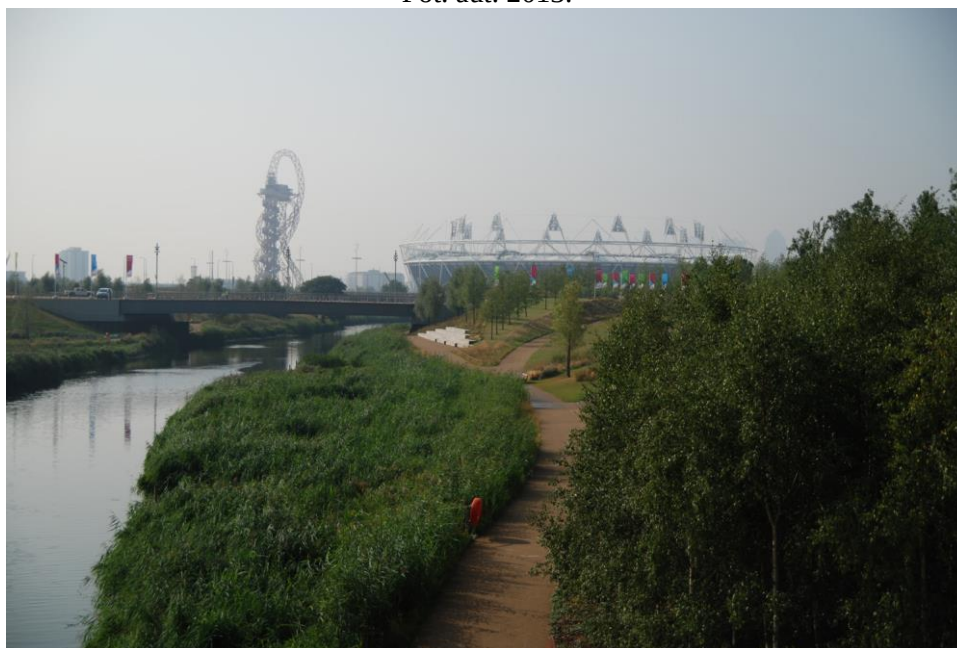
Queen Elizabeth Olympic Park jest inwestycją, która powstaje w oparciu o rozwój zrównoważony. Drugą podkreślaną kwestią jest idea budowania przyjaznego sąsiedztwa, co ma wymiar lokalny i ponadlokalny. Przestrzeń tworzona pod kątem rekreacji i turystyki (w tym wypadku przestrzeń „niezabudowana”) może generować rozwój, który przekłada się na nowe miejsca pracy i ogólny wzrost gospodarczy rejonu.

Ryc. 6. Centrum handlowe w rejonie poolimpijskim w Londynie.
W tle widoczna wieża ArcelorMittal Orbit. Fot. aut. 2013.



Ryc. 7. Część północna Parku Olimpijskiego – Cooper Box Arena. Londyn. Fot. aut. 2013.



Ryc. 8. Część północna Parku Olimpijskiego. Londyn. Fot. aut. 2013.**Ryc. 9.** Część północna Parku Olimpijskiego. Widok na wieżę i stadion olimpijski. Londyn. Fot. aut. 2013.

2.5. Turystyka związana z architekturą i wydarzeniami okresowymi

Coraz częściej w programach turystycznych wielkich metropolii pojawiają się chętnie oglądane obiekty architektoniczne – np. spektakularne, szokujące odbiorców budynki współczesne, czy też obiekty architektury/sztuki o charakterze tymczasowym, traktowane jako wydarzenia cykliczne, sezonowe.

W przypadku Londynu na uwagę zasługuje idea pawilonu Serpentine Gallery w Hyde Park (dokładniej: Kensington Gardens). Co roku, począwszy od 2000 r., obiekt każdorazowo projektowany jest przez światowej sławy architekta. Realizacje stają się celem turystycznym różnych grup odbiorców – zarówno profesjonalnie związanych z architekturą, jak i osób przygodnych. Dotychczasowymi autorami pawilonów byli: Zaha Hadid, Daniel Libeskind, Toyo Ito, Oskar Niemeyer, Alvaro Siza wraz Eduardo Souto de Moura, Rem Koolhaas z Cecil Balmond, Kjetil Thorsen, Frank Gehry, SANAA, Jean Nouvel, Peter Zumthor, Ai Weiwei razem z Herzogiem & de Meuron, Sou Fujimoto. Naczelnym przesłaniem każdego dzieła jest przyciągnięcie uwagi i zaproszenie do obcowania ze współczesną architekturą. Zawarcie idei

przestrzennej w tak małej i tymczasowej formie wymaga mistrzowskiego kunsztu. Idea ta promuje architekturę jako sztukę, działając także na korzyść samego miejsca tych corocznych akcji architektonicznych.

Inną atrakcją o charakterze tymczasowym jest rzeźba wyeksponowana na czwartym plincie, na Trafalgar Square. Wybór i przesłanie jest za każdym razem wydarzeniem, co sprawia, że obiekt jest chętnie oglądany, fotografowany, zapisuje się w historii miejsca pomimo jego fizycznej nietrwałości.

W programach turystycznych Londynu można znaleźć bogatą ofertę atrakcji związaną z planowaniem miejskim, czy architekturą (Design of the Times – Discover the modern face of the London, Kings Cross Regeneration and Innovation Tour, In-deph Architecture/Planning Experience, London Modern Architecture Walking Tour i inne), co sprawia, iż krajobraz miejski, a także dyscyplina, jaką jest architektura, staje się równoprawnym produktem marketingowym.

3. Wnioski

Przedstawione przykłady można podzielić na dwie grupy: jedną stanowią zupełnie nowe miejsca na mapie turystycznej Londynu (Kings Cross, Queen Elizabeth Olympic Park), zaś drugą miejsca, które istniały, ale zyskały nowy „kostium” (Exhibition Road, Cutty Sark).

W przypadku obydwu grup kładziony jest nacisk na aspekty kulturowe. W nowych punktach, opisywanych powyżej „miejscach-atrakcjach” są one dopiero odkrywane, a w istniejących utrwalane. Wartość nadaje im sens poznawczy, co sprawia, że obiekt jest ciekawy dla odbiorcy – ze względu na treść, wartość estetyczną, poznawczą, czy też walory rekreacyjne miejsca.

Na uwagę zasługuje fakt, że w przypadku miast o tak bogatej historii jak Londyn, turystyka nie opiera się wyłącznie na aspektach zabytkowych miasta, czy budynków, a wciąż poszukuje się nowych dróg, aby w tej rywalizacji cywilizacyjno-kulturowej jak najkorzystniej ukazać wartość własnego kraju czy miasta.

Na podstawie przeprowadzonych analiz wyodrębnić pewne rozwiązania, których wdrożenie pomogłoby wielkim, polskim miastom w ich promocji poprzez turystykę. Ocena dotycząca dotychczasowych działań w tym zakresie jest krytyczna, acz można uznać iż istnieje potencjał, który może przyczynić się do wzrostu zainteresowania turystów polskim dziedzictwem kulturowym.

Najpoważniejszym zastrzeżeniem jest uboga forma lub brak opracowań o znaczeniu strategicznym (tworzących politykę miejską) w zakresie turystyki polskich miast. Przykładowo, Warszawa nie posiada żadnego formalnego dokumentu, który określałby zasady kształtowania polityki dotyczącej tej kwestii. Podjęte były próby stworzenia takiego opracowania (Strategia Rozwoju Turystyki m. st. Warszawy do 2020 roku), jednakże zakończyły się niepowodzeniem (rozwiązano umowę z firmą wyłonioną w drodze przetargu). Władze miasta zapewniają, że takie programy są konsultowane na zasadach eksperckich (czyli doraźnie), ale nie są one w żaden sposób dostępne dla osób „z zewnątrz”. Przykłady „londyńskie” pokazują, że są realizacjami ściśle wyznaczonych celów zapisanych w ramach polityki miejskiej.

W odniesieniu do omówionego procesu przekształceń rejonu stacji Kings Cross jako niedocenione można uznać niektóre zespoły urbanistyczne z obszaru Polski, obrazujące konkretne okresy historyczne i związane z tym dobra kultury. Jako przykłady można wskazać obszary zawierające dziedzictwo przemysłu XIX-wiecznego, pokazujące okres idei odrodzenia Polski Międzywojennej, okres II wojny światowej i powojenny – upamiętniający heroiczną odbudowę Ojczyzny, czy też socrealizm, który ciekawy jest z punktu widzenia odbiorcy „obcego”. Ich odzwierciedlenie w jakiegokolwiek formie przyczyniłoby się

do kształtowania tożsamości miejsca oraz tożsamości historycznej, na której punkcie, w dobie globalizacji, powinno być szczególne wyczulenie.

Architektura nie może być traktowana jest wyłącznie formalnie i funkcjonalnie – tzn. jako własność właściciela, który podejmuje arbitralnie decyzje odnośnie jej kształtu, jak dzieje się to obecnie w Polsce. W tej kwestii władze miast nie biorą dostatecznie wyraźnie odpowiedzialności za politykę przestrzenną, która należy do ich fundamentalnych zadań. Nie dostrzega się wymiernych korzyści dla miasta, jako ogółu, jakie płyną z podnoszenia estetyki poszczególnych obiektów²⁰. Formą zaangażowania zarówno władz miejskich jak i inwestorów zewnętrznych mogłoby być partnerstwo publiczno-prywatne, dzięki któremu obie strony czerpałyby zyski, natomiast inwestycje miałyby charakter zintegrowany i włączający wszystkich interesariuszy w proces budowania: zarówno władze, inwestora, jak i społeczność lokalną.

Przykład realizacji ogromnego Parku Olimpijskiego w Londynie pokazuje, jak można zarządzać miastem w skali większej niż lokalna (niemal regionalnej), z uwzględnieniem odległych perspektyw czasowych. Można uznać, iż przeznaczenie tego obszaru na funkcje „niekomercyjną” ma wymiar strategiczny – tereny te stają się obecnie atrakcją turystyczną, a także magnesem dla rozwoju gospodarczego dla okolicy, jednakże są jednocześnie rezerwą terenową na przyszłość, co można jest realizacją zrównoważonego rozwoju, do którego przestrzegania zobowiązała się także Polska.

Tereny zieleni w polskich miastach zagrożone są zabudową. Nie wykonuje się analizy mocnych i słabych stron takich decyzji. W rachunku władz miasta obszary te wymagają kosztownych nakładów na ich utrzymanie, nie przynoszą dochodów. Nie ma alternatywnej koncepcji, nowej idei dla otwartych terenów, dla których wiodącymi elementami byłby: nowa funkcja i nowatorski sposób zarządzania.

Problem jest wart rozwiązania, tym bardziej że z strukturach polskich miast jest wciąż wiele parków, obszarów niezbudowanych, które będą wkrótce zagrożone, jeśli nie powstanie pomysł nowego zarządzania nimi. Takich rozwiązań nie przyniosło zagospodarowanie terenów wokół obiektów sportowych po Mistrzostwach w Piłce Nożnej - Euro 2012. Obecnie, mimo że perspektywy były inne, są to miejsca wyłączone z aktywnych funkcji miejskich – ogrodzone, monitorowane, niedostępne.

Analizując wykorzystanie potencjału zespołów urbanistycznych w krajach Europy Zachodniej, można powiedzieć, że w Polsce nie dostrzega się go dostatecznie wyraźnie i nie czerpie się z niego korzyści. Do takich obszarów można zaliczyć tereny osiedli, które tworzą swoiste mikro-wnętrza i są specyficznymi bytami kulturowymi – często projektowane przez znanych architektów (warszawskie Sady Żoliborskie Haliny Skibniewskiej, osiedla Oskara Hansena (Lublin, Warszawa) – podziwianie i uznane idee formy otwartej na świecie i wiele innych).

W strategiach rozwoju polskich miast nie planuje się obszarów miast pod kątem oferty muzealnej, czy szerzej atrakcji turystycznych, chociaż takie podejście można było zauważyć w planach przedwojennej Warszawy (rozwój miasta wg planów prezydenta S. Starzyńskiego). Obecnie brakuje spójnej w skali Warszawy koncepcji dla muzeów – dominuje rozproszenie na terytorium miasta i dosyć „sztaampowa” oferta. Plany dotyczące budowy nowych obiektów

²⁰ W Warszawie o 1989r. zrealizowano pojedyncze projekty rewitalizacji przestrzeni publicznych, Jedną z najbardziej spektakularnych była Rewitalizacja Krakowskiego Przedmieścia w Warszawie (Trakt Królewski) – proj. zrealizowany pod kier. dr. arch. Krzysztofa Domaradzkiego. Jest to obecnie jeden z niewielu rejonów atrakcyjnych pod względem turystycznym. Podstawowym założeniem było odniesienie się do kwestii kulturowych.

– Muzeum Wojska Polskiego, Muzeum Historii Polski, Muzeum Sztuki Nowoczesnej, rozbudowa Muzeum Narodowego i modernizacje dotychczasowych gmachów nie są realizowane. Pozytywnym działaniem jest organizowana Noc Muzeów, podczas której można w krótkim odstępie czasu zwiedzić kilka obiektów, ale jest to wydarzenie „okazjonalne”.

Analizując ofertę placówek muzealnych można mieć zastrzeżenia (poza nielicznymi wyjątkami) do sposobu przedstawiania kwestii historycznych, czy dotyczących tożsamości narodowej (np. tradycji rycerskich, szlacheckich, ludowych, religijnych, kulturowych, regionalnych itp.). Wydaje się być on mało atrakcyjny w stosunku do innowacyjnych, interaktywnych propozycji muzeów zagranicznych.

Zaangażowanie władz miejskich w budowę budynków publicznych o wysokich walorach architektonicznych może działać na rzecz promocji tych miast. Pozytywnymi przykładami są np.: Biblioteka Uniwersytetu Warszawskiego (z ogrodem na dachu, chętnie odwiedzany przez turystów), czy Małopolski Ogród Sztuk w Krakowie oraz wiele innych. Kultura, której elementem jest architektura (i jako cel, i w roli wspomagającej), jest ciągle potencjałem turystycznym do wykorzystania, który może być przydatny w planowaniu rozwoju.

Przedstawione powyżej uwagi świadczą o ciągle dużym potencjale kulturowym Polski. Unikanie podejmowania utrwalania wartości kulturowych w przestrzeni miast może przyczynić się do zaniku ich w świadomości zbiorowej lokalnej, regionalnej i narodowej. Kwestie tożsamości są szczególnie ważne w obliczu imperialnego globalizmu. Są dopełnieniem sensu: estetycznego i społecznego miast i ich przestrzeni publicznych [Kosiński 2011]. Zachowanie zróżnicowania kulturowego pomaga tworzyć miejsca pluralistyczne – bez negatywnego wydźwięku zawłaszczania.

Wszystkie przedstawione przykłady z obszaru Londynu przyczyniają się do wzbogacenia kulturowego miasta, działając tym samym na poprawę jakości życia mieszkańców oraz mają także pozytywny, ekonomiczny wymiar.

Bibliografia i inne źródła:

- 2020 Vision. *The Greatest city on earth. Ambitions for London* by Boris Johnson, 2013, Greater London Authority, Londyn;
- Ackroyd P., 2011, *Londyn. Biografia*, tł. Biedroń T., Wydawnictwo Zysk i S-ka, Poznań;
- Are urban environment best for an ageing population?*, b.r., w *Guardian Sustainable Business Blog*, dostęp 23 stycznia 2014 r., <http://www.theguardian.com/sustainable-business/blog/urban-environments-ageing-population-design>;
- Bonenberg W., 2007, *Współczesny wymiar nowoczesności w architekturze*, [w:] *Nowoczesność w architekturze – Architektura pustych miejsc*, Witeczek J. (red), Politechnika Śląska w Gliwicach – Wydział Architektury, Gliwice;
- Cultural Metropolis – the Mayor's Draft Cultural Strategy: 2012 and Beyond*, 2012, Mayor of London, Londyn;
- King's Cross Central. Acces and Inclusivity Strategy*, 2005, Argent (King's Cross), London and Continental Railways and Exel, Londyn,;
- King's Cross Opportunity Area Planning & Development Brief*, 2004, Insligton i Camden, Londyn;
- Kosiński W., 2011, *Miasto i piękno miasta*, Politechnika Krakowska, Kraków;
- Kyte S., *Working paper 53: Tourism in London*, b.r., Mayor of London, Greater London Authority, Londyn, dostęp 19 stycznia 2014 r., <http://www.london.gov.uk/site/default/files/wp53.pdf>;
- The London Plan- Spatial Development Strategy for Greater London*, 2011, Grater London Authority, Londyn;

- Mazurski K. R., 2008, *Miasto jako obiekt turystyczny*, w *Funkcja turystyczna miasta*, Jażdżewska I (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, ss.17-23;
- Passionate about Research: Exhibition Road Corduroy Delineator Testing – Raport for Royal Borough of Kensington and Chelsea*, 2011, MVA Colsuntancy, Londyn;
- Royal Museums Greenwich*, b.r., dostęp 3 lutego 2014 r., < <http://www.rmg.co.uk>>;
- Rykwert J., 2013, *Pokusa miejsca. Przyszłość i przeszłość miast*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków;
- A walk around Queen Elizabeth Olympic Park*, 2013, London Legacy Development Corporation, Londyn;
- Your Sustainability Guide to Queen Elizabeth Olympic Park 2030*, 2012, London Legacy Development Corporation, Londyn;

The diversity of cultural heritage tourism programs of big cities - for example London

Key-words: architecture, cultural diversity, cultural heritage, tourism, metropolis, London.

Abstract:

The paper describes London development strategy and its impact on tourist attraction of the city. Special attention was drawn to cultural diversity, what is internal feature of metropolis. In the following part of this article it points to the newest and selected realizations connected with cultural heritage of London: kings Cross (the new city centre and postindustrial heritage), Exhibition Road (the main road in museum area), the closest surroundings of the British clipper ship Cutty Sark (showing British marine tradition) and the Queen Elizabeth Olympic Park (landscape architecture and British tradition of shaping this kind of lands). In the conclusion section, reference was made also to Polish tourist potential.