CENTRA MIAST METROPOLITALNYCH W POLSCE URBANISTYKA A POLITYKA PRZESTRZENNA

MONOGRAFIA

pod redakcją Zbigniewa Zuziaka i Andrzeja Grzybowskiego

Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, 2018

Wydano za zgodą Rektora WST

Redaktorzy naukowi:
prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. Zuziak, prof. zw. WST
dr inż. arch. Andrzej Grzybowski, prof. WST

Redaktorzy techniczni:
dr inż. arch. Barbara Uherek - Bradecka
mgr inż. arch. Sylwia Pawlikowska - Musiewicz
mgr inż. arch. Katarzyna Gocko - Gomoła

Recenzenci:
dr hab. inż. arch. Teresa Bardzińska-Bonenberg, prof. UAP
dr hab. inż. arch. Bogusław Podhalański
dr hab. inż. arch. Magdalena Kozień - Woźniak

Series of monographs Faculty of Architecture
Civil Engineering and Applied Arts Katowice School of Technology

ISBN: 978 - 83 - 952000 - 3 - 8

Copyright by Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, 2018-11-20

WYDAWNICTWO
WYŻSZEJ SZKOŁY TECHNICZNEJ
W KATOWICACH

Wydawnictwo dofinansowane z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego.
Publikacja dofinansowana z budżetu miasta Katowice.
Monografia dofinansowana ze środków Śląskiej Okręgowej Izby Architektów RP.

Śląskie.

KATOWICE
dla odmiany

IZBA ARCHITEKTÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
ŚLĄSKA OKRĘGOWA IZBA ARCHITEKTÓW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Skład: mgr Sonia Gierlotka
Projekt okładki: mgr Sonia Gierlotka
Fotografia na okładce: Międzynarodowe Centrum Kongresowe w Katowicach fot. UM Katowice

Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach
ul. Rolna 43, 40-555 Katowice
tel. (32) 202 50 34; (32) 607 24 29
fax (32) 252 28 75
www.wst.pl, *www.wydawnictwo.wst.pl*

Spis treści:

SŁOWO WSTĘPNE **5**

Andrzej Grzybowski, dr inż. arch., prof. WST, **9**
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *a.p.grzybowski@gmail.com,*
CENTRA KATOWIC – DZIEDZITWO I PRZYSZŁOŚĆ.

Katarzyna Gocko-Gomoła, mgr inż. arch., **31**
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *katarzyna.gocko@wst.com.pl,*
BŁĘKITNO – ZIELONE KORYTARZE A CENTRUM MIASTA. WYBRANE PRZYKŁADY.

Krystyna Guranowska-Gruszecka, prof. dr hab. inż. arch., **45**
Politechnika Warszawska, *ka@post.pl,*
NOWE CENTRA W MODELU ŚRÓDMIEŚCIA WARSZAWY.

Artur Jasiński, dr hab. inż. arch., prof. KAAFM, **101**
Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, *a.jasinski@ajbiuro.pl,*
MIASTA METROPOLITALNE JAKO CELE TERRORYZMU NOWEJ ERY.

Barbara Kania, mgr inż. arch., **109**
Politechnika Śląska w Gliwicach, *barbara.kania@onet.pl,*
KSZTAŁTOWANIE „NOWYCH" PRZESTRZENI PUBLICZNYCH
W MIEŚCIE METROPOLITALNYM NA PRZYKŁADZIE KATOWIC.

Piotr Lorens, prof. dr hab. inż. arch., **119**
Politechnika Gdańska, *plorens@pg.edu.pl*,
TRANSFORMACJA ŚRÓDMIEŚCIA GDAŃSKA – WYBRANE ASPEKTY KREOWANIA
NOWEGO OBLICZA CENTRUM METROPOLII.

Robert Masztalski, prof. dr hab. inż. arch., *robert.masztalski@pwr.edu.pl,* **139**
Piotr Kryczka, mgr inż., *piotr.kryczka123@gmail.com*,
Politechnika Wrocławska,
PROBLEMY LOKALIZACJI BUDYNKÓW WYSOKOŚCIOWYCH W ŚRÓDMIEŚCIU WROCŁAWIA
W ASPEKCIE DYNAMIKI ZMIAN POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA.

Sylwia Pawlikowska - Musiewicz, mgr inż. arch., **153**
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *sylwia.musiewicz@wst.com.pl,*
CENTRA ŚRÓDMIEJSKIE A PROJEKTY REWITALIZACJI – PRZYPADEK KATOWIC.

Piotr Pecenik, dr inż., **167**
Akademia Finansów i Biznesu Vistula – Warszawa, *pecenikpiotr@yahoo.com,*
OBSŁUGA TRANSPORTOWA NOWYCH POLICENTRÓW W MODELU WSPÓŁCZESNEGO
ŚRÓDMIEŚCIA WARSZAWY NA PRZYKŁADZIE DWÓCH KONCENTRACJI: Centrum właściwego
(wokół PKiN) i części Centrum Zachodniego.

Agnieszka Starzyk, dr inż. arch., **177**
Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie, *agnieszka@starzyk.org.pl*,
STUDIUM RELACJI PRZESTRZENNYCH TEATR-OTOCZENIE NA PRZYKŁADZIE WARSZAWY.

Piotr Średniawa, mgr inż. arch., **185**
Śląska Okręgowa Izba Architektów R. P., *bsp.architekt@gmail.com,*
PROCESY ZACHODZĄCE W OBSZARACH CENTRALNYCH MIAST AGLOMERACJI KATOWICKIEJ W OKRESIE OD 1989 R. DO 2018 R.

Leszek Wiśniewski, mgr inż. arch., **203**
Politechnika Warszawska, *leszek.wisniewski@gazeta.pl,*
MIASTOTWÓRCZA ROLA KOLEI ORAZ INNYCH FORM TRANSPORTU NA PRZYKŁADZIE NOWEGO WĘZŁA TRANSPORTOWEGO – WĘZŁA GROCHOWSKIEGO W WARSZAWIE.

Marcin Włodarczyk, dr inż. arch., **219**
Wyższa Szkoła Techniczna W Katowicach, *ww@wpluswarchitekci.com.pl,*
MIEJSCE I SZANSE TYCHÓW W SYSTEMIE CENTRÓW METROPOLITALNYCH KONURBACJI ŚLĄSKIEJ.

Jan Wrana, dr hab. inż. arch., prof. PL, **227**
Politechnika Lubelska, *arch.janwrana@gmail.com, j.wrana@pollub,*
PROCES REWITALIZACJI I CENTRA WSPÓŁCZESNEGO LUBLINA.

Zbigniew K. Zuziak, prof. dr hab. inż. arch., **235**
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *zkzuziak@gmail.com*,
CENTRUM I ARCHITEKTURA MIASTA. Przesłanie z Krakowa.

SŁOWO WSTĘPNE

I

Publikacja ta jest podsumowaniem pierwszej, ogólnopolskiej konferencji naukowej *„Nowe centra miast metropolitalnych w Polsce. Urbanistyka a polityka przestrzenna”*, która odbyła w dniach 20 i 21 kwietnia 2018 roku w Wyższej Szkole Technicznej w Katowicach. Współorganizatorami konferencji były: Komisje Urbanistyki i Architektury PAN w Katowicach i Krakowie, Samorząd Województwa Śląskiego, prezydenci kilku górnośląskich miast, katowicki oddział Stowarzyszenia Architektów Polskich i Śląska Okręgowa Izba Architektów. Jej Pomysłodawcą i Kuratorem był Pan prof. zw. dr hab. Inż. arch. Zbigniew Zuziak. W imieniu Władz Uczelni, składam Mu i kierowanemu przez Niego Zespołowi podziękowania za zaangażowanie i wysiłek wniesione w organizację konferencji.

Nie jest przypadkiem organizacja konferencji w Katowicach, w regionie przechodzącym transformację z obszaru o dominacji gospodarki opartej na górnictwie i hutnictwie w region postindustrialny rozwijający nowoczesne technologie produkcji. Z przemianami struktury przemysłowej wiążą się przekształcenia urbanistycznej struktury miast regionu. To tu w ostatnich latach powstały znaczące inwestycje w centrach poddawanych rewitalizacji. Występujące w tej dziedzinie problemy stały się podstawą wygłoszonych referatów i tematami dyskusji.

Temat konferencji spotkał się z dużym zainteresowaniem nie tylko wśród naukowców zajmujących się urbanistyką i architekturą, ale zainteresował także urbanistów - projektantów nowych centrów i władze samorządowe wielu polskich miast. W konferencji wzięli udział przedstawiciele uczelni i środowisk zawodowych z Gdańska, Gliwic, Krakowa, Katowic, Lublina, Łodzi, Warszawy, Wrocławia. Przedstawiono referaty opisujące w różnych aspektach problematykę nakreśloną w tytule. Można stwierdzić, że podczas konferencji i towarzyszących jej kuluarowych dyskusji, powstał obraz trwających od lat 90-tych ubiegłego wieku dynamicznych przemian centrów miast metropolitalnych w Polsce. Wskazano także aktualne tendencje i metody projektowania w procesach przekształceń miast. Wiele z nich dotyczy także przebudowy centrów w innych krajach, i szerzej - procesów urbanizacyjnych w skali globalnej.

Biorąc pod uwagę zainteresowanie tematem pierwszej konferencji, mam nadzieję, że odbędą się kolejne spotkania, podczas których kontynuowana będzie i pogłębiana problematyka kształtowania centrów miast.

Rektor Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach
prof. WST dr inż. arch. Andrzej Grzybowski

Katowice, 31.10.2018 r.

II

Trzy lata temu, w *Tygodniku Powszechnym* ukazał się artykuł pt. „*Stolica architektury*"[1]. Jego autorka, Agnieszka Sabor, opatrzyła swój tekst znamiennym podtytułem: „*Od katowiczan moglibyśmy uczyć się dobrej, nowoczesnej architektury pozostającej w służbie publicznej*". Już w pierwszych zdaniach swego tekstu dziennikarka podkreśla, jako istotną cechę katowickiego myślenia o architekturze, że – w odróżnieniu od wielu innych miast – w Katowicach budynki-ikony są „*...organicznymi elementami większych całości mających swoją historię i przyszłość, swoje zadania i ograniczenia, także swoje tajemnice*". Przechodząc do charakterystyki przestrzeni, którą coraz częściej odczytuje się jako zalążek nowego, kulturalnego, centrum śląskiej metropolii, autorka bynajmniej nie ogranicza się do opisu obiektów będących źródłem tego architektonicznego fenomenu na skalę międzynarodową. Wiadomo bowiem niemal powszechnie, że część przestrzeni urbanistycznej śródmieścia Katowic funkcjonująca pod nazwą *Strefa Kultury* staje się przestrzenią kulturową, która z racji swej rangi, jakości rozwiązań architektonicznych, skali i rozmachu inwestycyjnego, jest już przedmiotem niejednej publikacji, celem wielu „pielgrzymek" profesjonalistów – i co chyba najważniejsze – została z dumą i radością przyjęta przez jej licznych użytkowników.

Demonstrując nieczęsto spotykaną w naszych mediach wrażliwość estetyczną, ale i uważność z jaką Agnieszka Sabor obserwuje współczesną transformację architektonicznej i urbanistycznej przestrzeni śródmiejskiej, autorka ta opatruje swój szkic komentarzem, który śmiało można traktować jako jedno z przesłań stanowiących wprowadzenie do naszej dyskusji. Wymieniony artykuł daleki jest od idealizacji; dziennikarka dostrzega również mankamenty całego założenia pisząc: „*Największym problemem okazuje się dotarcie do Strefy Kultury na piechotę*". Ale pod koniec wymienionego tekstu czytamy: „*Mimo to, kiedy patrzę na pomyślany z rozmachem, ale i empatią kompleks architektoniczny, który wyrósł w ostatnich latach przy Spodku, ogarnia mnie właśnie zazdrość. Pomijając architektoniczną wartość obiektów, ważne jest to, że nie istnieją osobno, ale wchodzą z sobą w relacje tworząc spójną narrację. Po drugie, odnosi się wrażenie, że jest to „dzieło w toku", że np. kwestie komunikacyjne zostaną docelowo rozwiązane*".

I właśnie ten rodzaj „kwestii docelowych" – a ściślej należałoby rzec: „kwestii perspektywicznych" – czyli dotyczących urbanistyki i architektury pytań o rozwiązania planistycznych i projektowych problemów rozwoju nowych centrów metropolitalnych w Polsce, to główne wątki tematyczne naszej monografii. Książkę tę oddajemy ją do rąk czytelników z nadzieją, że przedstawiona w niej próba zarysowania problemów rozwojowych śródmieść będzie inspiracją do dalszych pytań i pomysłów oraz zachętą do kolejnych etapów dialogu na temat tej problematyki. Mowa tu o nie tylko o problemach urbanistycznych mających podstawowe znaczenie dla rozwoju śródmieścia Katowic, ale również o splocie zagadnień, które wymagają rozwiązań w nowych centrach krystalizujących się w policentrycznej strukturze przestrzennej innych miast polskich o randze metropolitalnej.

Wymienione zagadnienia – naświetlane z różnych perspektyw: architektonicznej, technicznej, planistycznej i społeczno-ekonomicznej – były przedmiotem referatów i dość ożywionej dyskusji uczestników konferencji naukowej pt. „*Nowe centra miast metropolitalnych w Polsce. Urbanistyka a polityka przestrzenna*". W założeniach ideowych tej konferencji podkreślono również znaczenie badań nad centrami miast polskich. Czytamy w nich, że: „*...problematyka zmian dokonujących się w centrach miejskich – zwłaszcza tych budujących policentryczną strukturę śródmieść metropolitalnych – nabiera coraz większego znaczenia*".

[1] Tygodnik Powszechny nr 31 (3447) z 2 sierpnia 2015; artykuł Agnieszki Sabor pt. Stolica architektury, s.55-57.

Dalej, w założeniach programowych, zwraca się uwagę na potrzebę „rewitalizacji tej gałęzi urbanistyki, która stanowiła niegdyś mocną stronę polskiej szkoły urbanistycznej". Za taką zachętą – czy wręcz postulatem – kryją się jednak pytania metodologiczne, a szerzej: pytania na temat teoretycznych podstaw badań nad centrami miast polskich, które z racji swoich potencjałów rozwojowych – zwłaszcza potencjałów kulturalnych – odgrywać powinny szczególną rolę w budowaniu policentrycznych sieci metropolitalnych. Zdaniem piszącego te słowa, ten rodzaj pytań wiąże się też z założeniem, że efekty konferencji zorganizowanej przez Wyższą Szkołę Techniczną w Katowicach konferencji – przy współdziałaniu Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Katowicach oraz Komisji Urbanistyki i Architektury Oddziału PAN w Krakowie – powinny zaowocować kolejnymi etapami. Oznacza to, że organizatorzy konferencji i redaktorzy monografii przekonani są o celowości podjęcia dalszych kroków, które doprowadziłyby do współpracy między jednostkami badawczymi zainteresowanymi studiami porównawczymi nad rozwojem śródmieść miast polskich o funkcjach metropolitalnych.

Atrakcyjność i siła inspirująca przykładu katowickiego – ale i ranga kulturowa oraz aktualność tematu – przyciągnęły stosunkowo liczne grono autorów referatów i dyskutantów. Podkreślić jednak należy, że stworzenie tej płaszczyzny dialogu, a w konsekwencji – doprowadzenie do opublikowania tekstów możliwe było dzięki inicjatywie Uczelni – zwłaszcza dzięki osobistemu zaangażowaniu Jej Rektora, Profesora WST, dr Andrzeja Grzybowskiego. Oczywiście realizacja tego przedsięwzięcia możliwa była również dzięki wsparciu ze strony samorządów terytorialnych – regionalnych i lokalnych – a także zawodowych. Organizatorzy konferencji pragną w tym miejscu wyrazić szczególne słowa wdzięczności osobom, które zgodziły się objąć tę inicjatywę Patronatem Honorowym. Przypomnijmy, że Patronami Honorowymi konferencji byli:
- Marszałek Województwa Śląskiego – Wojciech Saługa
- Prezydent Miasta Katowice – Marcin Krupa
- Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii – Kazimierz Karolczak
- Prezes Oddziału PAN w Katowicach – prof. dr hab. inż. Józef Dubiński, czł. koresp. PAN
- Prezes Oddziału PAN w Krakowie – prof. dr hab. inż. Andrzej Jajszczyk, czł. koresp. PAN
- Prezes Zarządu Głównego TUP – prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens, prof. zw. Politechniki Gdańskiej
- Prezes Zarządu Oddziału SARP w Katowicach – mgr inż. arch. Agnieszka Kaczmarska.

Słowa podziękowania kierujemy również pod adresem wszystkich członków Rady Naukowo-Programowej Konferencji, a wyrazy szczególnej wdzięczności należą się Jej Przewodniczącemu – a zarazem Przewodniczącemu Komitetu Architektury i Urbanistyki Polskiej Akademii Nauk – Profesorowi dr hab. inż. arch. Sławomirowi Gzellowi. Zarówno referat wprowadzający Profesora, jak i Jego zaangażowanie w toku dyskusji pomogło wydobyć akcenty, które mogą mieć istotne znaczenie w dalszych pracach nad ukierunkowaniem dalszych ewentualnych projektów badawczych.

Prof. dr hab. Zbigniew K. Zuziak
Kurator Konferencji i współredaktor monografii

Katowice, 31.10.2018 r.

dr inż. arch. Andrzej GRZYBOWSKI, prof. WST
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *e-mail: a.p.grzybowski@gmail.com*

CENTRA KATOWIC – DZIEDZICTWO I PRZYSZŁOŚĆ

STRESZCZENIE

Centrum Katowic powstaje od roku 1839 jako siedziba władz administracyjnych, zarządów spółek i banków nowego, przemysłowego ośrodka na Górnym Śląsku. Można wyróżnić cztery okresy jego intensywnego rozwoju. Związane są one z postaciami prezydentów miasta i wojewodów jako inicjatorów rozwoju. W każdym z tych okresów powstają znaczące budowle w nurcie architektury odpowiadającej aktualnym trendom. Znaczna część tych obiektów powstała w stylu międzywojennego i powojennego modernizmu. W ostatnim, czwartym okresie intensywnego rozwoju, na terenach poprzemysłowych powstała „Strefa Kultury" określana jako „Śląskie Akropolis" z obiektami służącymi międzynarodowym konferencjom i koncertom, spotkaniom plenerowym, także kulturze wysokiej.

Po przemianach ustrojowych w 1989 r. następują przekształcenia regionu. Również Katowice zmieniają się jako miasto postindustrialne - stolica nowo utworzonej Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii. Centrum miasta staje się najważniejszym ośrodkiem usługowym wśród policentrycznego układu konurbacji. Wymaga to innego spojrzenia na jego rolę w skali ponad dwu milionowej konurbacji. Potrzebne jest wskazanie kierunków rozwoju centrum – połączenia istniejących subcentrów, przebudowy układu komunikacji miejskiej i regionalnej, poprawy jakości przestrzeni publicznych. Dla przyszłości Metropolii wskazane jest utworzenie sieci centrów współpracujących i tworzących system synergiczny.

SŁOWA KLUCZOWE

urbanistyka, centra miejskie, architektura Górnego Śląska, Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia

WPROWADZENIE

Katowice to główny ośrodek administracji i stolica województwa śląskiego. To jedno z miast największej w Polsce konurbacji powstającej od połowy XVIII wieku na Górnym Śląsku jako największy w tej części Europy zespół miejsko – przemysłowo –górniczy. Podobnie jak inne miasta konurbacji, powstało w oparciu o dostępne w tym miejscu złoża węgla kamiennego wykorzystując jako dodatkowy czynnik rozwoju położenie na skrzyżowaniu najważniejszych linii kolejowych umożliwiających transport na kierunkach W-Z i Pn – Płdn. Obecnie Katowice są miastem postindustrialnym, którego przyszłość związana jest z istniejącymi tu uczelniami, ośrodkami badawczymi i nowoczesnym przemysłem. Pełni także funkcję regionalnego ośrodka kultury, międzynarodowych konferencji, festiwali i targów handlowych. Nowe zadania miasta związane są z trwającą od połowy XX. wieku przebudową centrum Katowic. Autor przedstawia cztery okresy dynamicznego rozwoju centrum Katowic, związane z nimi postacie politycznych liderów, powstające nowe ośrodki – subcentra i najważniejsze obiekty tworzące centrum. W zakończeniu postulowane są kierunki dalszych przekształceń historycznego centrum Katowic i otaczających go nowych subcentrów, jako niezbędnych zdaniem autora działań dla przyszłości miasta – lidera nowoutworzonej Górnośląsko -Zagłębiowskiej Metropolii.

1. Od małej wsi Katowice, do miasta - głównego ośrodka dynamicznie rozwijającego się w XIX i XX wieku regionu przemysłowego.

Nowe miasto przemysłowe Katowice prawa miejskie uzyskuje w 1865 r. Swoją niezwykłą karierę zawdzięcza przekazaniu terenów niewielkiej wsi Katowice nad rzeką Rawą, na cele budowy nowego miasta przez ich właściciela, przemysłowca Franza Wincklera (z rodziny przemysłowców Thiele-Winckler) oraz lokalizacji, w tym miejscu, najważniejszego w regionie węzła kolejowego. Miasto powstaje na skrzyżowaniu dróg kolejowych: kolei warszawsko-wiedeńskiej (na kierunku Północ-Południe), umożliwiającej także połączenie z Petersburgiem Moskwą i kolei, łączącej Berlin, Wrocław, Kraków, Lwów, Kijów (na kierunku Wschód–Zachód). Powstaje miasto wielokulturowe i wielowyznaniowe. Rodzimi Ślązacy to w większości katolicy, przyjezdni Niemcy to najczęściej luteranie i Żydzi. Podobną wielokulturowość znajdziemy w innych miastach tworzącej się górnośląskiej konurbacji[1]. Do wybuchu I wojny światowej, Katowice stały się najważniejszym miastem przemysłowego regionu i jego stolicą. Znajdują się tu siedziby władz administracyjnych, instytucje kapitałowe i handlowe, zarządy przemysłowych i kopalnianych spółek. W krótkim okresie międzywojnia 1921 – 1939, miasto dynamicznie rozwija się. W centrum powstają budynki mieszkalne i użyteczności publicznej w stylu międzynarodowego modernizmu. Prawie wszystkie przetrwały wojnę, tworząc dobrze do dziś zachowany, bodaj najciekawszy w Polsce, kompleks polskiej architektury modernistycznej tego okresu. Po II wojnie światowej Katowice ugruntowują pozycję najważniejszego miasta Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego – GOP. Na północ od linii kolejowej powstaje nowe centrum z kilkoma spektakularnymi obiektami wysoko ocenianymi pośród realizacji tego czasu w Polsce[2]. Po przemianach 1989 roku powstają słabo ze sobą powiązane subcentra handlowe, banków i biurowców. Po roku 2000, na terenach poprzemysłowych w kierunku północnym od istniejącego centrum, rozwija się „Strefa Kultury" - nowe centrum miasta grupujące obiekty kultury, konferencyjne i wystawowe. Rozwój miasta i jego centrów odbywa się skokowo, odpowiednio do koniunktury gospodarczej i politycznej. Powstają kolejne fragmenty struktury przestrzennej, wyrażającej dominujące w czasie jej tworzenia trendy urbanistyczne i architektoniczne style. Można wyróżnić cztery okresy intensywnego rozwoju miasta, rozdzielone latami zahamowania rozwoju spowodowanego kryzysami gospodarczymi, I. i II. wojną światową, przemianami ustrojowymi końca XX wieku. Każdy z okresów przyspieszonego rozwoju wiąże się także z nazwiskami wybitnych, zasłużonych dla jego rozwoju polityków i włodarzy miasta (por. Tab.1 „Okresy intensywnego rozwoju miasta i jego centrum").

2. Cztery okresy rozwoju centrum miasta.

2.1. Krystalizacja struktury urbanistycznej miasta następuje w pierwszym okresie jego tworzenia w latach 1830 – 1914.

Fot. 1 i 2. Fotografie założycieli Katowic Wilhelma Grundmanna i Richarda Holze.

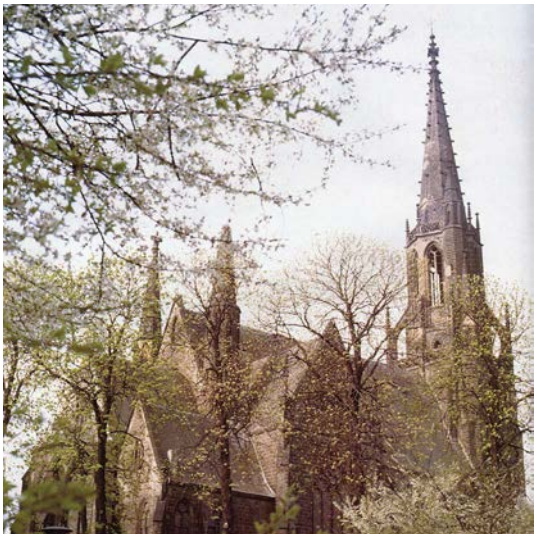
Pierwszym prezydentem miasta zostaje Wilhelm Grundmann, a jego zaufanym doradcą i wkrótce zięciem jest dr Richard Holze (fot.1 i 2). Są oni inicjatorami dynamicznego rozwoju miasta i projektantami jego planu[3]. Miasto rozwija się wzdłuż linii kolejowej na kierunku W-Z. Pomiędzy linią kolejową, a doliną rzeki Rawy powstaje zabudowa kwartałowa i pierwsze centrum na północ od dworca kolejowego. Powstają Rynek (fot. 3, 4) i główne ulice handlowe, kwartały kamienic (ulice 3-maja, Pl. Wolności,

[1] Jak zauważa Ewa Chojecka: „Region (...) posiada szczególny charakter. Osadzony w złożonych tradycjach historycznych pograniczy czesko-niemiecko-polskich, zawiera elementy zróżnicowanej spuścizny kulturowej, o mocnej dominancie Wielkiej Industrii, znajdującej się obecnie w fazie postindustrialnego przekształcenia, a zakotwiczonej w pamięci jako historyczny mit założycielski tej ziemi." [2]

[2] Są to między innymi hala widowiskowa „Spodek", nowy dworzec PKP, mieszkaniowa „Superjednostka", zespól budynków Uniwersytetu Śląskiego.

[3] Autorzy planów zagospodarowania przestrzennego Katowic to Nottenbohn i Nepilly. *Wg. Katowice. Środowisko, dzieje, kultura, język i społeczeństwo* – dzieło zbiorowe.

Fot. 3 i 4. Widoki Rynku i ul. Dworcowej z początku XX wieku.



Fot. 5, 6, 7. Świątynie trzech wyznań wzniesione w centrum Katowic pod koniec XIX. wieku: kościół ewangelicko-augsburski przy ul. Warszawskiej, 1858 r., Kościół rzymsko-katolicki NMP przy ul. Mariackiej, 1970 r., nieistniejąca już Synagoga przy ul. Mickiewicza, 1900 r.

Staromiejska, Dworcowa, Mariacka). Jest to obecnie najstarsza część miasta - katowicka starówka[4]. Najważniejsze budynki to: Stary Dworzec, Teatr Miejski[5], banki przy ul. Warszawskiej. Budowle tego okresu powstają w kostiumach neostylowych, obowiązującego wówczas w architekturze historyzmu. Budowane są okazałe świątynie trzech wyznań: kościół ewangelicko - augsburski przy ul. Warszawskiej[6] (fot. 5), kościół katolicki NMP przy ul. Mariackiej[7] (fot. 6), synagoga przy ul. Mickiewicza (fot. 7). We wrześniu 1939 r. synagoga została podpalona i wyburzona przeznazistów.

2.2. Drugi okres intensywnego rozwoju miasta to lata 1922 – 1939. Powstaje wówczas południowe, modernistyczne centrum.

Fot. 8. Wojewoda Śląski Wojciech Grażyński.

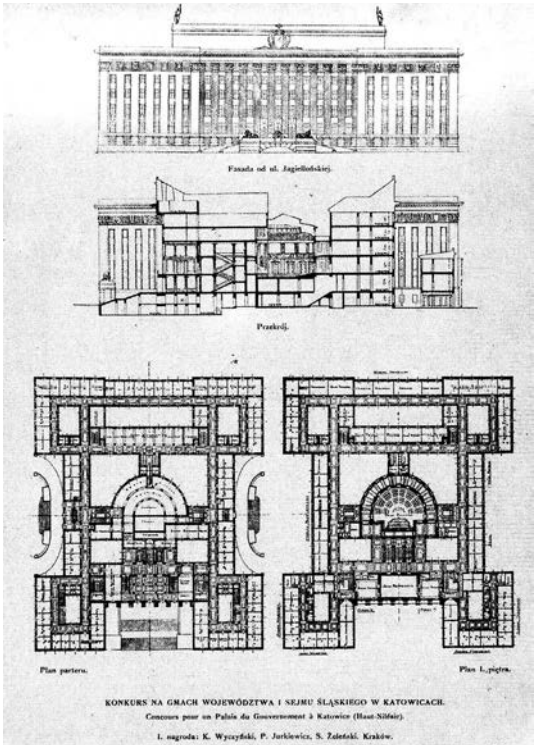
Po trzech powstaniach śląskich i plebiscycie w 1921 roku Katowice znalazły się w polskiej części Górnego Śląska, jako stolica województwa śląskiego - najbardziej uprzemysłowionego regionu II. Rzeczypospolitej. Miasto rozwija się w kierunku południowym, prostopadle do wcześniejszej zabudowy, przekraczając linię kolejową. W okresie kilkunastu lat powstaje nowa, reprezentacyjna dzielnica południowa z budynkami mieszkalnymi i gmachami najważniejszych urzędów województwa śląskiego[8]. Są wśród nich gmach Sejmu Śląskiego i Urzędu Wojewódzkiego[9] (rys. 1, fot. 9, 10), gmachy zarządów spółek przemysłowych, Urzędów Niezespolonych[10], Urzędu Skarbowego[11] - budynku o konstrukcji stalowej, będącego najwyższym wówczas w Polsce „drapaczem chmur"(fot. 12), wiele budynków administracyjnych i mieszkalnych.

Przed gmachem Sejmu i Urzędu Wojewódzkiego powstają przestrzenie symboliczne. Na dwóch sąsiadujących ze sobą placach przewidziano realizację pomników Marszałka Józefa Piłsudskiego i Bolesława Chrobrego, lecz z powodu wybuchu wojny, nie doszło do ich realizacji. W 1938 r. przystąpiono do budowy Muzeum Śląskiego (rys.2)[12], uzupełniającego monumentalny charakter tej części miasta. Budynek ten, zrealizowany do września 1939 roku w stanie surowym, po wybuchu wojny został przez niemieckie władze okupacyjne wyburzony (fot. 11). Rozpoczęto także budowę Archikatedry pod wezwaniem Chrystusa Króla[13]. W rejonie ul. Curie-Skłodowskiej, powstają reprezentacyjne budynki mieszkalne dla urzędników, kadry zarządzającej przemysłem i pracowników instytucji regionalnych (fot. 13, 14).

Dzielnica ta budowana jest w stylu międzynarodowego modernizmu według projektów polskich architektów, wykształconych w politechnikach warszawskiej i lwowskiej. Modernistyczna architektura jest wówczas wyrazem nowoczesności i otwarcia na świat zachodni, co odpowiada polityce prowadzonej przez ówczesne władze województwa. Inwestycje te powstają pod okiem, a często z inicjatywy, wojewody Michała Grażyńskiego (fot. 8). W tym okresie, ze względu na dynamiczny rozwój i nowoczesną architekturę, Katowice porównywane były do podobnie rozwijających się miast w Stanach Zjednoczonych. Rozwój miasta i jego nowego centrum administracyjnego w rejonie ul. Jagiellońskiej, nazywanego Forum Katowic[14], możliwy był dzięki utworzeniu specjalnego funduszu - Skarbu Śląskiego i kilkunastoletniej autonomii

[4] Nazwę „katowicka starówka" dla tej części miasta zaproponował prof. Janusz Bogdanowski.
[5] Proj. arch. Carl Moritz, 1907.
[6] Proj. arch. R. Lucae, 1858.
[7] Proj. arch. A. Langner, 1870.
[8] Awangardową architekturę Katowic zaprezentowano m. In. w czasopiśmie „Architektura i Budownictwo" nr 5, rok VII, wyd. Spółdzielni Wydawniczej Architektów Polskich, Warszawa 1932 r.
[9] Proj. architekci K. Wyczyński, L. Wojtyczko, S. Żeleński, P. Jurkiewicz, 1923.
[10] Proj. arch .Witold Kłębkowski, 1935 – 1936.Lucjan Sikorski
[11] Proj. arch. Tadeusz Kozłowski, projektant konstrukcji Stefan Bryła, 1929 – 1930.
[12] Proj. arch. Karol Schayer, 1934 – 1936.W miejscu rozebranego muzeum stanął po wojnie gmach Wojewódzkiej Centrali Związków Zawodowych (architekci: H. Buszko, A. Franta, J. Gotfried).
[13] Proj. architekci Zygmunt Gawlik, Franciszek Mączyński, 1927
[14] Por. Szczypka – Gwiazda B.: *Reprezentacyjne założenie placu – forum Katowic jako próba stworzenia „przestrzeni symbolicznej"*, w: *Przestrzeń, architektura, malarstwo – wybrane zagadnienia sztuki górnośląskiej*.

gospodarczej województwa. Dynamicznemu rozwojowi sprzyjała także gospodarcza i polityczna rywalizacja z Niemcami. Zarówno po polskiej jak i niemieckiej stronie granicy dzielącej wówczas Górny Śląsk, działali wybitni architekci realizujący wysokiej jakości obiekty, w stylu modernizmu. Po 1933 roku ten nurt architektury w niemieckiej części regionu, został zahamowany ze względów ideologicznych, jako niezgodny z nazistowską koncepcją kultury. Po polskiej stronie utrzymał się do wybuchu II wojny światowej, pozostawiając wybitne dzieła międzywojennej architektury modernistycznej[15]. Zrealizowane w okresie międzywojennym budynki tworzą zbiór modernistycznej architektury polskiej porównywalny pod względem ilości i wartości artystycznej, z budowanymi wówczas obiektami w Warszawie. Prawie wszystkie, z wyjątkiem Muzeum Śląskiego, przetrwały wojnę.

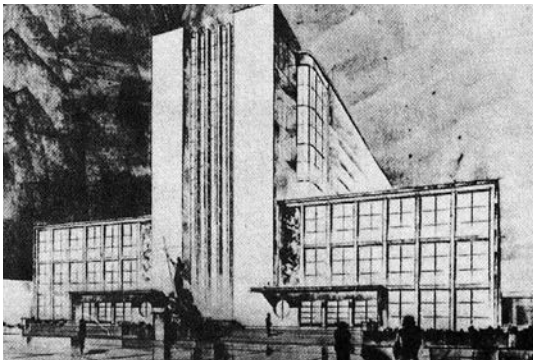


Rys. 1. Projekt Gmachu Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego (proj. architekci K. Wyczyński, L. Wojtyczko, S. Żeleński, P. Jurkiewicz, 1923 r.)

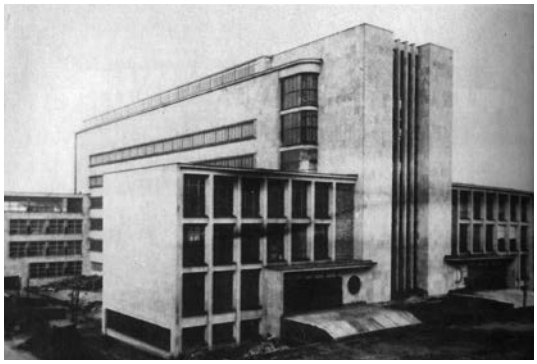
Fot. 9. Widok wnętrza Sali Sejmu Śląskiego. (fot. autora).

Fot.10. Współczesny widok zachodniej elewacji Gmachu Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego. (fot. autora).

[15] Por. Odorowski W.: *Architektura Katowic w latach międzywojennych 1922 – 1939*.



Rys. 2. Projekt budynku Muzeum Śląskiego (arch. Karol Schayer, 1934 – 1936).



Fot. 11. – Widok zburzonego w 1944 r. Muzeum Śląskiego w Katowicach.

Fot. 12. Gmach Urzędu Skarbowego przy ul. Żwirki i Wigury w Katowicach nazywany „drapaczem chmur", (1929 - 1930, proj. Tadeusz Kozłowski). (fot. autora).

Fot. 13. Międzywojenna zabudowa mieszkaniowa ok. 1930 r. (Fot. autora).

Fot. 14. Dom mieszkalny ZUS przy ul. M. Skłodowskiej-Curie (arch. S. Tabeński, 1929 -1938). (Fot. autora).

2.3. Trzeci okres rozwoju miasta przypada na lata 1965 - 1975.

Fot. 15. Wojewoda Jerzy Ziętek.

Na początku lat 60-tych powstaje plan budowy nowego centrum miasta na północ od Rynku, wzdłuż Al. Wojciecha Korfantego (dawnej Al. Armii Czerwonej)[16]. W następnych latach realizowane jest to nowe centrum z budynkami w stylu powojennego modernizmu (socmodenizmu). Jedyne w tym czasie w Polsce (oprócz „Ściany Wschodniej" w Warszawie), nowe centrum miejskie o znacznej skali i konsekwentnie realizowane w okresie kilkunastu lat[17] W skład nowego centrum Katowic wchodzą reprezentacyjne gmachy tworzące pierzeje Rynku – „Dom Prasy"[18], domy towarowe „Zenit"[19] i „Skarbek"[20]. W kierunku północnym powstaje biurowiec „Separator"[21], hotele „Silesia" i „Katowice", dalej, wzorowana na jednostce marsylskiej Corbusiera mieszkaniowa „Superjednostka"[22], Pałac Ślubów[23], Galeria Sztuki Współczesnej BWA, Rondo z podziemnym zespołem usługowym. Od północy zamykają ten urbanistyczny zespół hala widowiskowo-sportowa „Spodek" (fot. 17)[24] i biurowiec DOKP[25] a od wschodu Pomnik Powstańców Śląskich (fot. 16)[26].

Pierwszy z wymienionych obiektów stał się w następnych latach najbardziej znaną budowlą Katowic. „Spodek" jest obecnie ikoną i rozpoznawalnym znakiem miasta. Na wchód od starego dworca kolejowego zbudowanego w roku 1906 w stylu wiedeńskiej secesji, powstaje w wyniku ogólnopolskiego konkursu nowy, modernistyczny dworzec PKP nazywany później „Brutalem"[27] ze względu na surowość żelbetowych kielichów tworzących główna halę[28] (fot. 18). Ten wyróżniający się w ówczesnej architekturze polskiej obiekt został niestety wyburzony w 2010 roku. Później, w latach 70-tych, od zachodu zamyka zespół zabudowy centrum biurowy wieżowiec przy ul. Mickiewicza o ciekawej, wiszącej na stalowych linach konstrukcji. Następuje rozbudowa śródmiejskiej dzielnicy Koszutka. W 1968 r. powstaje Uniwersytet Śląski i rozpoczyna się budowa dzielnicy akademickiej. Jest ona obecnie częścią centrum miasta.

Inicjatorem wielu z tych inwestycji był ówczesny wojewoda Jerzy Ziętek (fot. 15). Dzięki jego uporowi, umiejętności pozyskiwania funduszy i konsekwentnej realizacji planów w warunkach nie sprzyjających tego typu przedsięwzięciom, Katowice zyskały znaczące inwestycje w nowym centrum. Spośród wymienionych budynków najważniejsze i najbardziej znane to „Spodek" i nowy dworzec PKP. Tworzą one w tym czasie nowy obraz miasta jako nowoczesnej stolicy najważniejszego wielkoprzemysłowego i górniczego regionu ówczesnej Polski.

[16] Autorami planu są: Zygmunt Majerski (główny projektant), Julian Duchowicz i Wiktor Lipowczan.
[17] Pisze o tym M. Żmudzińska-Nowak w rozdziale Nowoczesne centrum powojennych Katowic: „Na gruncie nowoczesnego złożenia urbanistycznego lokowane były awangardowe, jak na późne lata 50. I początek lat 60. obiekty (...)", str. 134, [w:] [...].
[18] Proj. arch. Mieczysław Śramkiewicz. Budynek został przebudowany w ostatnich latach dla potrzeb Urzędu Miasta.
[19] Proj. architekci Jurand Jarecki, Mieczysław Król.
[20] Proj. arch. J. Jarecki
[21] Proj. arch. Stanisław Kwaśniewicz.
[22] Proj. arch. M. Król.
[23] Proj. arch. M. Król. Budynek został wyburzony przed kilku laty.
[24] Proj. architekc:i M. Gintowt, M.Krasiński, J. Hryniewiecki, konstruktorzy: W. Zalewski, A. Żórawski, A. Włodarz.
[25] Proj. arch. Jerzy Gottfried. Budynek został wyburzony przed kilku laty.
[26] Autorami są rzeźbiarz Gustaw Zemła i architekt Wojciech Zabłocki.
[27] Proj. architekci W. Kłyszewski, J. Mokrzyński, E. Wierzbicki, konstruktor W. Zalewski.
[28] Por. Gzowska A.: Szesnaście żelbetowych kwiatów. Dworzec kolejowy w Katowicach, wyd. Śląsk, Katowice 2012.

Fot. 16. Mieszkaniowa „Superjednostka" (arch. M. Król) i Pomnik Powstańca Śląskiego (rzeźbiarz G. Zemła, arch. W. Żabłocki). (fot. autora).

Fot. 17. Hala widowiskowo – sportowa „Spodek" w „Strefie Kultury" (architekci: M. Gintowt, M. Krasiński, A. Żurawski, W. Zalewski). (fot. autora).

Fot. 18. Nowy Dworzec PKP (architekci: W. Kłyszewski, J. Mokrzyński, E. Wierzbicki). Został wyburzony w roku 2010. (fot. autora).

2.4.Czwarty okres rozwoju to lata 1990 – 2018.

Wokół ukształtowanego w poprzednich dekadach centrum Katowic powstają nowe subcentra. Są to: położone na wschód od historycznego centrum – katowickiej starówki, subcentrum bankowe i Biblioteka Śląska[29] w rejonie Placu Unii Europejskiej. W pobliżu następuje rozbudowa Akademii Muzycznej[30] (dawny, neogotycki gmach szkoły budowlanej). Na zachód od Ronda powstaje zespół biurowo-handlowy „Chorzowska 50". Ogłaszane są konkursy na przebudowę centrum miasta. Na ich podstawie następuje rewitalizacja „katowickiej starówki" - ulic Mariackiej, św. Jana, Dworcowej. Następuje długo oczekiwana przebudowa Rynku (fot. 19, 20, 21). W miejscu wyburzonego modernistycznego dworca PKP i stalowej estakady łączącej go z ulicą 3-maja, powstaje nowy dworzec połączony z „Galerią Katowicką" podziemnymi parkingami i niewielkim, kilkustanowiskowym przystankiem autobusowym (fot. 24). Projektanci tego handlowo-komunikacyjnego zespołu odtworzyli część żelbetowych kielichów - najbardziej charakterystycznych elementów konstrukcji poprzedniego dworca z przełomu lat 60-tych i 70-tych XX. wieku. W miejscu dawnej hali „Supersam" z lat 30-tych XX. wieku przy ul. Damrota, powstaje dom handlowy o tej samej nazwie. W jego wnętrzu zachowano relikty dawnej konstrukcji stalowej. Dokończono budowę ukształtowanych przed 1939 rokiem przestrzeni monumentalnych wokół gmachu Sejmu Śląskiego i Urzędu Wojewódzkiego. W 1999 roku, na placu Bolesława Chrobrego, po ponad 60 latach od ogłoszenia konkursu na jego realizację, odsłonięto Pomnik Marszałka Józefa Piłsudskiego[31] (fot. 23). Pomnik stanął w miejscu wskazanej przed wojną, pierwotnej lokalizacji. Jego architektonicznym tłem jest fasada wzniesionego po wojnie, socrealistycznego gmachu Związków Zawodowych[32]. Po kilku latach urządzono wokół niego śródmiejski plac. Znajduje się tam także niewielka rzeźba orła na granitowej kolumnie[33] przypominającą Muzeum Śląskie zbudowane przed wojną i wyburzone w latach okupacji. Na sąsiednim placu Sejmu Śląskiego stanął pomnik przywódcy powstań śląskich Wojciecha Korfantego[34].

W tym ostatnim okresie rozwoju miasta i jego centrum, na terenach dawnej kopalni „Katowice" (wcześniej „Ferdynand") utworzono „Strefę Kultury" (fot. 25). Powstanie „Strefy" jest ważnym dla całego regionu wydarzeniem, znaczącym także w skali krajowej. Tworzący ją zespół monumentalnych budowli zamyka centrum Katowic od północy. W skład „Strefy" wchodzą: hala widowiskowo - sportowa „Spodek", przyległe do niej i funkcjonalnie z nią połączone Międzynarodowe Centrum Konferencyjne[35] (rys. 3, fot. 26), siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia - NOSPR[36] (rys. 4, fot. 27), nowe Muzeum Śląskie[37] (rys. 5, fot. 29, 30). Uzupełnia ją galeria wystawowa na Rondzie działająca w budynku znajdującym się w ciągu Drogowej Trasy Średnicowej[38]. Obiekty te powstają w stylu współczesnego modernizmu (neomodernizmu). Dla potrzeb Muzeum wykorzystano także zabytkowe budynki poprzemysłowe kopalni chroniąc je przed zniszczeniem i nawiązując do górniczych tradycji regionu. Dzięki adaptacji pokopalnianych budynków podkreślona została regionalna tożsamość. „Strefa" jest także przypomnieniem okresu industrializacji – nazywanego Czasem Wielkiej Industrii[39].

Podobne zadanie – utrwalenia pamięci o ludziach kultury spełnia znajdująca się w pobliżu „Galeria Artystyczna" (fot. 28). „Galeria" znajduje się na Placu Grunwaldzkim, w odległości około 200 metrów na zachód od hali widowiskowo-sportowej „Spodek", jest zatem uzupełnieniem „Strefy". Tworzy ją otwarty zbiór rzeźb przedstawiających postacie wybitnych artystów związanych

[29] Proj. architekci M. Gierlotka, J. Jarecki, S. Kwaśniewicz.
[30] Proj. architekci Krzysztof Barysz, Tomasz Konior.
[31] Rzeźbiarz Antun Augustincic (1938 r), projektantami nowego cokołu i placu są architekci Alina i Andrzej Grzybowscy (1999 r).
[32] Proj. architekci H. Buszko, A. Franta, J. Gottfried.
[33] Rzeźbiarz Z. Brachmański.
[34] Autorzy: rzeźbiarz Zygmunt Brachmański, architekt Michał Kuczmiński.
[35] Autorzy projektu: pracownia JEMS Architekci.
[36] Proj. arch. T. Konior.
[37] Proj. architekci – austriacka pracownia Riegler, Riewe.
[38] Proj. arch. Tadeusz Czerwiński.
[39] Określenie prof. Ewy Chojeckiej odnoszące się także do procesów społecznych i kulturowych [2], (opus cit.)

z regionem. Można ją określić jako linearne, rozwijające się, bo rozbudowywane każdego roku, miejsce pamięci poświecone artystom[40]. Dalej w kierunku zachodnim, na zamknięciu Placu Grunwaldzkiego, w budynku gdzie od połowy lat 60-tym mieściło się kino „Kosmos", mieści się obecnie Śląskie Centrum Sztuki Filmowej - „Filmoteka Śląska". To kolejna instytucja kultury regionalnej uzupełniająca katowicką „Strefę Kultury".
Kolejne inwestycje w „Strefie Kultury", których wartość wyniosła ok. 1 mld zł, także przebudowa Rynku, spowodowały, że potwierdzona została pozycja miasta jako centralnego ośrodka nie tylko administracji ale kultury w regionie. Dzięki „Strefie", przełamywany jest, powszechny do niedawna stereotyp miasta i regionu jako okręgu przemysłowego o skażonej atmosferze i kulturze zdominowanej robotniczą tradycją. O Katowicach coraz częściej mówi się jako o mieście muzyki, mieście międzynarodowych konferencji i kongresów a nawet „mieście ogrodów". Dzięki „Strefie" następuje także zmiana obrazu Katowic w świadomości mieszkańców. Ten zespół obiektów służących kulturze, organizacji wystaw i konferencji tworzy nową jakość w przestrzeni centrum Katowic. Miejsce to, jako skupiające instytucje kultury – współczesne świątynie sztuki, określone zostało mianem „Śląskiego Akropolis"[41]. Położenie „Strefy" na wzgórzu ponad miastem uzasadnia porównanie jej do antycznego Akropolu. Widoczna jest stąd rozległa panorama śródmieścia Katowic, a z platformy widokowej na szczycie dawnej wieży wyciągowej kopalni zobaczyć można sąsiednie miasta górnośląskiej konurbacji.

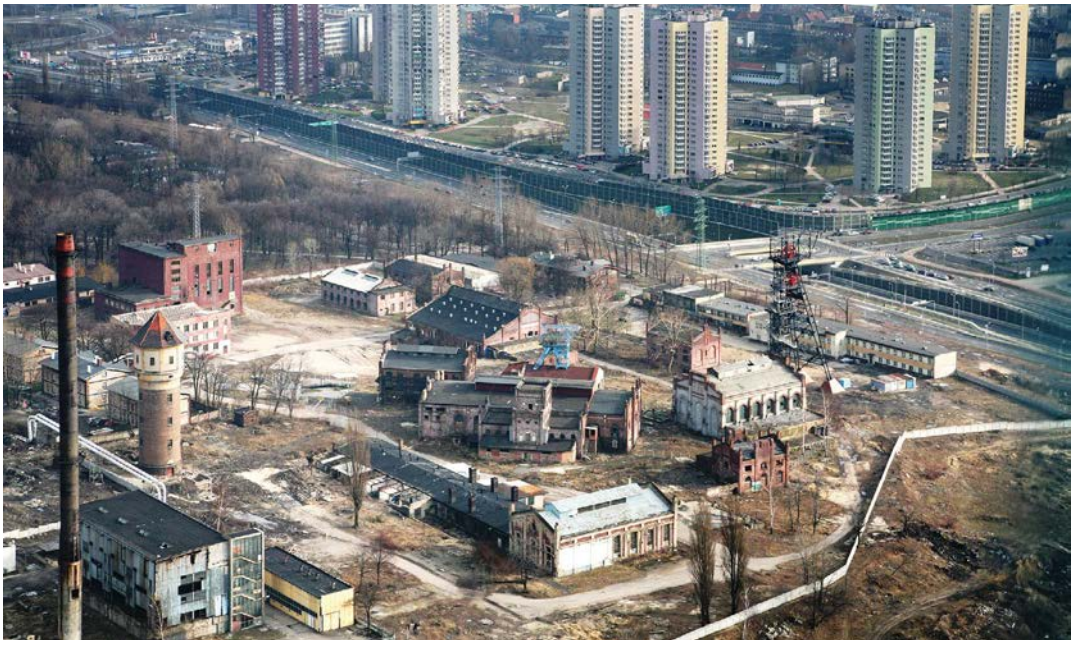
Większość krytyków architektury wysoko ocenia niespotykaną w innych polskich miastach koncentrację instytucji kultury w połączeniu z obiektami wystawowo – konferencyjnymi. Podkreśla się także wysoką jakość architektoniczną obiektów ją tworzących. Wszystkie one powstały w wyniku ogólnopolskich i międzynarodowych konkursów. Jednak Filip Springer pisząc o „Strefie" uważa, że „Powstał odizolowany od śródmieścia szerokimi trasami szybkiego ruchu park dobrej architektury, który nie będzie żył życiem miasta. Między pięknymi budynkami będzie tu hulał wiatr..."[42] Codzienna obserwacja nie potwierdza tej opinii. Jednak myśląc o dalszej rozbudowie „Śląskiego Akropolis" warto wziąć ją pod uwagę i planować lepsze powiązanie jej z istniejącym centrum miasta.W ostatnich latach powstają jeszcze kolejne obiekty kreujące centrum miasta: regionalna siedziba Narodowego Banku Polskiego - NBP[43] przy ul. Warszawskiej, budynek Sądu Okręgowego[44] przy ul. Francuskiej, zespół budynków biurowych przy ul. Chorzowskiej 50 i cztery wieżowe budynki biurowe w zachodniej części centrum. Przy Rondzie, w miejscu wyburzonego biurowca DOKP powstaje budynek biurowy nowej generacji[45]. Tworzy on wysokościowy akcent nowego centrum i nawiązuje wysokością do budynku po drugiej stronie Drogowej Trasy Średnicowej – ważnej arterii komunikacyjnej oddzielającej od południa „Strefę Kultury" od centrum miasta. Ten najwyższy w regionie budynek o wysokości około 140 metrów, to obecnie Courtyard Hotel należący do sieci Mariotta (dawniej „Altus"). W jego obszernym, wielokondygnacyjnym patio mieści sie także zespół gastronomiczno-handlowy i kilka sal kinowych. Następuje rozbudowa Uniwersytetu Śląskiego (międzyuczelniana biblioteka CINIBA[46], Wydział Prawa[47], Wydział Radia i Telewizji - RiTV[48]). Rozbudowuje się także sąsiedni Uniwersytet Ekonomiczny. Za rozwój miasta w tym okresie odpowiadają prezydent Piotr Uszok (w latach 2003 - 2015), a w ostatnich latach prezydent Marcin Krupa. Rozwój katowickiego centrum w wymienionych wyżej okresach pokazano na planie fragmen-tu miasta i zdjęciu satelitarnym śródmieścia.

[40] „Galeria Artystyczna" na Placu Grunwaldzkim powstała według projektu Aliny I Andrzeja Grzybowskich. Co roku w rocznicę uzyskania praw miejskich odsłaniane jest rzeźbiarskie popiersie artysty wybranego na podstawie plebiscytu przeprowadzonego pośród mieszkańców Katowic.
[41] Wykład na temat „Śląskiego Akropolis" wygłosił prof. Sławomir Gzell podczas konferencji w WST w Katowicach w dniach 20 – 21. 04. 2018 r.
[42] Filip Springer: Księga zachwytów. (Nowe centrum Katowic), str. 335, [8]
[43] Proj. arch. Dieter Paleta.
[44] Proj. architekci Małgorzata Pilinkiewicz i Tomasz Studniarek.
[45] Projekt wykonano w Pracowni Projektowej MEDUZA.
[46] Centrum Informacji Naukowej i Biblioteka Akademicka Uniwersytetu Śląskiego, proj. architekci z koszalińskiego biura HS99, 2012 r.
[47] Projekt wykonano w katowickim biurze projektów „Stabil".
[48] Budynek nowego wydziału RiTv UŚ powstał w wyniku międzynarodowego konkursu. W 2018 r. uzyskał nagrodę Grand Prix Roku SARP. Jego autorami są: hiszpańska pracownia BAAS, warszawska grupa 5 Architekci, katowickie Biuro Projektowe Małeccy.

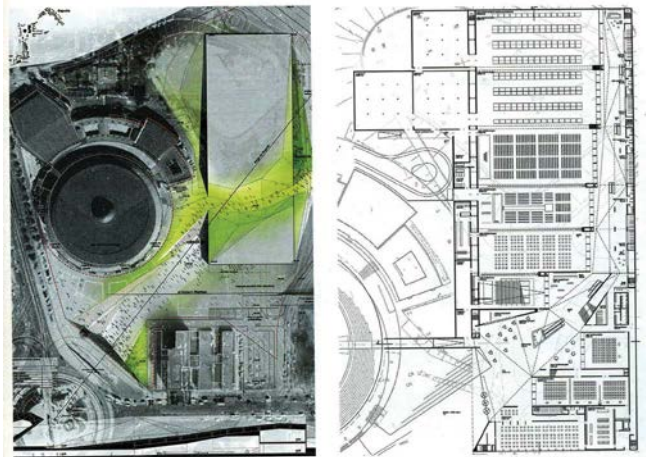
Fot. 19, 20, 21. Katowicki Rynek po przebudowie w roku 2017. (fot. autora).

Fot. 23. Pomnik Marszałka J. Piłsudzkiego wzniesiony przed Gmachem Urzędu Wojewódzkiego i Sejmu Śląskiego w 1999 r. (architekci: Alina i Andrzej Grzybowscy). Konny posąg Marszałka z roku 1938 autorstwa Antuna Augustincica. (fot. autora).

Fot. 24. „Galeria Katowicka" - zbudowane na początku XXI. wieku wielkopowierzchniowe centrum handlowe połączone z nowym dworcem PKP. (projekt i realizacja Spółka Neinver, 2013 r.) (fot. autora).

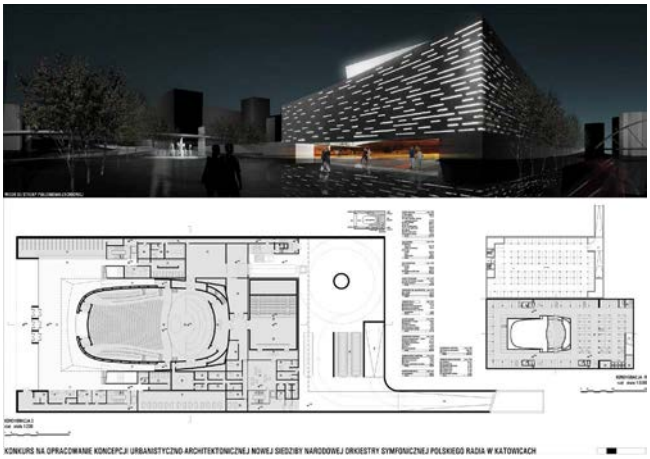


Fot. 25. Zdjęcie lotnicze terenu dawnej kopalni „Katowice" – obecnie wschodnia część katowickiej „Strefy Kultury".



Rys. 3. Konkursowy projekt Międzynarodowego Centrum Konferencyjnego w Katowicach, (projekt: pracownia JEMS - Warszawa).

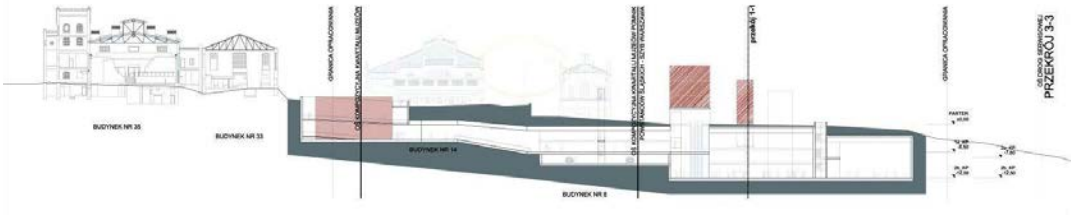
Fot. 26. Południowa elewacja Międzynarodowego Centrum Konferencyjnego. (fot. autora).



Rys. 4. Konkursowy projekt siedziby Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia - NOSPR w Katowicach, (arch. T. Konior z zespołem)

Fot. 27. Widok wnętrza dużej sali koncertowej w siedzibie NOSPR. (fot. autora).

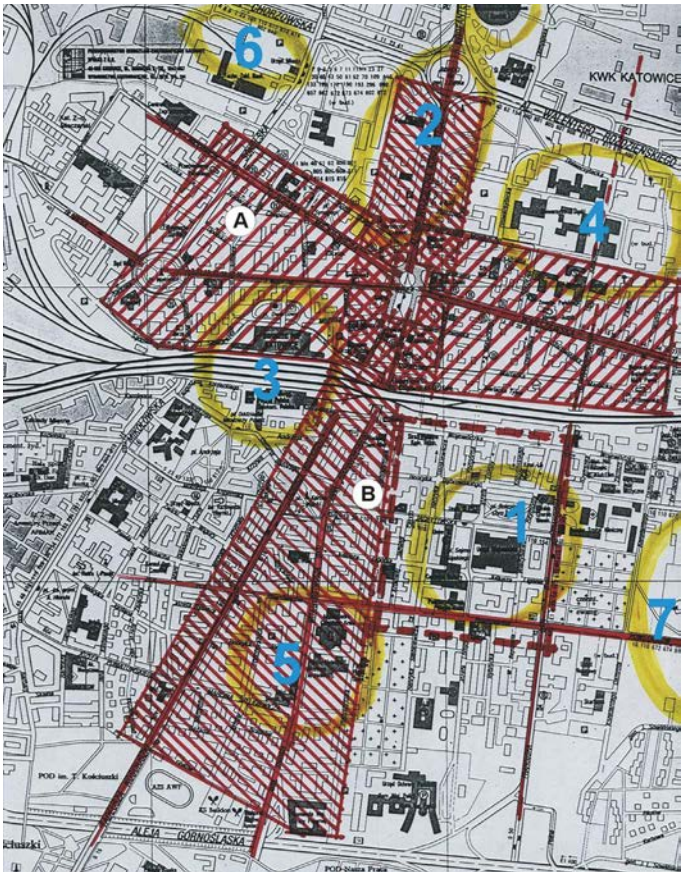
Fot. 28. Widok ciągu rzeźb w „Galerii Artystycznej" na Placu Grunwaldzkim przy ul. Gustawa Morcinka. (architekci : Alina i Andrzej Grzybowscy). (fot. autora).



Rys. 5. Konkursowy projekt nowego Muzeum Śląskiego w Katowicach, (architekci: Riegler-Riewe).

Fot. 29, 30.Makieta i zrealizowane budynki nowego Muzeum Śląskiego w „Strefie Kultury". (fot. autora).

Rys. 6. Lokalizacja w planie śródmieścia Katowic obszarów intensywnego rozwoju centrum.
A/ I okres 1839 – 1914, pierwsze centrum miasta na północ od linii kolejowej,
B/ II okres 1922 – 1939, centrum międzywojenne – dzielnica południowa,
C/ III okres 1965 – 1975, centrum socmodernistyczne,
D/ IV okres 1989 – 2018, nowe subcentra i „Strefa Kultury" na terenie dawnej kopalni „Katowice".
(opracowanie autora).
(plan I, II, III, IV)



Rys. 7. Najważniejsze obiekty i zespoły *centro twórcze*. A – na kierunku W-Z, B – na kierunku Pn – Płdn, 1-Urząd Wojewódzki i Sejm Śląski, 2 – obiekty usługowe z lat 70-tych XX. wieku przy al. Korfantego, 3- nowy dworzec PKP i Galeria Katowicka, 4 – zespół obiektów Uniwersytetu Śląskiego, 5 – zespół archikatedry i Wydział Teologii UŚ, 6 – zespól usługowy banku ING Chorzowska 50, 7 – Biblioteka Śląska i centrum bankowe. W północno - wschodnim narożniku kopalnia „Katowice" – obecnie „Strefa Kultury". (opracowanie autora).

Tab. 1. – Okresy intensywnego rozwoju Katowic i jego centrum.

Okresy rozwoju	**I. 1839 – 1914**	**II. 1922 - 1939**	**III. 1965 - 1975**	**IV. 1989– 2018**
Charakterystyka	Krystalizacja struktury miasta, pierwsze centrum.	Południowe centrum modernistyczne międzywojnia .	Północne centrum okresu realnego socjalizmu.	Nowe centra i sub-centra współczesnego modernizmu.
Obszar	Rynek, Pl. Wolności, ulice 3-maja, Warszawska, Staro-miejska, Dworcowa.	„Forum Katowic", dzielnica urzędów, ulice Jagiellońska, Skłodowskiej -Curie, PCK.	Al. Wojciecha Korfantego (d. Armii Czerwonej), Dzielnica Uniwersytetu Śl.	wielkie galerie handlowe, Pl. Rady Europy, „Strefa Kultury", przebudowa Rynku.
Najważniejsze obiekty	Rynek z teatrem miejskim, filharmonia, kamienice i miejskie wille, kościoły trzech wyznań.	Dzielnica Południowa - Gmach Urzędu Wojewódzkego i Sejmu Śl., Muzeum Śl., Izba Skarbowa, Archikatedra.	nowe centrum po-między Rynkiem i Rondem, Spodek, nowy dworzec PKP, Pomnik Powstań-ców Śl.	Nowa Biblioteka Śl., Centrum Chorzowska 50, Nowe Muzeum Śląskie, siedziba NOSPR, Międzynarodowe Cen-trum Konferencyjne.
Dominujacy styl w architekturze	neostyle, historyzm.	modernizm międzywojenny.	powojenny socmo-dernizm.	współczesny neomodernizm.
Wybitne postaci – inicjatorzy rozwoju	prezydent Wilhelm Grundmann.	wojewoda Wojciech Grażyński.	wojewoda Jerzy Ziętek.	prezydenci Piotr Uszok, Marcin Krupa.

Po przemianach ustrojowych w 1989 r. na obrzeżach miast górnośląskiej konurbacji powstają nowe, wielkopowierzchniowe centra handlowe. W Katowicach, w latach 90-tych powstają dwa duże centra handlowe: galeria „Trzy Stawy" i „Silesia City Center" - SCC. Ze względu na zaniedbania powodujące degradację historycznych centrów miast, przejmują one w znacznym stopniu ich rolę. W tym czasie nastąpiła także przebudowa połączeń komunikacji drogowej katowickiej metropolii, zwłaszcza na kierunku W-Z, przyczyniając się do integracji miast konurbacji. Wybudowano Drogową Trasę Średnicową (DTŚ), odcinek autostrady A4 i jej połączenie z autostradą A1. Dzięki tym inwestycjom centrum Katowic stało się łatwiej dostępne dla mieszkańców regionu. Autostrada A4 umożliwiła także sprawne połączenie z Krakowem przyczyniając się do współdziałania górnośląskiej i małopolskiej metropolii. Nowe połączenia drogowe powodują, że miasta konurbacji uzyskują dogodne połączenia z siecią europejskich autostrad. Dzięki temu stają się atrakcyjne dla euro-pejskich i światowych inwestorów. Warto przypomnieć, że wszystkie te inwestycje ostatniego 25-lecia możliwe były dzięki dobrej, niespotykanej od wielu pokoleń koniunkturze politycznej i gospodarczej, także pomocy akcesyjnej Unii Europejskiej. Są one także owocem odzyskania samorządności, skutecznej polityki restrukturyzacji poprzemysłowego regionu prowadzonej przez władze miasta i regionu.

3. Przyszłość Katowic i rola jego centrum w epoce postindustrialnej.

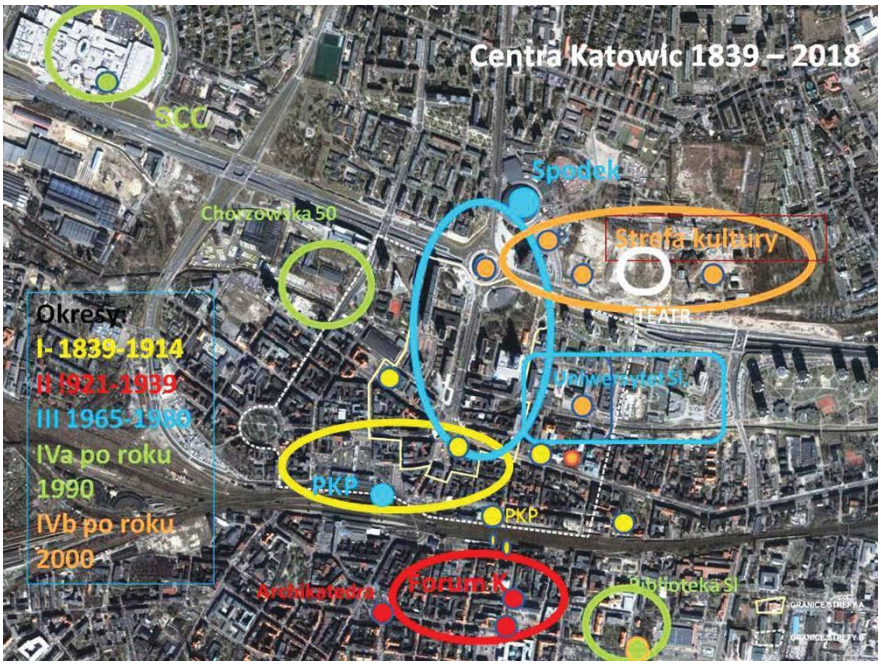
Po przemianach w 1989 roku, w województwie śląskim następuje likwidacja wielu kopalń, hut, zakładów przemysłu ciężkiego będących dotychczas głównymi gałęziami gospodarki na Górnym Śląsku. Kryzys gospodarczy widoczny jest we wszystkich miastach zamierającego zagłębia przemysłowego. Zwiększa się bezrobocie, zmniejsza się ilość mieszkańców. Zjawiska te dotyczą również Katowic. Miasto, podobnie jak cały region, przeżywa kryzys widoczny także w degradacji przestrzeni publicznej. Po roku 2000, miasta konurbacji poszukują swojej przyszłości w programach restrukturyzacji przemysłu. Gospodarka całego regionu wchodzi w okres postindustrialny. W miejsce dotychczasowych pojawiają się nowe przedsiębiorstwa. W okresie kilkunastu lat, dzięki wymienionym wcześniej spektakularnym inwestycjom (w znacznym stopniu finansowanych ze środków pomocowych Unii Europejskiej), centrum Katowic odzyskuje dawny blask. W roku 2018, na podstawie ustawy metropolitalnej, rozpoczęła działalność Górnośląsko – Zagłębiowska Metropolia (GZM)[49]. Powstanie tej instytucji daje możliwość lepszej współpracy miast konurbacji i koordynacji rożnych przedsięwzięć. Wzmacnia to także znaczenie Katowic jako głównego ośrodka. Spojrzenie na rolę Katowic jako lidera metropolii jest szansą dalszego rozwoju miasta. Katowice powinny w przyszłości pozostać najważniejszym administracyjnym i kulturalnym ośrodkiem poprzemysłowej konurbacji. Przed tak rysującą się perspektywą centrum miasta można postrzegać jako główne miejsce metropolii. W związku z tym nasuwają się uwagi dotyczące koniecznych przekształceń. Można wskazać kilka najważniejszych kierunków niezbędnych przekształceń obecnego centrum miasta. Są to: połączenie istniejących subcentrów w jeden czytelny zespół, przebudowa układu komunikacji miejskiej i regionalnej, budowa nowych obiektów usług o znaczeniu metropolitalnym (w tym rozbudowa i uzupełnienie „Strefy Kultury"), dbałość o wysoką jakość przestrzeni publicznych.

4. Propozycje dla Katowic.

Po przemianach ustrojowych w 1989 r. następują przekształcenia regionu. Również Katowice zmieniają się jako miasto postindustrialne - stolica nowo utworzonej Górnośląsko – Zagłębiowskiej Metropolii. Centrum miasta staje się najważniejszym ośrodkiem usługowym wśród policentrycznego układu konurbacji. Wymaga to innego spojrzenia na jego rolę w skali ponad dwu milionowej konurbacji. Potrzebne jest wskazanie kierunków rozwoju centrum – połączenia istniejących subcentrów, przebudowy układu komunikacji miejskiej i regionalnej, poprawy jakości przestrzeni publicznych. Dla przyszłości Metropolii wskazane jest utworzenie sieci centrów współpracujących i tworzących system synergiczny. Podczas konferencji „Nowe

[49] GZM – związek metropolitalny utworzony na obszarze konurbacji górnośląskiej 1.07.1017 r. Zamieszkuje go ponad 2,2 mln osób.

centra miast metropolitalnych w Polsce", także w wyniku późniejszych dyskusji, sformułowano wnioski dotyczące przyszłych kierunków przestrzennych przekształceń centrum Katowic. Dotyczą one także roli tego centrum w metropolii GZM i szerzej - systemu istniejących i projektowanych centrów miast konurbacji poprzemysłowej.



Rys. 8. Schemat pokazujący rozwój centrum Katowic w latach 1839 – 2018. (opracowanie autora).

4. 1. Przyszłe, nowe centrum Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii

Przyszłe centrumpowinno powstać jako czytelny zespół powiązanych ze sobą przestrzeni publicznych. Niezbędna jest integracja istniejących ośrodków usługowych miasta na kierunkach Pn-Płdn i W-Z dla wykreowania spójnego centrum o randze metropolitalnej. Wymaga to połączenia istniejących już, wytworzonych w poprzednich okresach subcentrów. Można to osiągnąć przez wykreowanie osi łączących główne przestrzenie publiczne miasta na kierunku Pn - Płdn i na kierunku W-Z (rys. 8). Granice nowego centrum wyznaczone są na północy przez „Strefę Kultury", na południu przez budynki wokół Archikatedry i Wydziału Teologii Uniwersytetu Śląskiego (subcentrum obiektow sakralnych katowickiej archidiecezji), centrum handlowe SCC z zespołem biurowców na zachodzie, Plac Rady Europy z nową Biblioteka Śląską (subcentrum biblioteki i banków) oraz Muzeum Śląskie i zespól budynków Uniwersytetu Ekonomicznego (subcentrum akademickie) na wschodzie.

4.2. Niezbędna jest przebudowa układu komunikacyjnego w centrum i wokół niego.

Przebudowa komunikacji zbiorowej i indywidualnej stworzy warunki dla ulepszenia i kreowania nowej przestrzeni publicznej dla pieszych w centrum Katowic. Priorytetem jest wyprowadzenie z zabytkowej tkanki miasta indywidualnego transportu samochodowego i powiększenie stref dostępnych dla pieszych. Ograniczenie ruchu samochodowego wymaga zmiany organizacji ruchu, utworzenia zewnętrznych, buforowych parkingów. Zgodnie ze światowymi tendencjami widocznymi także w polskich miastach, należy rozbudować system ścieżek rowerowych docierających z sąsiednich miast do centrum Katowic. Należy zbudować sprawny systemu komunikacji publicznej dla dojazdu do centrum z innych miast konurbacji, lotniska Katowice

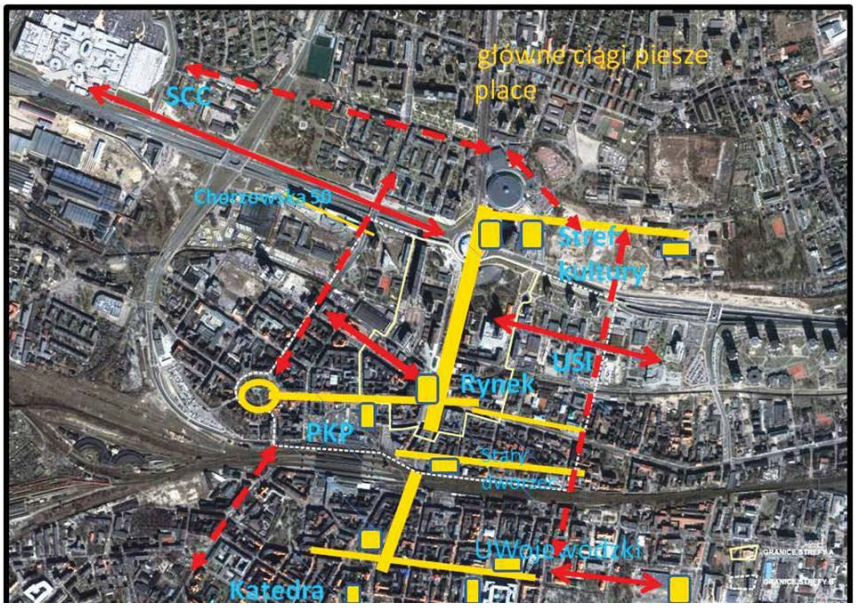
-Pyrzowice. Pożądanym rozwiązaniem byłaby rozważana od wielu lat budowa Szybkiej Kolei Regionalnej. Potrzebne są także lepsze połączenia transportem szynowym z Bielskiem, Częstochową, Krakowem.

4.3. Rozbudowa „Strefy kultury" jako regionalnego centrum kultury - Śląskiego Akropolis.

W perspektywie dalszych przekształceń katowickiej „Strefy Kultury" należy przygotować wizję uzupełnienia jej programu o nowe instytucje i obiekty wzbogacające ofertę usług.

„Strefa" już dziś jest metropolitalnym centrum kultury o znaczeniu regionalnym. W przyszłości powinna ona stać się centrum kultury znaczącym dla Polski południowej i współpracującym z sąsiednimi regionami – Małopolską, Dolnym Śląskiem, przygranicznymi regionami Czech i Słowacji. Nazwanie jej „Śląskim Akropolis" zobowiązuje do kontynuacji wysokiej jakości architektury tam realizowanej w wyniku międzynarodowych konkursów. Podkreśla także jej rangę wśród istniejących już instytucji kultury o znaczeniu krajowym (Muzeum Śląskie, NOSPR). Jednym z ważnych zadań wskazywanych przez mieszkańców jest uzupełnienie „Strefy" o nowy, reprezentacyjny gmach Teatru Śląskiego. Teatr taki potrzebny jest jako miejsce kultury wysokiej dla całego regionu. Istniejący w Katowicach teatr dramatyczny imienia Stanisława Wyspiańskiego zbudowany został na początku XX. wieku jako teatr dla miasta liczącego około 100-tysięcy mieszkańców. Obecnie nie spełnia roli sceny teatralnej dla województwa liczącego prawie pięć milionów mieszkańców. Zgodnie z opiniami ludzi kultury, powinien powstać nowy teatr o kilku scenach, o charakterze impresaryjnym, prezentujący oprócz własnego repertuaru teatry krajowe i zagraniczne.

Należy spojrzeć krytycznie na obecny, dość schematyczny układ urbanistyczny „Strefy". W nowym planie jej zagospodarowania powinno się zwrócić uwagę na powiązania z istniejącą tkanką miasta – z historycznym centrum na południu ale także z sąsiadującymi terenami dzielnic mieszkaniowych. Pośród zrealizowanych tam wysokiej jakości budowli istnieje potrzeba wykreowania przestrzeni publicznej dośrodkowej, zachęcającej do spacerów o każdej porze roku, z ulicami, placami, uzupełnionej atrakcyjnymi usługami handlu i gastronomii.



Rys. 9. Schemat głównych ciągów pieszych – ulic i placów w centrum Katowic. Tworzące się nowe powiązania pomiędzy istniejącymi subcentrami. (opracowanie autora).

4.4. Dla przyszłości miasta ważna jest wysoka jakość przestrzeni publicznych.

Dbałość o przestrzenie publiczne, nowe atrakcyjne budowle w centrum niewątpliwie powodują podniesienie atrakcyjności miasta dla jego mieszkańców i zewnętrznych inwestorów. Ma to wpływ na określenie pozycji wśród innych miast. Może także przyczynić się do zahamowania odpływu mieszkańców. Dla Katowic ważne jest zatem utrzymanie widocznego w ostatnich latach korzystnego trendu IV. okresu rozwoju miasta i jego centrum. Dobrym przykładem rewitalizacji miejskiego placu jest przebudowa katowickiego Rynku. Wydaje się, że dzięki różnorodności zastosowanych tam rozwiązań, a nawet ich nadmiarowi, zyskał on akceptacje mieszkańców. Wśród wielu propozycji urządzenia Rynku największym powodzeniem cieszy się fragment z ciekiem wodnym odtwarzającym fragment rzeki Rawy. Po obu stronach tego sztucznego cieku zainstalowano wygodne siedziska – leżaki, a atrakcyjność miejsca w sezonie letnim podnoszą ustawiane tam w donicach palmy. Przypomnieniem o dawnej, pierwotnej roli Rynku jako placu targowego są, odbywające się na części jego powierzchni, targi różnych produktów. Mimo tych przemian Rynek pozostał głównym węzłem przesiadkowym kilku linii tramwajowych. Może warto więc wrócić do koncepcji ulokowania linii tramwajowych i towarzyszących im przystanków pod płytą Rynku? Propozycje takie znalazły się w wielu opracowaniach studialnych i projektach konkursowych. Stał by się on wówczas reprezentacyjnym placem miasta przeznaczonym dla pieszych. Wraz z sąsiednimi ulicami i placami powstała by bezpieczna i przyjazna mieszkańcom przestrzeń publiczna.

Podsumowanie.

Przekształcenia regionu wymagają nowego zdefiniowania roli Katowic i jego centrum jako ośrodka konurbacji liczącej obecnie około 2,3 mln mieszkańców. Miasto powinno określić główne czynniki rozwoju umożliwiające utrzymanie pozycji stolicy postindustrialnego regionu - lidera Górnośląsko –Zagłębiowskiej Metropolii. Jest to możliwe przez umacnianie pozycji miasta jako siedziby administracji, uczelni, instytutów badawczych, ośrodka przemysłu nowych technologii, ale także miasta wysokiej kultury, międzynarodowych konferencji i kongresów. Jeśli nowe centrum Katowic ma pełnić także w przyszłości rolę głównego ośrodka metropolii, należy określić jego relacje do centrów innych miast. Każde z nich ma własną historię i swoisty przestrzenny charakter. Należy wyjaśnić jaka powinna być ich rola i znaczenie w strukturze konurbacji? Wydaje się, że powinny one utrzymać swoją tożsamość i zachować znaczenie jako lokalne ośrodki usługowe obsługujące mieszkańców w promieniu kilku kilometrów. Powiązanie ich z przystankami szybkiej kolei regionalnej stworzyłoby szansę utworzenia metropolitalnej sieci centrów współpracujących i tworzących system synergiczny. Mogły by one w przyszłości stać się także pożądanymi generatorami aktywności - węzłami rozwoju konurbacji i całego regionu Górnego Śląska.

Bibliografia

1. Bogucice, Załęże et nowa villa Katowice, rozwój w czasie i przestrzeni, wyd. „Śląsk", Katowice 1993.
2. Chojecka E.: Nowe spojrzenie na dziedzictwo architektury Górnego Śląska drugiej połowy XX wieku (1945 – 2000) [w:] Reflektory. Interdyscyplinarne spojrzenie na dziedzictwo architektury Górnego Śląska drugiej polowy XX wieku, str. 19, red. M. Żmudzińska-Nowak, I. Herok-Turska, wyd. Biblioteka Śląska, Katowice 2017.
3. Grzybowski A.: Powrót Marszałka [w:] Podróż ku nowoczesności. Architektura XX wieku w województwie śląskim, red. A. Syska, wyd. Centrum Dziedzictwa Kulturowego Górnego Śląska, Katowice 2016.
4. Gzowska A.: Szesnaście żelbetowych kwiatów. Dworzec kolejowy w Katowicach, wyd. Śląsk, Katowice 2012.
5. Katowice – informator, red. S. Adamczyk, wyd. Urząd Miasta w Katowicach, Katowice 1993.
6. Katowice. Środowisko, dzieje, kultura, język i społeczeństwo – dzieło zbiorowe, wyd. Muzeum Historii Katowic, Katowice 2012.
7. Odorowski W.: Architektura Katowic w latach międzywojennych 1922 – 1939. Wyd. Muzeum Śląskie, Katowice 1994.
8. Springer F.: Źle urodzone. Reportaże o architekturze PRL. Kraków 2011.
9. Springer F.: Księga zachwytów. wyd. AGORA, Warszawa 2016.
10. Szczypka-Gwiazda B.: Reprezentacyjne założenie placu – forum Katowic jako próba stworzenia „przestrzeni symbolicznej", (w:) Przestrzeń, architektura, malarstwo – wybrane zagadnienia sztuki górnośląskiej, red. E. Chojecka, Wydawnictwo CDKGŚl.,
11. Ulice i place Katowic. red. G. Grzegorek, M. Bulsa, Katowice 2015.
12. Żmudzińska-Nowak M.: Reflektor – Architektura i Urbanistyka, (w:) Reflektory. Interdyscyplinarne spojrzenie na dziedzictwo architektury Górnego Śląska drugiej polowy XX wieku, wyd. Biblioteka Śląska, Katowice 2017.

KATOWICE CENTERS - HERITAGE AND FUTURE

SUMMARY

The center of Katowice has been established since 1839 as the seat of administrative authorities, management boards of companies and banks of a new industrial center in Upper Silesia. Four periods of its intensive development can be distinguished. They are associated with the figures of city presidents and voivods as initiators of development. In each of these periods significant buildings are created in the architecture trend corresponding to current trends. A significant part of these facilities was created in the style of interwar and post-war modernism. In the last, fourth period of intensive development, in the post-industrial areas, the „Cultural Zone" was created with facilities serving international concerts and conferences, including high culture.

After the political changes in 1989, transformations of the region take place. Katowice is also changing as a post-industrial city - the capital of the newly created Upper Silesia - Zagłębie Metropolis. This requires a different view of the city center and its role in the scale of the conurbation with more than two million inhabitants. It is necessary to indicate the directions of the center's development - connection of existing sub-centers, reconstruction of the urban and regional transport system, improvement of the quality of public spaces.

KEYWORDS

urbanism, urban centers, architecture of Upper Silesia, Upper Silesia-Zagłębie's Metropolis,

mgr inż. arch. Katarzyna GOCKO
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *e-mail: katarzyna.gocko@wst.com.pl*

BŁĘKITNO-ZIELONE KORYTARZE A CENTRUM MIASTA METROPOLITALNEGO. WYBRANE PRZYKŁADY

STRESZCZENIE

Niniejszy artykuł omawia koncepcję błękitno-zielonych korytarzy jako narzędzia realizującego zadania związane z harmonijnym rozwojem obszarów silnie zurbanizowanych. Centra miast metropolitalnych jako szczególnie wrażliwe na dynamikę wszelkich procesów; od demograficznych do klimatycznych są jak papierek lakmusowy reagujący na charakter zmian, które ostatecznie odzwierciedlają się w ludzkim dobrobycie. Artykuł podkreśla rolę błękitno-zielonej infrastruktury w dostarczaniu usług świadczonych przez przyrodę na rzecz człowieka, a odniesienie tego zagadnienia do centr miast metropolitalnych ma za zadanie uwypuklić istotę problemu i pokazać, że przywracanie naturalnych siedlisk w silnie zurbanizowanych obszarach jest konieczne i możliwe. Priorytetowo potraktowane jest prawidłowe, harmonijne funkcjonowanie ekosystemów miejsko -przyrodniczych. Funkcja przyrody sprowadzona do urządzania terenów rekreacyjnych jest tylko pochodną działań naprawczych, których skuteczność jest możliwa dzięki współpracy transdyscyplinarnych zespołów. Wybrane przykłady miast: Łodzi i Wrocławia prezentują nowoczesne, systemowe podejście do struktury przyrodniczej miasta. Błękitno-zielone korytarze są tutaj elementem całej sieci i na nich skupione są działania naprawczo-ochronne, co jest tym łatwiejsze, że wypracowane koncepcje zostały zaimplementowane do dokumentów planistycznych miast. Przykłady miast pozaeuropejskich: Bogoty i Seulu - po pierwsze podkreślają, że problem degradacji środowiska przyrodniczego w mieście jest niezależny od miejsca funkcjonowania i skali miasta metropolitalnego, po wtóre pokazują odmienną niż miasta polskie, drogę do wypracowania koncepcji sieci błękitno-zielonych korytarzy, jako narzędzia wspomagającego ekorozwój metropolii.

SŁOWA KLUCZOWE

błękitno-zielone korytarze, centrum miast metropolitalnych, urbanistyka, błękitno-zielona infrastruktura, usługi ekosystemowe

WPROWADZENIE

Stopień urbanizacji, zarówno w skali globalnej jak i regionalnej, współczesnego świata jest bardzo wysoki, natomiast tempo tego procesu jeszcze wyższe. Demograficzne raporty ONZ odświeżane cyklicznie, prognozują ciągły przyrost ludności[1]. Szacuje się, że do 2050 roku już 68 procent globalnej społeczności będzie mieszkało w miastach. W odpowiedzi na te dane, Organizacja Narodów Zjednoczonych przyjęła Deklarację *The Future we Want*[2], w której uznała zapewnienie zdrowych warunków dla mieszkańców miast za najważniejsze wyzwanie ludzkości. Centra miast o charakterze metropolitalnym z ich wrażliwością na dynamikę zmian klimatycznych, środowiskowych oraz wszelkich innych: gospodarczych, przestrzennych, demograficznych, kulturowych, dręczy dodatkowa niepewność, co do dyskursu toczących się wokół narracji o idei miasta, jego istocie, tożsamości, o strukturze jaka być powinna, o planowaniu i projektowaniu oraz filozofii szeroko pojętego nim zarządzania. Pewne jest jedno: po epoce uprzemysłowienia, która wprowadziła świat w XXI wiek z impetem, nastała epoka refleksji i przewartościowania, „epoka łączenia wielkiej miejskiej kompozycji z rodzącą się świadomością ekologiczną" [1] i z ogromną odpowiedzialnością za losy potomnych.

[1] Raporty Departamentu Spraw Gospodarczych i Społecznych ONZ (DESA – Department of Economic and Social Affairs) publikowane od 1988 roku, aktualizowane, co dwa lata. Dane z ostatniego raportu szacują wzrost ludności na świecie z 7 mld (obecnie) do 9,6 mld w 2050 r.
[2] Konferencja ONZ w Rio de Janeiro w 2012 r.

1. Od błękitno-zielonej infrastruktury do błękitno-zielonych korytarzy.

Na błękitną zieloną sieć w miastach składają się wszelkie systemy przyrodnicze: naturalne, półnaturalne i zrekonstruowane oraz wszystkie elementy zasobów wodnych, zarówno powierzchniowych jak i podziemnych. Wszystkie te komponenty razem są odpowiedzialne za dostarczenie mieszkańcom miast usług ekosystemowych, rozumianych jako świadczenia przyrody na rzecz człowieka. Błękitno-zielona infrastruktura to pojęcie, które nie doczekało się jeszcze jednoznacznej definicji. Wywodzi się ono ze spopularyzowanej w ostatnich latach, koncepcji zielonej infrastruktury. Należy jednak w omawiany termin włączyć przymiotnik „o zabarwieniu niebieskim", aby po pierwsze: zapobiec błędnej interpretacji przymiotnika zielony jako tego, który sprowadza się tylko i wyłącznie do estetycznej, czy też rekreacyjnej roli zieleni w mieście[3] i po drugie: by podkreślić fundamentalne znaczenie wody w prawidłowym kształtowaniu zdrowych ekosystemów. Należy przy tym zaznaczyć, że błękitno-zielona i tzw. szara infrastruktura w mieście nie są rozdzielne, a komplementarne względem siebie, ponieważ wiążą je: wspólna gospodarka wodna, przestrzenna i bezpieczeństwo środowiskowe. Termin błękitno-zielona infrastruktura pojawił się już w kilku strategiach operacyjnych dotyczących ochrony i racjonalnego wykorzystania zasobów naturalnych oraz adaptacji miast do zmian klimatu jako narzędzie wspomagające procesy naprawczo-ochronne.

W *Ustawie o ochronie przyrody*[4] krótko zdefiniowano korytarz ekologiczny jako „obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów". *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* dostrzega, że „korytarze ekologiczne, (...) są formą słabo zdefiniowaną prawnie, pozbawioną przypisanych im instrumentów pozwalających na kształtowanie i ochronę funkcji w planowaniu rozwoju przestrzennego„ [2]. Na poziomie regionalnym, w planach zagospodarowania przestrzennego województw problematyka korytarzy ekologicznych jest uwzględniana, choć w różnym stopniu[5]. Na poziomie lokalnym, ze względu na brak obligatoryjnych szczegółowych wytycznych, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin są bardzo zróżnicowane w sposobie formułowania zapisów oraz rysunków, w tym zapisów dotyczących korytarzy czy też ciągów ekologicznych. Ze względu na powszechne rozumienie definicji korytarza ekologicznego jako „ciągłego, pasmowego układu roślinności, pozbawionego barier ekologicznych, połączonego z innymi pasmami w zespoły tworzące sieć przemieszczania się organizmów żywych pomiędzy siedliskami" [4], dąży się do sytuacji, w której korytarz przebiega w całości poza terenami zabudowanymi (co oczywiście nie zawsze jest możliwe). Dlatego w planach miejscowych, w opisie do części graficznej, w której korytarze ekologiczne znajdują odzwierciedlenie w postaci strefy nałożonej na przeznaczenie terenów o różnych funkcjach i różnym sposobie zagospodarowania, pojawiają się zdawkowe zalecenia[6]. Pozwala to sądzić, że istnieje, pewnego rodzaju, „obawa", co do wprowadzania korytarzy ekologicznych do miast, a wręcz przeraża wprowadzanie ich w centra miast dużych.

[3] Rozumienie zielonej infrastruktury często jest sprowadzane do „zieleni urządzonej' w opozycji do naturalnej szaty roślinnej (czy wręcz jej pozostałości). Bywa też utożsamiana z obszarami ochrony prawnej Natura 2000, KSOCh lub jest ograniczana do roli ochrony bioróżnorodności.

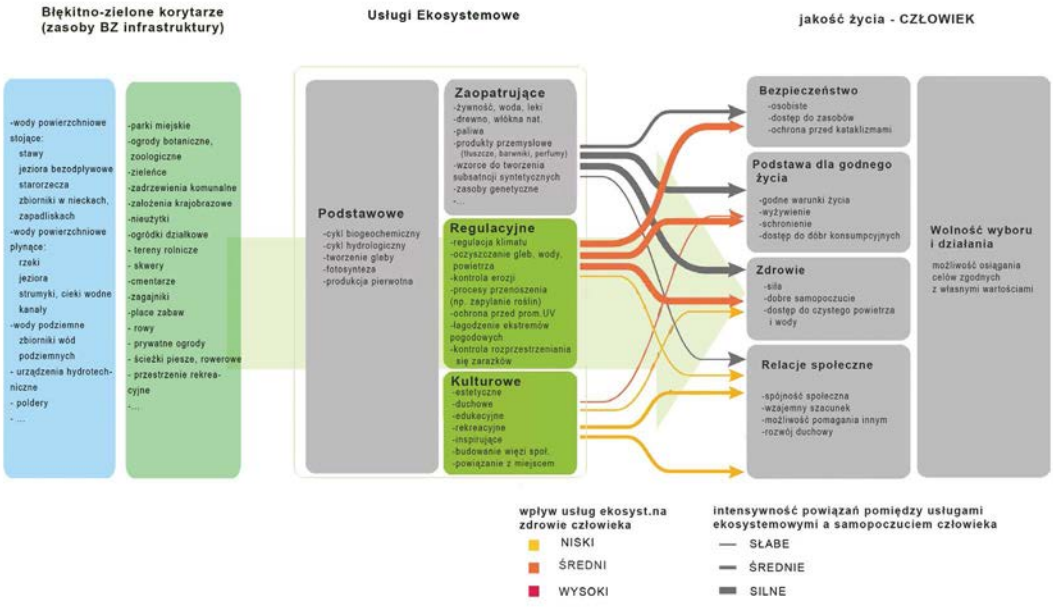
[4] Dz.U. 2004 Nr 92 poz. 880 art.5 pkt.2 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody [online]. Dostępny 03-10-2018 [w:] *http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20040920880/U/D20040880Lj.pdf*
Istnieją też inne, formalne definicje korytarzy, np. w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 28 września 2004 r. Natomiast w *Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r*. brak jest bezpośrednich zaleceń, co do sposobu uwzględniania korytarzy ekologicznych. Istniejące zapisy można jedynie pośrednio interpretować pod ich kątem (art.1.2 i art. 10.1).

[5] np. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego* jest dokumentem, w którym znajdują odzwierciedlenie założenia strategii wdrażania krajowej sieci ekologicznej ECONET. Plan ten uwzględnia elementy sieci ekologicznej ECONET: obszary węzłowe i korytarze ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym i krajowym [3].

[6] np. dotyczące wprowadzania zadrzewień, zakrzewień śródpolnych, zakazu budowy obiektów, ogrodzeń, ciągów infrastruktury technicznej i komunikacyjnej, jak również zmian pokrycia i ukształtowania terenu, tworzących bariery ekologiczne bez rozwiązań umożliwiających ich przekraczanie; otwory, przepusty [5].

Dla potrzeby zrozumienia niniejszego artykułu, istotne są zapisy, które znalazły się w *Karcie Nowej Urbanistyki* [6]. Punkt osiemnasty lakonicznie, określa rolę terenów zielonych w mieście[7], ale jednocześnie punkt dziesiąty wskazuje dzielnicę, strefę i **korytarz** jako „najistotniejsze elementy rozwoju i przekształcania metropolii" oraz dalej, punkt jedenasty wyjaśnia, że „ (...). Korytarze są w regionie łącznikami między dzielnicami i strefami; są to zarówno drogi główne i linie kolejowe, jak **rzeki i pasma zieleni"**[8].

Powyższe zapisy i definicje pozwalają Autorce na przyjęcie terminu *błękitno-zielone korytarze* w rozumieniu pasmowych układów przyrodniczych, opartych na ciągłości błękitno-zielonej infrastruktury, jako elementu sieci przyrodniczej i antropogenicznej, scalających ekosystemy i będących łącznikami dla wszystkich organizmów żywych funkcjonujących w mieście, ale jednocześnie nie ograniczonych strefą zabudowy, czy administracyjnymi granicami. Takie ujęcie narzuca dalszy tok myślenia o błękitno-zielonych korytarzach jako nośnik usług ekosystemowych i konieczności ich prawidłowego kształtowania i funkcjonowania, co w rezultacie przekłada się na wysoką jakość życia człowieka, determinując jego dobrobyt. W idei błękitno-zielonych korytarzy mieści się ciągłość, wielofunkcyjność, ochrona bioróżnorodności i jednocześnie dostępność przestrzeni oraz zrównoważony transport. Błękitno-zielone korytarze mogą być włączane do sieci przestrzeni chronionej, np. w ramach systemu krajowego KSOCh[9], wzmacniając tym samym usługi ekosystemów w mieście.

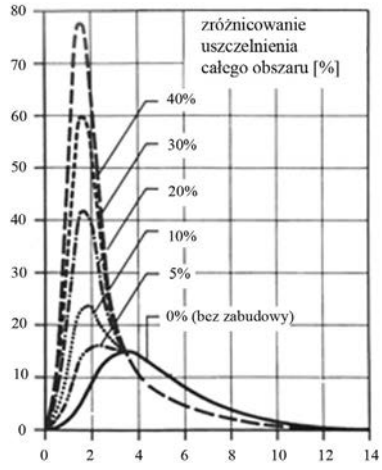


Rys.1. Zależność między błękitno-zielonymi korytarzami a jakością życia człowieka w mieście.
oprac. własne

[7] „Różnorodne tereny zieleni, od ogródków jordanowskich i skwerów do boisk i ogrodów publicznych powinny stanowić wyposażenie dzielnic. Przestrzenie chronione i otwarte powinny być wykorzystywane do wyodrębniania, ale także do łączenia poszczególnych dzielnic i stref" (Karta Nowej Urbanistyki 2005: pkt. 18).
[8] Brakuje określenia celowości tego zapisu.
[9] w którym obszary chronionego krajobrazu, wraz z drobnymi formami powoływanymi lokalnie, mogłyby umożliwiać zachowanie łączności ekologicznej między obszarami parków narodowych, rezerwatów i parków krajobrazowych, a dolinami rzek. W KPZP 2030 znajduje się zapis, który wyraża ubolewania nad tym, że „infrastruktura zieleni obszarów zurbanizowanych, z nielicznymi wyjątkami, pozostaje poza systemem, a rzeczywisty stopień ochrony nie odzwierciedla funkcji w ekosystemach miast i nie sprzyja utrzymaniu dobrego stanu różnorodności biologicznej" (KPZK 2030 s.120).

2. Zagrożenia środowiskowe w mieście.

Oprócz szeregu problemów natury strukturalno-przestrzenno-demograficznych, miasta doświadczają: powodzi, podtopień, przesuszeń, zjawiska miejskiej wyspy i kanionów ciepła, zwiększonej ilości pyłów i zanieczyszczeń w atmosferze. Co gorsza, zdarzenia te przybierają ekstremalny charakter w wyniku intensywnych zmian klimatycznych w skali globu i regionu. W konsekwencji mieszkańcy miast cierpią z powodu wielu strat materialnych, osobistych dramatów, złego sampoczucia i zachorowań[10], często prowadzących do śmierci. Podstawowym problemem jakości życia w centrach dużych miast jest fundamentalna zmiana obiegu wody w ich obszarze. W warunkach naturalnych, lub zbliżonych do naturalnych, większość opadów wsiąka lub paruje, podtrzymując naturalną wilgotność środowiska. Natomiast, im gęstsza tkanka miejska, tym proces ten jest bardziej upośledzony. W centrach dużych miast, gdzie 75-100% powierzchni pokryte jest szczelną zabudową, średnio ponad 50% wody odpływa bardzo szybko i bezpowrotnie z terenu (w czasie intensywnych deszczów wartości te mogą przekroczyć nawet 90%) [8]. Systemy kanalizacji deszczowej i ogólnospławnej zawodzą, woda odprowadzana do rzek jest coraz gorszej jakości[11].



Kształtowanie zdrowego środowiska miejskiego w oparciu o przywrócenie naturalnych proporcji w krążeniu wody w mieście, jest jedną z możliwości odwrócenia negatywnych trendów, związanych z rozrastaniem się miast, które wpływa z kolei na degradowanie terenów podmiejskich, wymusza rozbudowę i utrzymanie infrastruktury komunikacyjnej i wodno-kanalizacyjnej.

Podstawą wszelkiej egzystencji na Ziemi jest woda, gleba i powietrze atmosferyczne. To tu zachodzi cyrkulacja materii (pierwiastków, związków chemicznych) i przepływ energii, dzięki którym życie jest możliwe. Miasta nie są wyłączone z tego procesu. Przeciwnie, jako środowisko zurbanizowane w przeciwieństwie do środowiska naturalnego, wymagają większej uwagi i skupienia, by minimalizować zakłócenia tego elementarnego procesu biogeochemicznego.

Rys. 2. Hydrogram odpływu wód wysokich – kształt i wielkość przebiegu fali wód burzowych na obszarach o różnym stopniu uszczelnienia. źródło: W.Geiger, H.Dreisetil, Nowe sposoby odprowadzania wód deszczowych, wyd. Projprzem-EKO, Bydgoszcz 1999, s.15.

3. Konieczna transdyscyplinarność.

Niezależnie od rozwoju koncepcji i struktury przestrzennej miasta – czy to w oparciu o modele, które oferuje współczesna urbanistyka[12], czy w oparciu o zupełnie inne nurty, jeszcze przez nas nierozpoznane – konieczne jest natychmiastowe wdrożenie działań prośrodowiskowych, z jednoczesną ochroną urbanistycznego dziedzictwa śródmieść. W tym celu konieczne jest transdyscyplinarne podejście do procesów urbanizacyjnych. Działania w trybie systemowo -ewolucyjnym są nieodzowne w myśleniu o przyszłym rozwoju miast. Dzisiaj, wielokierunkowe, synergiczne zaangażowanie wymagane jest od wszystkich „aktorów gry o przestrzeń urbanistyczną" [10]. W działania związane z harmonijnym procesem urbanizacyjnym już dawno

[10] mieszkańcy centrów miast zapadają trzy razy częściej na choroby alergiczno-astmatyczne w stosunku do osób zamieszkujących obszary oddalone. Wyższe uszczelnienie powierzchni w centrach miast jest również skorelowane ze wzrastającym w powietrzu stężeniem benzopiranu - substancji o działaniu silnie kancerogennym [7].

[11] Kwestia problemu wód opadowych w mieście została omówiona szerzej w: Gorgoń J., Gocko-Gomoła K.: Woda w mieście jako czynnik wzmacniający jego odporność na zmiany klimatu [w:] Zeszyty Naukowe Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach nr 8 | 2016, s. 31-44.

[12] klasycyzujące, centralne, sieciowe, oparte o „architekturę miasta", o wyznaczanie rozwoju i jednostek strukturalnych (za Z.K. Zuziak 2015) [9] i zawierające się w nich koncepcje uwypuklające relację człowiek/styl życia-środowisko: Powolne Miasta, Smart Growth, Ditch Urbanism, Urbanizm Codzienny ,Zielona Architektura czy Wizja Trzeciej Drogi w urbanistyce (K.Solarek, 2011).

wdrożono socjologię, ekonomię, czy geografię, a od niedawna również ekohydrologię – naukę łączącą wiele dyscyplin naukowych, wykorzystującą zależności pomiędzy roślinnością i obiegiem wody w celu poprawy warunków życia w mieście. Skutecznym instrumentem dla ekohydrologii miejskiej z całą pewnością, są błękitno-zielone korytarze, oferujące rozwiązania dla niepokojących zjawisk w mieście. Z kolei istnienie dobrze funkcjonującego systemu przyrodniczego wymaga dokładnej, transdyscyplinarnej analizy tkanki miejskiej i rozpoznania procesów biogeochemicznych zacho-dzących w przestrzennej strukturze miasta.

4. Wybrane przykłady.

„Naprawienie krzywd wyrządzonych naturze przez industrializację, prawdopodobnie nie przekracza naszych możliwości, trudniej będzie natomiast sformułować nowe, pozytywne wartości współczesnego życia" [11].

- R. Dubois –

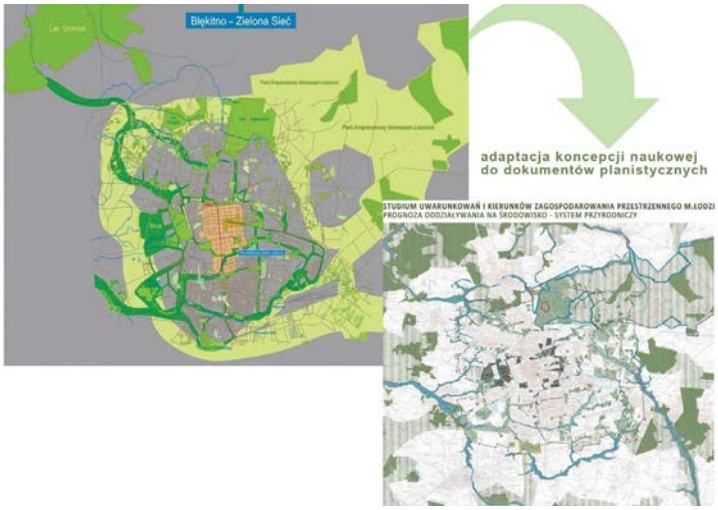
Poniżej zaprezentowano przykłady wybranych miast, które ilustrują problematykę artykułu. Dwa miasta polskie: Łódź i Wrocław zostały wybrane, ponieważ prezentują systemowe, transdyscyplinarne podejście do zagadnienia przyrody w strukturze miasta. Prezentują myślenie o strukturze miasta jako specyficznym ekosystemie, który mocno opiera się o lokalną sieć hydrograficzną, odkrywając na nowo fundamentalne prawa natury i osiągając przy tym wymierne korzyści: od poprawy warunków zdrowotnych mieszkańców, po oszczędności finansowe miasta. Rekreacyjne, tonące w zieleni, przestrzenie publiczne są tu wartością dodaną. Priorytetem jest prawidłowe funkcjonowanie ekosystemów. Ponadto, wypracowane koncepcje sieci przyrodniczej zostały zaadoptowane przez dokumenty planistyczne miast, co ułatwia operowanie błękitno -zielonym korytarzem jako instrumentem projektowo-planistycznym.

Przykłady dwóch metropolii pozaeuropejskich pokazują nieco inną drogę ekorozwoju. W przeciwieństwie do omawianych metropolii polskich, Seul i Bogota nie rozpoczęły działań naprawczych, od wypracowania koncepcji błękitno-zielonej sieci, a od realizacji pojedynczego korytarza ekologicznego. Przykład koreański pokazuje, jak niespodziewane korzyści związane z utworzeniem pojedynczego, błękitno-zielonego pasma przebiegającego przez centrum miasta, zainspirowały tamtejsze władze metropolitalne, do działań interwencyjnych w całej metropolii. Z kolei przykład kolumbijski opisuje drogę, jaką miasto przeszło od koncepcji jednostkowego korytarza ekologicznego łączącego dwa regiony, pomiędzy którymi ulokowało się miasto, do świadomości, że odtworzenie naturalnych uwarunkowań hydrologicznych jest konieczne dla dalszego, harmonijnego rozwoju metropolii.

4.1 Błękitno-Zielona sieć Łodzi.

Błękitno-Zielona Sieć Łodzi powstała w oparciu o błękitno-zieloną infrastrukturę miasta. Koncepcja była poprzedzona badaniami Europejskiego Regionalnego Centrum Ekohydrologii PAN w Łodzi i Uniwersytetu Łódzkiego [12]. Celem było opracowanie i testowanie nowych biotechnologii ekosystemowych dla oczyszczania wód opadowych i w rezultacie bezpieczna (niepowodująca zagrożenia powodziowego i zmniejszająca ryzyko spowodowane zanieczyszczeniami), retencja wód opadowych. Projekt rozszerzył dotychczasowe opracowania planistyczne dotyczące systemu przyrodniczego i wykorzystał lokalizację miasta na pograniczu wododziałów Wisły i Odry. Na nowo odkryty system rzek (zdegradowanych) i towarzyszących im obszarów zieleni był podstawą dla przeorganizowania przestrzeni miejskiej, co przełożyło się na szereg korzyści dla miasta. W ramach powyższych działań zrehabilitowano rzekę Sokołówkę, gdzie zastosowano procesy sedymentacji i szereg innowacyjnych technologii do wychwytywania zanieczyszczeń oraz wdrożono procedurę monitoringu. Koncepcja Błękitno-Zielonej Sieci zakłada, utworzenie korytarzy wzdłuż istniejących, zasobnych w roślinność, dolin rzecznych, a w miejscu ich przecięcia powstaną węzły w postaci parków. Idea błękitno-zielonych korytarzy zakłada koegzystencję wszystkich elementów struktury przyrodniczej

i zurbanizowanej. Błękitno-zielone korytarze, stanowią podstawę dla rozwoju bezpiecznej ekologicznie przestrzeni miasta, przy czym poprawiają jakość powietrza i środowiska, komfort życia w mieście, umożliwiając mieszkańcom prowadzenie zdrowego trybu życia [13]. Jeden z korytarzy został wprowadzony do centrum miasta w myśl założenia, że każdy mieszkaniec miasta ma mieć ok. 3 min. spacerem do najbliższego pasma, a następnie stamtąd umożliwia się mu przedostanie na rekreacyjne tereny otwarte. Koncepcja Błękitno-Zielonej Sieci została włączona do prac nad *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Łodzi* oraz oficjalnie przyjęta przez miasto jako część *Strategii Zintegrowanego Rozwoju Łodzi 2020+*. Należy podkreślić, że realizacja powyższych dokonań była możliwa w wyniku integracji działań środowisk naukowych i decydentów. Otwartą natomiast, pozostaje kwestia pasmowych połączeń przyrodniczych, zarówno w powiązaniach funkcjonalnych między regionalnymi ośrodkami Łodzi, jak i w bipolarnym układzie metropolitalnym Łódź-Warszawa.



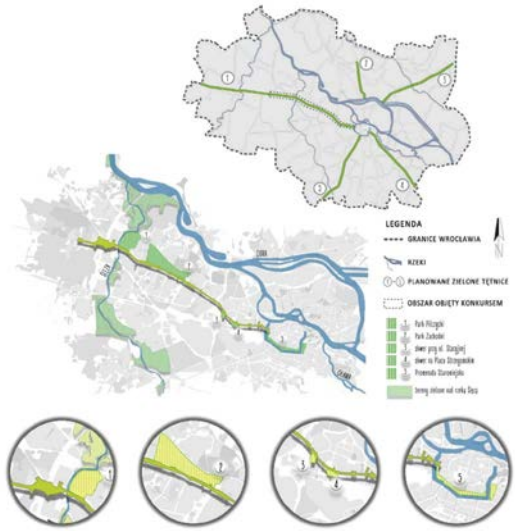
Rys. 3. Adaptacja Koncepcji Błękitno-Zielonej Sieci do dokumentów planistycznych
źródło: Wagner I., Zalewski M. [w:] K. Krauze: Koncepcja Błękitno-Zielonej Sieci w Łodzi [online]. *www.sladwodnymiast.pl/images/2017/20170918/Prezentacje/8.KKrauze_Krakow.pdf*, dostęp na: 15-08-2018.

4.2 Wrocław.

Wrocław posiada długą historię kształtowania zieleni, jako integralnego elementu struktury urbanistycznej [14]. Obecny system zieleni Wrocławia posiada cechy systemu pierścieniowo -klinowego. Na jego kształt wpływają uwarunkowania przyrodnicze oraz planowane wraz z przestrzennym rozwojem miasta tereny zieleni. Obowiązujące *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia* z 2010 r. określa, że system terenów zieleni i obszarów otwartych będzie rozwijał się jako struktura osiowo-promienista, z funkcją przyrodniczą jako nadrzędną. Potrzebne są jednak powiązania - błękitno-zielone korytarze, między węzłami, które, oprócz korzyści środowiskowych, zapewniłyby miastu tereny rekreacji i wypoczynku. W ramach *Strategii Wrocław 2030* oraz w przygotowywanej nowej wersji *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* dyskutowana jest m.in. potrzeba zachowania i wzmocnienia systemu zieleni wzdłuż sieci rzek, właściwego zagospodarowania części terenów oraz ich udostępnienia dla potrzeb rekreacji. Odbywa się to w różny sposób i ze zróżnicowaną intensywnością, zależnie od charakteru danej rzeki, jej położenia, dostępności, walorów przyrodniczych. Niezwykle istotne jest, że kształtowany system uwzględnia naturalną siatkę hydrograficzną i tym samym chroni przyległe tereny zieleni przed ekspansywną urbanizacją. Dostrzega się również konieczność „doposażenia" w zieleń obszarów śródmieścia. Jest to pierwszy krok w postrzeganiu centrum miasta, nie tylko jako obszaru -z definicji wyłączonego z systemu przyrodniczego, skazanego na gęstą zabudowę i wysoki stopień uszczelnienia gruntu.

Elementem służącym wzmocnieniu struktury przyrodniczej miasta i tworzeniu powiązań między poszczególnymi obszarami, mogą być już istniejące ulice, lub te nowo projektowane – w obu przypadkach kształtowane jako błękitno-zielone korytarze[13]. We Wrocławiu zapoczątkowano również prace nad budowaniem systemu powiązań przyrodniczych między miastem, a strefą podmiejską. W 2014 roku wykonano projekt *Zielonej Infrastruktury Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego*, poprzedzony szeregiem analiz dotyczących uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych, klimatycznych itp. Miał on na celu wskazanie możliwego układu błękitno-zielonych korytarzy, jako istotnego elementu strukturotwórczego przestrzeni oraz sformułowanie wytycznych dla zagospodarowania przestrzennego[14]. Opracowywany obszar objął 29 gmin wchodzących w skład Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (WrOF). Zaproponowany system przyrodniczy uwzględnia kilka głównych uwarunkowań: krainy geograficzne i Odra - główny ciek przepływający przez obszar mają układ równoleżnikowy i równinny charakter; przez obszar przebiega korytarz ekologiczny o charakterze międzynarodowym, a dwa mniejsze równoległe z nim graniczą; określenie jako obligatoryjnych systemów pierścieniowych wokół 32 miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków metropolitarnych i regionalnych.

Wypracowany układ ma zapobiec niekontrolowanemu rozrostowi chaotycznej zabudowy wokół miasta, umożliwić wprowadzenie funkcji wypoczynkowej, poprawić warunki klimatyczne miasta i jego otoczenia tworząc możliwości jego przewietrzania, stworzyć - korytarze pomiędzy istniejącymi obszarami naturalnymi. Istotne jest, że system uwzględnia połączenia z istniejącymi elementami błękitno-zielonej infrastruktury wewnątrz miasta.



Rys. 4. Główne ulice objęte programem „Zielone Tętnice Wrocławia". źródło.: Niedźwiecka-Filipiak I., Rubaszek J., Pyszczek J. 2017 s. 125-126.

Rys. 5. Schemat optymalnego układu przyrodniczego dla Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego[15]
źródło: Niedźwiecka-Filipiak I., Potyrała J., Filipiak P, 2018. *www.irt.wroc.pl/irt_wroclaw/web/uploads/pub/news/news_282/text/Zielona%20infrastruktura%20WrOF.pdf* z dostępem na: 03-10-2018.

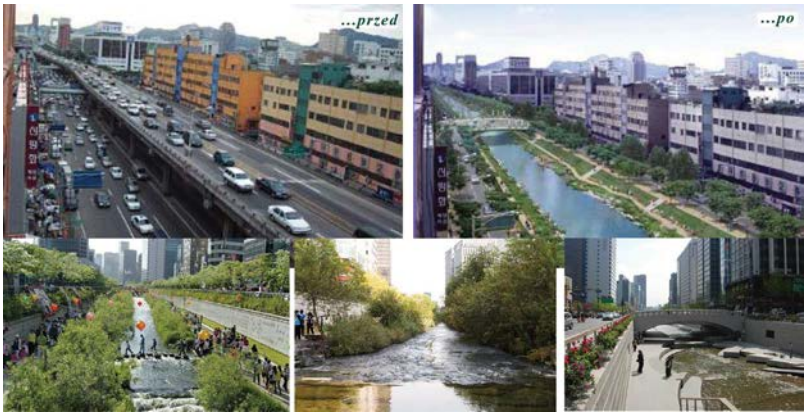
[13] W 2015 roku zrodziła się koncepcja pod nazwą Zielone tętnice Wrocławia, która bazowała na idei zielonych korytarzy. Celem tej koncepcji jest zmiana krajobrazu pięciu ciągów głównych ulic przebiegających w różnych kierunkach od centrum miasta ku jego obrzeżom i przekształcenie ich w zielone tętnice miasta.

[14] W celu zapewnienia ochrony przed zabudową cennych przyrodniczo obszarów, zachowania zaplecza przyrodniczego w otoczeniu terenów osadniczych, ograniczenia fragmentacji obszarów zieleni i terenów otwartych, jak i poprawy warunków klimatycznych oraz warunków dla rozwoju turystyki i rekreacji, określono wytyczne i wskazano narzędzia do realizacji tego projektu [15].

[15] Schemat powstał w wyniku szczegółowej analizy obecnych uwarunkowań przyrodniczo-kulturowych oraz syntezy studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Główną osią zaproponowanego układu jest dolina rzeki Odry wraz z Oławą i Widawą oraz towarzyszącymi im kompleksami leśnymi. Wprowadzono trzy pierścienie w celu wzmocnienia powiązań pomiędzy elementami zieleni wysokiej. Całą strukturę dopełniają kliny – błękitno-zielone korytarze, powstałe na bazie pomniejszych rzek wraz z towarzyszącą im roślinnością [16].

4.3 Seul.

Miasto Seul dokonało ważnej zmiany ekonomicznego paradygmatu planowania i zarządzania miastem; z rozwoju autocentrycznego, miasto przeszło na rozwój zrównoważony, ceniący jakość życia ludzi i znaczenie poprawnego funkcjonowania ekosystemów. W centrum miasta, w obszarze, który praktycznie, od kilkudziesięciu lat zamierał, dokonano spektakularnej rewitalizacji, która zmieniła ten niekorzystny trend. Odsłonięto historyczny strumień Cheonggyecheon, usuwając wielopasmową autostradę biegnącą przez centrum. Tym samym utworzono 8-kilometrowy, błękitno-zielony korytarz, zorientowany w kierunku wschód-zachód. Projekt bardzo kontrowersyjny, na etapie planowania, okazał się zbawienny w skutki, po realizacji[16]. Zadziałał jak katalizator, pobudzając wzrost gospodarczy i rozwój w centralnym rejonie Seulu. Z korytarza zgodnie korzystają piesi, rowerzyści i dzikie zwierzęta. Przywrócono połączenia pomiędzy ciekami wodnymi i mielizny, rodzime bagna obsadzono wierzbami, tworząc siedliska dla ryb, płazów, owadów i ptaków. Tereny podmokłe, które pojawiły się na nowo po latach nieobecności, wyznaczono jako ekologiczny obszar chroniony. Kamienie naturalne łączące dwa brzegi, utworzyły nie tylko oryginalne chodniki dla żądnych przygód pieszych, ale również wspomagają regulowanie prędkości i poziomy wody strumienia. Z materiałów pozostałych po wyburzeniu autostrady, 95% z nich poddano wtórnemu przetworzeniu przez co zyskały „drugie życie". Korzyści środowiskowe, społeczne, ekonomiczne są imponujące: zapewniona ochrona przeciwpowodziowa, zwiększona różnorodność biologiczna o 639 procent[17], zmniejszony efekt miejskiej wyspy ciepła (spadek temperatury w zakresie od 3,3°C do 5,9°C), powietrze czystsze o 35 procent[18], dwukrotne zmniejszenie ryzyka zachorowań mieszkańców na choroby układu oddechowego, uspokojony ruch kołowy w mieście, przy jednoczesnym przyśpieszeniu komunikacji[19], zwiększona liczba firm o 3,5% w obszarze Cheonggyecheon i zagęszczenie relacji biznesowych w centrum Seulu oraz dwukrotne zwiększenie ruchu w obrocie nieruchomościami.



Rys. 6. Błękitno-zielony korytarz w Seulu. źródło:
www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/cheonggyecheon-stream-restoration#/cost-comparison,
z dostępem na: 01-10-2018.

[16] Starzejąca się autostrada pokrywająca strumień Cheonggyecheon, stanowiła zagrożenie dla bezpieczeństwa i wymagała naprawy lub usunięcia. Pilnym problemem była również poprawa komunikacji między północną, a południową częścią miasta, rozdzielonego przez autostradę. Eksperci zajmujący się transportem obawiali się, że likwidacja drogi szybkiego ruchu (z której korzystało 169 000 pojazdów dziennie), spowodowuje jego zagęszczenie i zwiększy chaos na północnym krańcu miasta. Protestowali również lokalni właściciele firm. Odbyło się blisko 4200 spotkań w celu wypracowania konsensusu. Ostatecznie, rząd metropolitalny Seulu udzielił wsparcia funkcjonującym przedsiębiorstwom i zawarł specjalne porozumienie z dostawcami obsługującymi ten rejon. Zestawienie kosztów wyglądało następująco: naprawa istniejącej autostrady - 90 mln USD i trzy lata prac budowlanych w tym rejonie, koszt prac związanych z przywróceniem strumienia - 260 mln USD i dwa lata budowy. Ostatecznie, przeprowadzona rewitalizacja, spowodowała przypływ kapitału inwestycyjnego o wartości 1,98 mln USD, czego (na taka skalę) w ogóle się nie spodziewano [17].

[17] Od rozpoczęcia prac w 2003 r. do końca 2008 r. liczba gatunków roślin wzrosła z 62 do 308, gatunków ryb z 4 do 25, ptaków z 6 do 36, bezkręgowców wodnych z 5 do 53, owadów z 15 do 192, ssaków od 2 do 4 i płazów od 4 do 8 (Ibidem).

[18] Zmniejszone zanieczyszczenie powietrza drobnymi cząstkami z 74 do 48 mg/m^3.

[19] Likwidacja autostrady i przeorganizowanie transportu publicznego w centrum, paradoksalnie przyspieszyło ruch w mieście. Przejazdy autobusowe wzrosły o 15,1%, kolejką podmiejską o 3,3%, co było możliwe dzięki budowie 22 mostów, 5 nowych połączeń z liniami metra i włączeniu 18 linii autobusowych obsługujących ten rejon (Ibidem).

Bardzo szybko okazało się, że był to dopiero początek zmian w mieście. Sukces, jaki nastąpił po rehabilitacji strumienia sprawił, że społeczność metropolitalna skierowała swą uwagę na te obszary w mieście, które dotychczas cieszyły się swoistego rodzaju *status quo* - dzielnice o wysokim udziale gruntów nieprzepuszczalnych, z wielopoziomowymi estakadami, pod którymi toczyło się życie i gdzie tamtejsza ludność „nie widziała" nieba od kilkudziesięciu lat. Dzięki partycypacji społecznej, dokonano szczegółowej inwentaryzacji systemu przyrodniczego, gruntownie przeanalizowano układ hydrograficzny, miejscami już tylko historyczny. Rozpoczęły się pierwsze działania: reorganizacja ruchu, burzenie estakad, czy też nadawanie im nowych funkcji. Wzorem centrum seulskiej metropolii, w innych obszarach aglomeracji, na podstawie opracowanej błękitno-zielonej sieci, odtwarza się naturalne uwarunkowania przyrodnicze.

Rys. 7. Projekt Seoul Skygarden. źródło: *www.i1.wp.com/dobrewiadomosci.net.pl/wp-content/uploads/2017/05/MVRDV-wins-competition-for-Seoul-Skygarden-00.jpg*, z dostępem na: 10-10-2018.

4.4 Bogota.

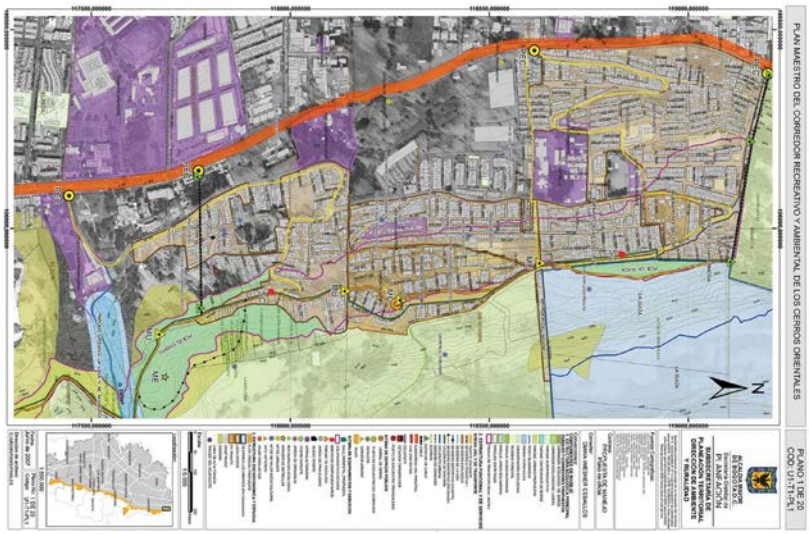
Kolumbijska Bogota, zamieszkała przez osiem milionów mieszkańców, jest malowniczo położona na granicy dwóch regionów przyrodniczych: Regionu Amazońskiego i Regionu Orinoko. Być może położenie sprawia, że Bogota jest miastem wielu kontrastów. Z jednej strony centra biznesowe i nowoczesne dzielnice, z drugiej ogromne rejony biedy i ubóstwa; z jednej strony miasto innowacyjne[20], pełne swobód, z drugiej głęboko zacofane, gdzie dominuje poczucie zagrożenia i terror. Nie mniej jednak, Bogota to miasto, które wpisuje się w koncepcję rozwoju miasta inteligentnego – *smart city*. Wpisane w oszałamiającą przyrodę, z wieloma parkami i rezerwatami, dostrzega potrzebę przywrócenia harmonii w prawidłowym funkcjonowaniu ekosystemu. Wysoki poziom fragmentacji obszarów przyrodniczych i ich degradacja pobudziły społeczną inicjatywę do walki o odbudowę lasów i dziedzictwa przyrodniczego regionu. Zaproponowano utworzenie ekologicznego korytarza[21] ciągnącego się przez 53 kilometry od północnego do południowego krańca miasta (i wychodzący poza jego granice), konsolidującego ekologicznie region Borde. Projekt znalazł się w dokumentach planistycznych metropolii[22]. Zakłada integrację lokalnych społeczności w zrównoważonym zarządzaniu, przywrócenie i utrzymanie w dobrej kondycji ekosystemu miejsko-przyrodniczego: przywrócenie ekologicznego połączenia Wschodnich Wzgórz przylegających do miasta z całym regionem Savannah w oparciu o zrównoważoną gospodarkę wodną. Prace związane z budową korytarza koncentrują się na zrehabilitowaniu zbiorników wodnych i przywróceniu rodzimych gatunków biologicznych.

[20] Na przełomie wieków (XX/XXI) Bogota przeorganizowała komunikację miejską, wprowadzając szerokie korytarze BRT (Bus Rapid Transit) umożliwiające autobusom szybki i bezkolizyjny przejazd przez miasto – czym wywołała światową dyskusję o miastach inteligentnych smart cities. Rewolucja komunikacyjna w Bogocie, która odbyła się wręcz siłą, pokazała jak ważny jest dialog społeczny, czym wykształciła jeden z podstawowych wyróżników smart cities – inteligentne miasta to inteligentni, świadomi sensu zmian mieszkańcy [18].

[21] Architekt D. Wiesner wraz z zespołem - autorzy projektu o nazwie Korytarz Ekologiczny i Rekreacyjny Wschodnich Wzgórz.

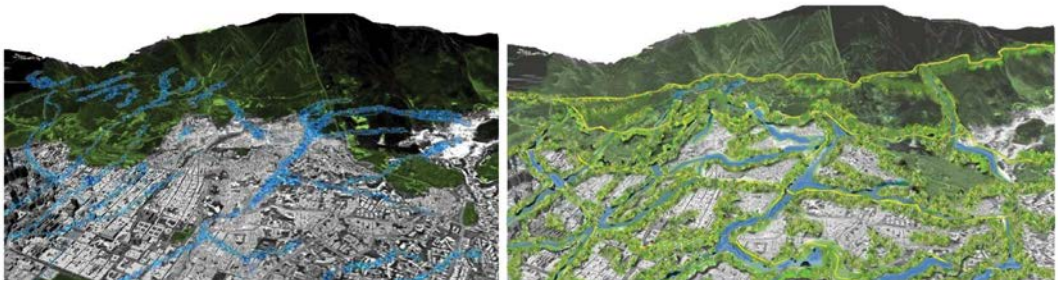
[22] Plan Director del CER.

Korytarz oferuje nowe tereny rekreacyjne dla metropolii, aktywizując społeczne interakcje i promując wartości ekologiczne. Szlak ma być miejscem spotkań, „wspólnego patrzenia na góry (...), ma obudzić pamięć i uczucia do gór, przywrócić radość i wygenerować kulturę ekologiczną, którą mieszkańcy utracili”[23].



Rys. 8. Projekt błękitno-zielonego korytarza del Corredor Recreativo y Ambiental del los Cerrors Orientales zapisany w masterplanie Bogoty. źródło: *www.plataformaurbana.cl/archive/2012/07/19/plan-director-corredor-ecologico-y-recreativo-de-los-cerros-orientales-bogota/cer-9/*, z dostępem na: 01-10-2018.

Gdy projekt błękitno-zielonego korytarza, jednocześnie ujrzał światło dzienne i zachwycił, zdano sobie sprawę z tego, że Rezerwat Leśny Cerros Orientales (do którego będzie sięgał korytarz) i jego dorzecze są ze sobą nierozerwalnie związane. W dodatku, większość wody pitnej dostarczana jest do Bogoty z gór, więc istotne jest, aby ten cenny zasób był zachowany i chroniony. Dlatego proces planistyczny zaczęto rozpatrywać z perspektywy „makro”, skupiając w działaniach transdyscyplinarny zespół. Powstała koncepcja całej sieci błękitno-zielonych korytarzy spływających z gór i meandrujących po tkance miasta. Docelowo projektowane jest utworzenie sieci hydrologicznej, dostosowanej do środowiska miejskiego, która przywróci i utrzyma naturalny stan zbiorników wodnych, rzek, strumieni i mokradeł Bogoty. Ustanowi to solidną podstawę dla układu „błękitno-zielonych tętnic” południowoamerykańskiej metropolii.



Rys. 9. Koncepcja przywrócenia błękitno-zielonych korytarzy w Bogocie. źródło: *www.plataformaurbana.cl/archive/2012/07/19/plan-director-corredor-ecologico-y-recreativo-de-los-cerros-orientales-bogota/cer-9/*, z dostępem na: 01-10-2018.

[23] *www.plataformaurbana.cl/archive/2012/07/19/plan-director-corredor-ecologico-y-recreativo-de-los-cerros-orientales-bogota/cer-9/* z dostępem na: 01-10-2018.

Wnioski.

Centra miast metropolitalnych to obszary, gdzie, wydawać by się mogło, procesy naturalne musiały ustąpić skoncentrowanym procesom urbanizacyjnym. Przyroda w tych obszarach traktowana jest szczątkowo i rekreacyjnie. Tymczasem, nawet największe aglomeracje wciąż podlegają tym samym prawom i procesom biogeochemicznym, co wszystkie ekosystemy na Ziemi. Mimo, że miejski system przyrodniczy od dawna traktowany jest jako składowa struktury przestrzennej miast, to koncepcja błękitno-zielonych korytarzy jest nowatorskim narzędziem harmonizującym obszary zurbanizowane i coraz częściej pojawia się w dokumentach planistycznych i strategiach rozwojowych polskich miast metropolitalnych. Nie mniej jednak, brakuje wyraźnych odniesień i rozwiązań dedykowanych centrom miast. Z pewnością nie dlatego, że nie ma takiej potrzeby lecz dlatego, że obszary te, gdzie koncentrują się procesy urbanizacyjne, z natury swej, są trudne i nieprzyjazne tego typu działaniom. Dwa środowiska: zurbanizowane i naturalne wydają się zwalczać wzajemnie, a im silniejsze procesy zachodzą w ich obrębie, tym bardziej dominacja jednego nad drugim wydaje, się być przesądzona. Zaprezentowane przykłady pokazują, że symbioza dwóch środowisk jest możliwa. Należy przewartościować myślenie o mieście, a w relacji człowiek-przyroda ustawić się w pozycji równorzędnej z naturą, co stanowi ową trudność „sformułowania nowych, pozytywnych wartości współczesnego życia" (Dubois R. 1986).

Aby przywrócić ekosystem miejski do stanu równowagi nie można pominąć w działaniach obszarów, które jednocześnie są węzłowe, scentralizowane i silnie zurbanizowane. Przeciwnie, jako tereny szczególnie wrażliwe na każdy bodziec, należy je otoczyć staranną troską. Należy wypracować metodę, która umiejętnie połączy dziedzictwo historycznych serc metropolii, z nowopowstałymi ośrodkami centralnymi i z całym dobrodziejstwem, jakie oferuje różnorodność biologiczna. I nie chodzi tu tylko o utworzenie zielonych, rekreacyjnych przestrzeni dla mieszkańców, lecz o przywrócenie takiego układu przyrodniczego, który zapewni zrównoważony, stabilny rozwój miast. Ekologiczne korytarze, dla których błękitno-zielona infrastruktura jest jednocześnie kanwą i nośnikiem usług ekosystemowych, są w stanie dostarczyć miastu szeregu korzyści, zwłaszcza w zakresie stanu aerosanitarnego i kształtowania lokalnych warunków bioklimatycznych. Przyrodzie natomiast, zapewnią ciągłość i możliwość harmonijnego funkcjonowania. W Polsce potrzebne są działania legislacyjne w tym zakresie; wprowadzenie zapisów, które doprecyzują i ujednolicą terminologię w dziedzinie ochrony środowiska przyrodniczego w aglomeracjach miejskich[24] i tym samym umożliwią pracę w zespołach transdyscyplinarnych.

Współcześni mieszkańcy miast domagają się, by krajobraz ich miasta był estetyczny, jego struktura funkcjonalna, a życie w nim higieniczne, zdrowe i bezpieczne w szerokim ujęciu. I taki też jest kierunek urbanistyki XXI wieku.

[24] T.J. Chmielewski przywołuje nowe nazewnictwo dla współczesnych działań ochronnych środowiska przyrodniczego wymieniając je jako: naturalizm funkcjonalny (eolski, piwowarski) lub naturalizm wzbogacony (Chmielewski 2012, s. 53).

Bibliografia

1. Gzell S.: Wykłady o współczesnej urbanistyce. Warszawa : Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej 2015. s. 17. ISBN: 978-83-7814-327-7.
2. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 z grudnia 2011 r.[online] s. 120. [Przeglądany 25 września 2018 r.]. Dostępny w: *www.rpo2020.lubuskie.pl/wp-content/uploads/2013/01/Koncepcja_ Przestrzennego_ Zagospodarowania_Kraju_203013.pdf*.
3. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa małopolskiego, Uchwała nr XV/174/03 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 22 grudnia 2003 r., Małop. 04.296.3177.
4. Zaręba A.D., Próchnicka P.: Korytarze ekologiczne a prawo i polityka ekologiczna. Korytarz ekologiczny doliny Odry jako podstawowy element systemu przyrodniczego Wrocławia. [w:] Gospodarka w praktyce i teorii 2015/nr3 (40) [online] s. 94 [przeglądany 3 października 2018]. Dostępny w: *www.yadda.icm.edu.pl/ yadda/element/bwmeta*1. element. ekon-element-000171437740.
5. Rozenau-Rybowicz A., Baranowska-Janota M.: Korytarze ekologiczne w planowaniu przestrzennym [w:] Problemy Rozwoju Miast. Kwartalnik Naukowy. Rocznik 2007 numer 1-2. s.137-138.
6. Karta Nowej Urbanistyki [online] Warszawa: Urbanista, czerwiec 2005 (aktualizacja: październik 2014) – Krytyka Architektury. [przeglądany 4 października 2018]. Dostępny w: *www.cnu.org/sites/default/files/ cnucharter_ polish. pdf*.
7. Kupryś-Lipińska I., Elgala A., Kuna P.: Urban-rural differences in the prevalence of atopic diseases in the general population in Lodz Province (Poland). [w:] Post Dermatol Arelgol", XXVI 5 2009. [online] [przeglądany 3 kwietnia 2018]. Dostępny w: *www.termedia.pl/Original-paper-Urban-rural-differences-in -the-prevalence-of-atopic-diseases-in-the-general-population-in-Lodz-Province-Poland-,7,13372,0,1.html*.
8. Wagner I., Zalewski M.: Błękitno-zielona sieć – poprawa jakości życia w miastach w obliczu zmian klimatu. Panorama PAN, 4 lipiec 2013.
9. Zuziak Z.K.: Urbanistyka i dziedzictwo kultury. Strategie, aktorzy i struktury w labiryntach miejskości. [w:] Wiadomości Konserwatorskie, Journal of Heritage Conservation 43/2015 [online] s. 25 [przeglądany 3 października 2018]. Dostępny w: *www.suw.biblos.pk.edu.pl/downloadResource&mId=1655935*.
10. Zuziak Z.K.: O synergii planu w urbanistyce [w:] Budownictwo i Architektura 16(1) 2017. s. 183. DOI: 10.24358/Bud-Arch_17_161_16 [przeglądany 3 października 2018]. Dostępny w: *www.bud-arch.pollub.pl /wp-content/ uploads/Budownictwo-i-Architektura-161-2017-183-198.pdf*.
11. Dubois R.: Pochwała różnorodności. Warszawa: PIW 1986. s. 264. ISBN: 83-06-01182-1.
12. Wagner I., Krauze K., Zalewski M.: Błękitne aspekty zielonej infrastruktury. [w:] Zrównoważony Rozwój - Zastosowania nr 4/2013. Kraków: Fundacja Sendzimira 2013. s. 145-154. ISSN 2084-0594.
13. Zalewski M. w wywiadzie: Budujmy w Łodzi zielone korytarze zamiast betonu i szkła. Gazeta Wyborcza, Magazyn „Łódź" z 18 lutego 2016 r.
14. Niedźwiecka-Filipiak I., Rubaszek J., Pyszczek J.: Kształtowanie systemu zieleni w mieście i strefie podmiejskiej. Wybrane zagadnienia na przykładzie Minneapolis i Wrocławia. [w:] Topiarius. Studia krajobrazowe. Wydanie monograficzne, t. 2. Rzeszów 2017. s.123-130. ISSN: 2449-9595.
15. Malczewski P., Szarapo I. (red.): Koncepcja kształtowania i racjonalnego wykorzystania terenów otwartych we Wrocławskim Obszarze Metropolitarnym. [online] Wrocław: Instytut Rozwoju Terytorialnego 2013. s. 1-84. [przeglądany 4 października 2018]. Dostępny w: *www.Koncepcja_racjonalnego_wykorzystania _terenów_ otwartych_ WrOM.pdf.*
16. Niedźwiecka-Filipiak I., Potyrała J., Filipiak P.: Projekt optymalnego układu zielonej infrastruktury na obszarze Wrocławskiego Obszaru Funkcjonalnego (WrOF) [online]. Przeglądany 3 października 2018. Dostępny w: *www.irt.wroc.pl/irt_wroclaw/web/uploads/pub/news/news_282/text/Zielona%20infrastruktura %20WrOF.pdf*.
17. Cheonggyecheon Stream Restoration Project [w:] Landscape Performance [online] [przeglądany 4 października 2018]. Dostępny w: *www.landscapeperformance.org/case-study-briefs/ cheonggyecheon-stream-restoration*.
18. Bogotá, Colombia: Corredor Ecológico y Recreativo de los Cerros Orientales. [w:] Platforma Arquitectura [online] [przeglądany 11 października 2018]. Dostępny w: *www.plataformaarquitectura.cl/cl/766440/bogota-colombia-corredor-ecologico-y-recreativo-de-los-cerros-orientales*.

BLUE-GREEN CORRIDORS AND THE CITY CENTER. SELECTED EXAMPLES.

SUMMARY

This article discusses the concept of blue-green corridors as a tool related to sustainable development of highly urbanized areas. Metropolitan centers are particularly sensitive to the dynamics of all processes; from demographic to climatic. The changes of those processes have strong impact on human well-being. The article emphasizes the role of blue-green infrastructure in providing ecosystem services. Refering this issue to the metropolitan city center highlights the essence of the problem and shows that restoring natural habitats in highly urbanized areas is necessary and possible. Priority is given to the correct and sustainable functioning of urban-natural ecosystems. The function of nature brought into the green, recreational areas is only a consequence of remedial actions, the effectiveness of which is possible due to cooperation of transdisciplinary scientific teams. Selected examples of cities: Łódź and Wrocław present a modern, systematic approach to the city's natural structure. The blue-green corridors are part of the whole network and the repair and protection activities are focused on tchem. The concepts of blue-green network have been implemented into the planning documents of the cities. Examples of non-European cities: Bogota and Seoul first emphasize that the problem of degradation of the natural environment in urban areas is independent of the metropolitan city's location and scale. Secondly show a different path, from the Polish cities, to the concept of network of blue-green corridors as a tool supporting sustainable development.

KEYWORDS

blue-green corridors, blue-green infrastructure, urbanism , sustainable, development, ecosystem services, metropolitan city center

prof. dr hab. inż. arch. Krystyna GURANOWSKA-GRUSZECKA
Wydział Architektury Politechnika Warszawska Katedra Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego, *e-mail: ka@post.pl*

NOWE CENTRA W MODELU ŚRÓDMIEŚCIA WARSZAWY

STRESZCZENIE

Celem rozdziału jest przedstawienie współczesnej konstrukcji urbanistycznej głównego jądra struktury urbanistycznej Warszawy - układu policentrycznego, stołecznego śródmieścia i jego najbliższego otoczenia. Od 25 lat dokonują się na tym terenie permanentne zmiany. Obserwuje się brak ciągłości rozwijania przyjętych idei, wynikający z fragmentarycznych realizacji, hamowania procesów inwestycyjnych, a miejscami gwałtownego przyrostu tkanki zabudowy.
Podjęto próbę wyjaśnienia przyczyn tego nie zawsze planowanego rezultatu. Syntetycznie omówiono historię lokalizowania nowych funkcji śródmieścia - w jednej z najważniejszych przestrzeni w kraju, o znaczeniu symbolicznym, emocjonalnym, sentymentalnym, współcześnie modernizowanych technicznie, by sprostała roli centrum stołecznej metropolii.
Przyjęto następujące metody dochodzenia do określenia konstrukcji urbanistycznej i w efekcie struktury modelowej. Na wstępie zdefiniowano *rodzaje koncentracji* aktywności związanych z funkcjami metropolitalnymi Warszawy, przeprowadzono ich *systematykę* oraz wyróżniono *koncentracje, o wzrastającej intensywności zabudowy*, co powoduje dalszy ich rozrost w przestrzeni miasta. *Zidentyfikowano miejsca węzłowe* w śródmieściu Warszawy i w najbliższym otoczeniu, w których zdecydowanie następuje koncentracja aktywności miejskich. Węzły te zostały zidentyfikowane pod względem wielofunkcyjności, istniejących przestrzeni publicznych, dostępności komunikacyjnej, tożsamości kulturowej i powiązań z innymi podobnymi elementami struktury miejskiej. Wybrane przykłady dokładniej opisano. Oceniono także spójność między faktycznym ruchem budowlanym, a planowanymi założeniami w oficjalnych dokumentach planistycznych. Wzięto pod uwagę konieczną dostępność transportową obszarów śródmiejskich o walorach przestrzeni i funkcji publicznych. Rozdział kończą wnioski dotyczące przewidywanych kierunków dalszych przekształceń, uzupełnione także refleksją, o sposobie zarządzania dużymi inwestycjami w Polsce, również w Warszawie oraz o niedoskonałym lokalnym prawie miejscowym, wymagającym analiz i zmian.

SŁOWA KLUCZOWE

centrum, śródmieście, konstrukcja urbanistyczna, struktura modelowa, węzły miejskie, węzły miejskości, zabudowa wysoka, zieleń, zdrowie, powietrze, tlen

WPROWADZENIE

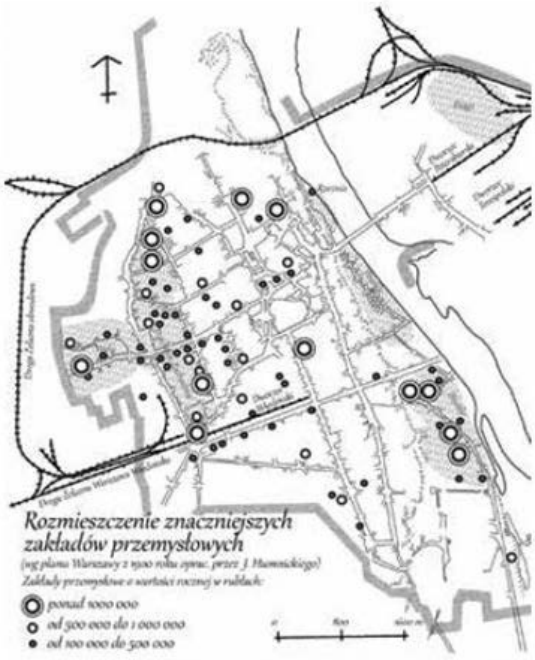
Warszawa miasto stołeczne Polski, wiodące w tej części Europy, rozwija się w ostatnich dekadach po zmianie ustrojowej 1989 roku, jako wschodząca metropolia tej części Świata - ośrodek metropolitalny, zakwalifikowany w rankingach światowych do grupy gama[1]. W czasie II wojny światowej Śródmieście Warszawy zostało zburzone przez Niemców w 87 %, pozostała jedynie w całości zabudowa prawobrzeżnej dzielnicy Pragi, m.in. dlatego, że okupanci planowali tam założyć obóz jeniecki dla Polaków pracujących na rzecz władzy niemieckiej. Zabudowa wzniesiona po II wojnie światowej w Śródmieściu Warszawy to nowe elementy zagospodarowania. Jednak cezura zmian ustrojowych i otwarcia Polski na świat (1989 r.) oraz włączenie do Unii Europejskiej (2004 r.), otworzyły nową erę przekształceń urbanistycznych Śródmieścia Warszawy i zmian cywilizacyjnych. Likwidacja dzielnic przemysłowych, zmiana profilu inwestycji centrotwórczych, także rewolucja informatyczna spowodowały i dalej *skutkują zabudową wszelkich terenów poprzemysłowych, pokolejowych, poportowych i tzw. „brownfiels"* działek słabo zagospodarowanych, w odróżnieniu od *„greenfields"* – działek wolnych od zabudowy, wcześniej nie zagospodarowanych, również traktowanych jako miejsce do dogęszczenia zabudowy [1].

[1] Miasta alfa, beta gama są kategoriami ustalonymi w 2008 r. w wyniku rankingu Global Cities Index dla największych, najlepiej połączonych ze światem, najbardziej rozwiniętych miast, pełniących dominującą funkcję w kraju. Są one predestynowane do sytuowania w nich instytucji międzynarodowych, siedzib dużych firm i organizacji. Zakwalifikowanie Warszawy do wprawdzie najniższej grupy gamma, ale jednak docenienie rodzącej się metropolii w skali światowej, potwierdza zauważalną zmianę jakości i wartości tego centrum dawnej Europy Wschodniej, w dzisiejszej globalnej rzeczywistości [urbnews.pl, dostęp 30.06.2018].

1.1. Zmienna lokalizacja śródmieścia Warszawy.

W zależności od wielu czynników: roli i wielkości miasta, jego połączenia z regionem, czynników gospodarczych, politycznych, zasad teoretycznych budowy miast w danym okresie, lokalizacja Śródmieścia była zmienna.

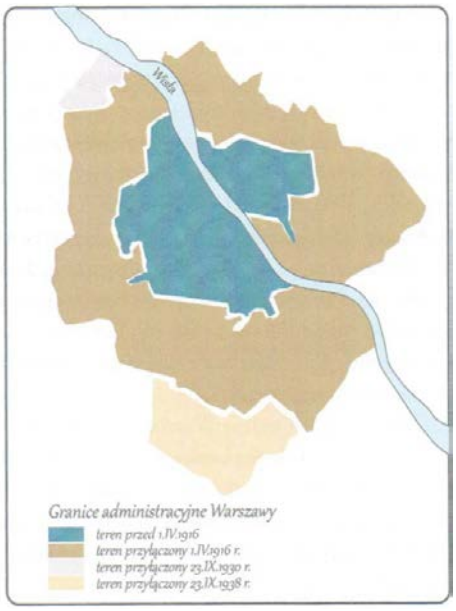
Rys. 1 Schemat rozmieszczenia obiektów użyteczności publicznej wg planu Warszawy z 1900 r. Oprac. przez J. Humnickiego. Oznaczono strefę centrum i znaczniejsze obiekty użyteczności publicznej [oprac. K. Gruszecka, 2013]



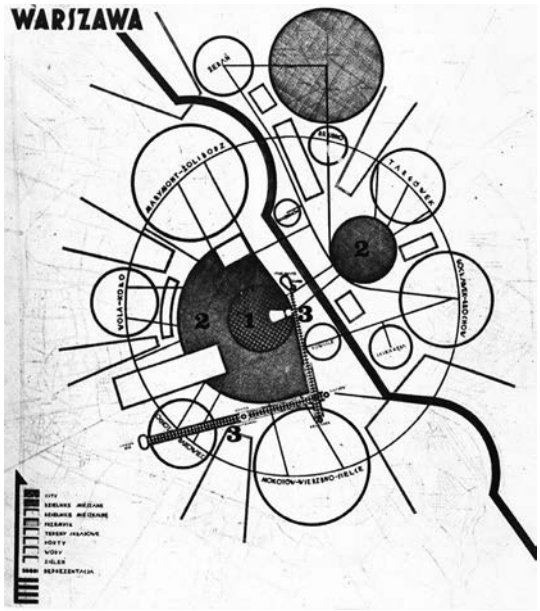
Rys. 2 Rozmieszczenie znaczniejszych zakładów przemysłowych (wg planu Warszawy z 1900 r.) Oprac. przez J. Humnickiego. Rozproszenie zakładów na całym obszarze obecnego Śródmieścia, w największym stopniu na Woli

Na początku XX wieku znaczniejsze obiekty użyteczności publicznej i życie miejskie koncentrowały się wzdłuż dwóch traktów: Krakowskiego Przedmieścia, z licznymi pałacami na Skarpie, przekształcanymi w obiekty publiczne w XIX wieku i wzdłuż ul. Senatorskiej, dawnego traktu na Pola Elekcyjne [Rys. 1.]. Przy Senatorskiej koncentrowały się funkcje handlu i biznesu oraz kultury, a na przedłużeniu tej ulicy przy pl. Bankowym, obiekty administracji rządowej. Obydwie ulice rozpoczynały się w rejonie pl. Zamkowego. Natomiast zakłady przemysłowe, wprawdzie rozlokowane w wielu miejscach na terenie Śródmieścia, jednak najwięcej działek zajmowały w dzielnicy robotniczej - Woli [Rys. 2.]

W okresie międzywojennym, m.in. w planie regulacyjnym z 1931 roku, stołeczne centrum jednoznacznie lokalizowano na osi pokrywającej się z osią Ogrodu Saskiego [Rys. 4.], rozwijając je wokół tego założenia parkowego, szczególnie w kierunku zachodnim – słynna idea siedmiu placów [2]. Trasa N-S jedyna tranzytowa arteria przez śródmieście, o kierunku północ – południe przebiegała blisko zachodniej krawędzi planowanej strefy aktywności tworzącego się centrum [Rys. 5a.].



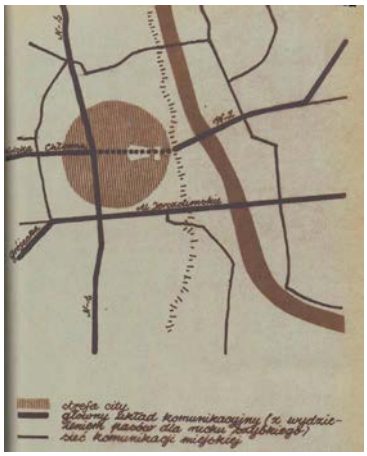
Rys. 3. Zmiany granic administracyjnych Warszawy w latach 1916-1938 [Oprac. K. Gruszecka 2013]



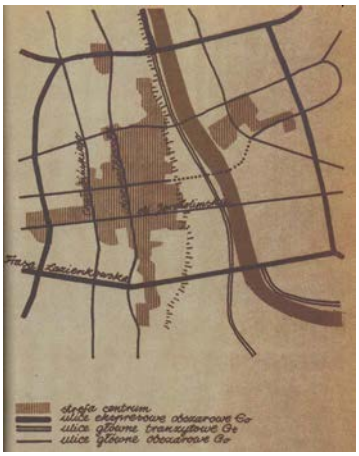
Rys.4. Zasady rozwoju m.st. Warszawy - schemat podziału dzielnicowego. Załącznik do planu regulacyjnego z 1929 roku. M.in. oznaczono city z Ogrodem (1) i placem Saskim we wschodniej jego części, dzielnice mieszane (2) wokół city i na Pradze oraz dwie osie reprezentacyjne: historyczną i projektowaną (4).

50 lat później, w innej rzeczywistości politycznej w 1981 r., w planie zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia obwodnica śródmiejska, obejmująca również Pragę, zaczęła być najważniejszą ulicą tego układu. Natomiast strefę centrum w tym modelu [Rys. 5a, b, c.] rozbudowano: w kierunku północnym wzdłuż górnego tarasu Skarpy, w kierunku zachodnim po północnej stronie Al. Jerozolimskich, aż do granic śródmieścia, na południe – do pl. Unii Lubelskiej i na Pradze, na prawym brzegu Wisły poprzez Port Praski do Targowej i dalej do Dworca Wschodniego. Jednocześnie kratowy układ rozbudowanych ważniejszych ulic, zgodnie z ówczesną doktryną, stanowiących tranzyt przez centrum, traktowano jako rodzaj obsługi tego obszaru. Najważniejszymi były Al. Jerozolimskie i ul Marszałkowska [Rys. 5b.].

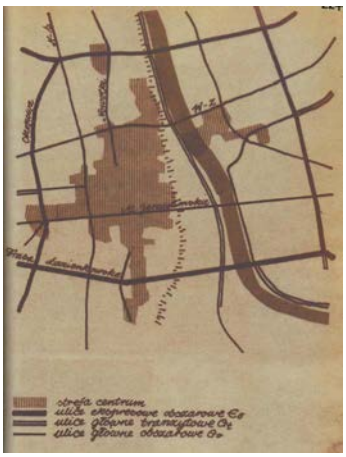
Wartym wspomnienia jest model nr 2 układu komunikacyjnego z 1981 r. [Rys. 5c.], zawierający koncepcję ograniczenia ruchu samochodowego w centrum poprzez: likwidację komunikacyjnych ciągów tranzytowych, spowolnienie ruchu, ograniczenie ruchu do ciągów pieszych, ulic lokalnych i dojazdowych i wzrost znaczenia komunikacji publicznej w strefie centrum. Świadczy to o dojrzałości ówczesnego zespołu warszawskich inżynierów komunikacji. Przewidywali przyszłe skutki motoryzacji i zagrożeń potencjalnego rozwoju centrum. Byli też świadomi, jakie rozwiązania już wówczas zastosowano w krajach Europy Zachodniej. Wariantu tego nie wprowadzono w życie, a obecne zamierzenia ograniczenia ruchu samochodów indywidualnych w centrum, są znacznie skromniejsze niż w tym modelu. Dotyczą jedynie ul. Nowy Świat i fragmentu ul. Świętokrzyskiej, jak w opracowaniu Pracowni Warszawskiej firmy Transprojekt Gdański sp. z o.o. [Rys. 6.] docelowego układu drogowego na 2035 r., na terenie stołecznego śródmieścia [3]. Porównując te zamierzenia z obecnym stanem faktycznym w metropoliach jak Paryż, czy mniejszych jak Gandawa i również Kraków, należałoby przystąpić do racjonalnej weryfikacji tych skromnych założeń i wdrożenia śmielszych rozwiązań, o których się mówi, pisze i analizuje graficznie oraz które świetnie funkcjonują w metropoliach zachodnich. Wymaga to jednak lepszej identyfikacji analitycznej stanu istniejącego, bardziej wnikliwej analizy potrzeb i uruchomienia siły zarządczej decydentów.



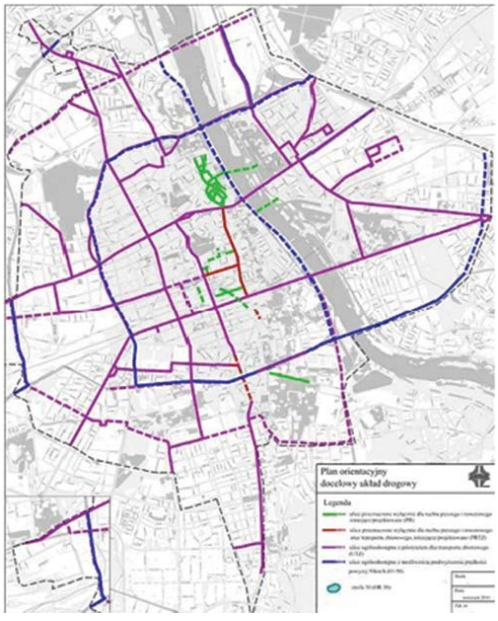
Rys. 5a. Plan regulacyjny z 1931 r. - podstawowy układ Śródmieścia Oznaczono kreskowaniem strefę city; grubsze kreski - główny układ komunikacyjny z wydzieleniem pasów dla ruchu szybkiego; cieńszą kreską sieć komunikacji miejskiej [Oprac. K. Gruszecka 2013].



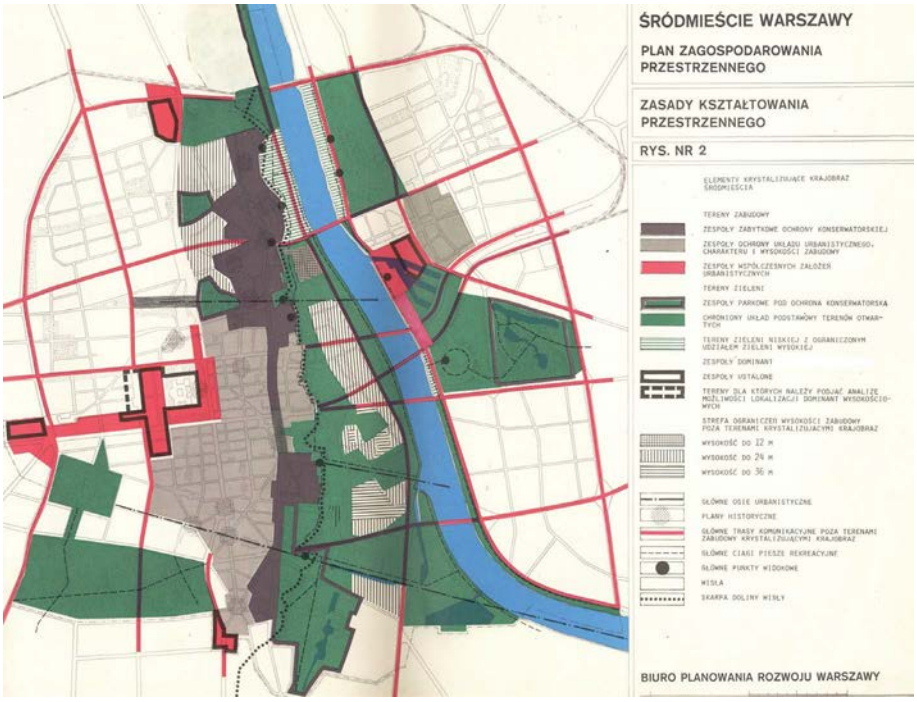
Rys. 5b. Plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Warszawy 1981 - model 1 układu komunikacyjnego; zgodnie z ówczesną doktryną obsługi transportowej śródmieść, obszar city (przekreskowany) przecięty wielokrotnie drogami tranzytowymi przez ten teren [Oprac. K. Gruszecka 2013].



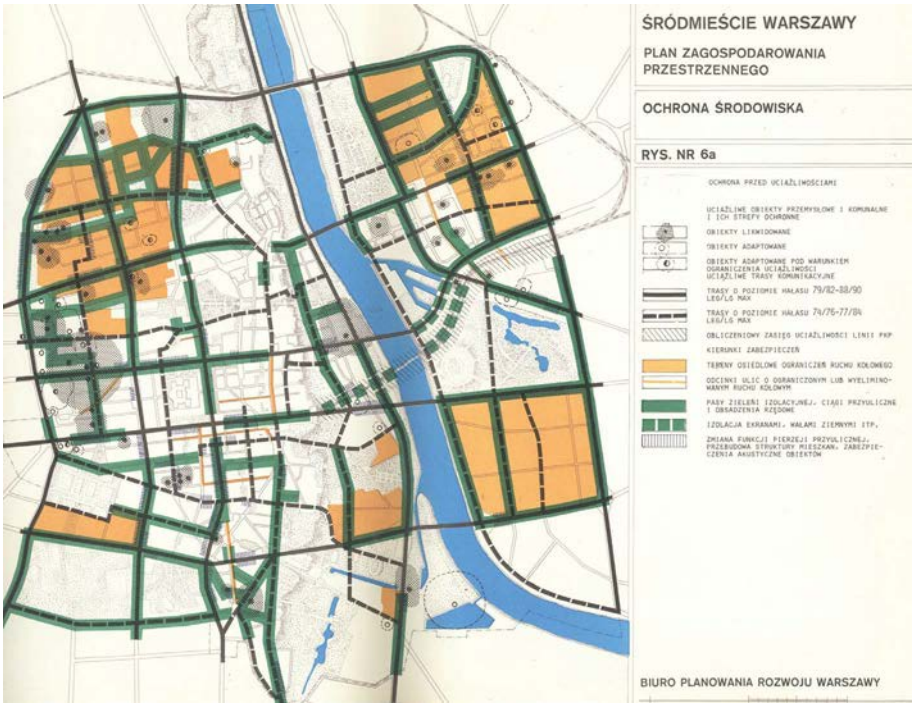
Rys. 5c. Plan zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Warszawy 1981 - model 2 układu komunikacyjnego; Koncepcja ograniczenia ruchu samochodowego w centrum:
- likwidacja komunikacyjnych ciągów tranzytowych
- spowolnienie ruchu
- ograniczenie ruchu do ciągów pieszych, ulic lokalnych i dojazdowych
- wzrost znaczenia komunikacji publicznej w strefie centrum.



Rys. 6. Docelowy układ drogowy śródmieścia Warszawy na 2035 r., zgodnie z ekspertyzą firmy Transprojekt Gdański sp. z o,o, Pracownia Projektowa w Warszawie, 2011 r. (powiększone granice Śródmieścia na prawym brzegu Wisły)
- zielonym kolorem oznaczono ul. wyłączone całkowicie z ruchu samochodów prywatnych;
- czerwonym kolorem ul. wyłącznie dla ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu zbiorowego
- fioletowym kolorem - ul. ogólnie dostępne z priorytetem dla ruchu zbiorowego
- niebieskim kolorem ul. ogólnie dostępne z możliwością podwyższenia prędkości powyżej 50 km/godz. [Źródło: Internet].



Rys. 7. Zasady kształtowania przestrzennego Śródmieścia Warszawy w planie zagospodarowania przestrzennego z 1981 r. ; czerwonym kolorem oznaczono zespoły współczesnych założeń urbanistycznych [4,s. 181]. [Źródło: Internet].



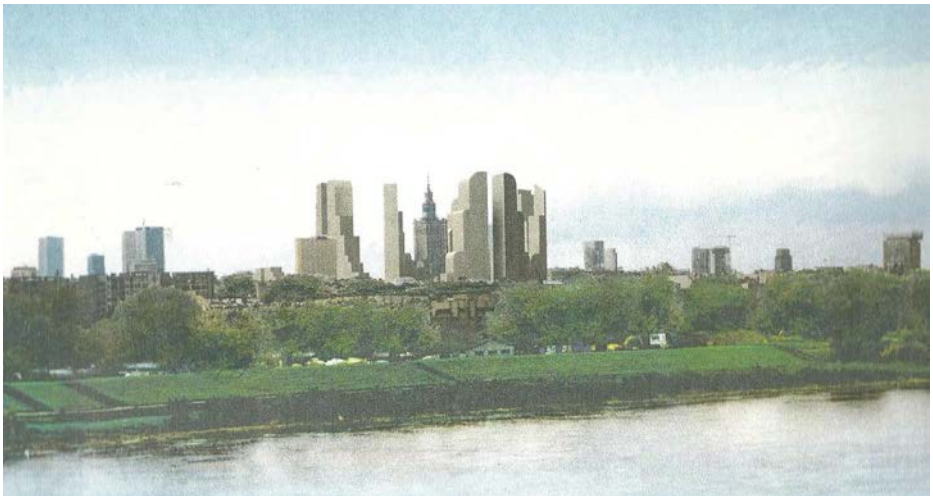
Rys. 8. Ochrona środowiska jako element analizy w planie przestrzennego zagospodarowania Śródmieścia Warszawy; żółtym kolorem oznaczono tereny osiedli o ograniczonym ruchu samochodowym; pasy zieleni izolacyjnej wzdłuż dróg oraz ciągi przyuliczne i obsadzenia rzędowe (zielone) [4, s. 183]. [Źródło: Internet].

W planach z lat 80-tych XX wieku - po stronie praskiej, na prawym brzegu Wisły zwiększono w stosunku do poprzednich wizji granice Śródmieścia, obejmując na wschodzie Dworzec Wschodni wraz z przyległymi terenami. We współczesnych opracowaniach eksperckich np. firmy Transprojekt Gdański j.w. z 2011 r., granice te są jeszcze obszerniejsze na Pradze.

W drugiej połowie XX wieku nowe centrum wyznaczył Pałac Kultury i Nauki, a następnie jego obrzeża w latach 60-tych - Ściana Wschodnia (w pełni zrealizowana), w latach 70-tych Ściana Zachodnia (w części zrealizowana) i Ściana Południowa Centrum – w postaci stałej aktywizacji istniejących zasobów zabytkowych kamienic z końca XIX wieku, ale i obserwowanej tendencji izolacji, obrony mieszkańców przed naporem funkcji publicznych w podwórkach i przed udostępnianiem ich jako elementów pasaży pieszych wewnątrz kwartałów.

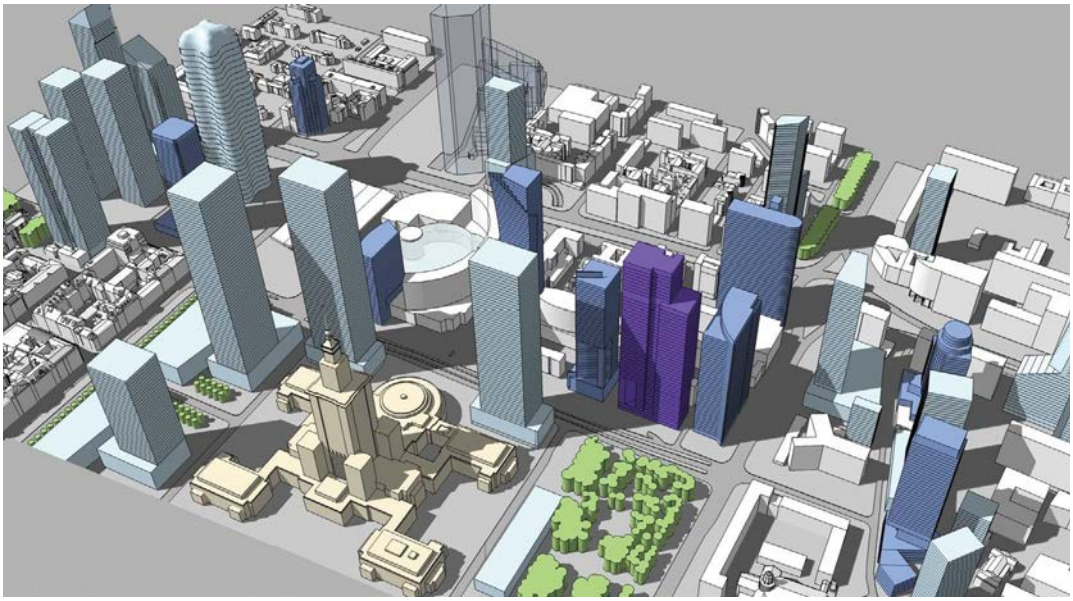
1.2. Rozwój głównego centrum Warszawy po 1989 roku.

Cezura roku 1989 uruchomiła zarówno nowe projekty, jak i inwestycje. Jednym z wartych zapamiętania był projekt Bartłomieja Biełyszewa i Andrzeja Skopińskiego, nazwany Centralnym Rejonem Warszawy (CRW), ukształtowania przestrzennego centrum, które w widoku panoramicznym kojarzyło się z koroną. Koncepcję tę nazwano „Warszawską Koroną" [Rys. 9.]. Był to pomysł, który mógłby wyróżnić Warszawę spośród innych miast Świata – ostatecznie niezrealizowany.

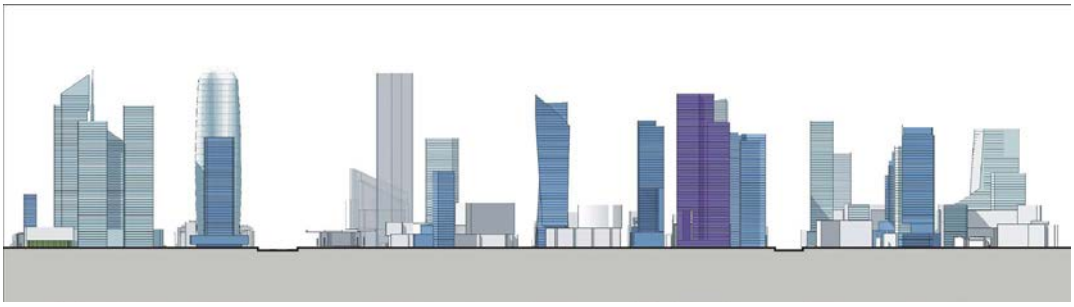


Rys. 9. Widok z Praskiego brzegi na planowaną panoramę centrum Warszawy, w postaci Warszawskiej Korony wg projektu Bartłomieja Biełyszewa i Andrzeja Skopińskiego, Źródło: CRW – Centralny Rejon Warszawy, otoczenia Pałacu Kultury i Nauki „Warszawska Korona" ;„Pro Arte" Spółdzielnia Architektów, Warszawa 1998. [Źródło: Internet].

Na papierze także pozostała koncepcja wyrażona w postaci Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla rejonu Pałacu Kultury i Nauki, zatwierdzonego w pierwszej dekadzie XXI wieku, kiedy Głównym Architektem Miasta był Michał Borowski. Pałac miał być otoczony wieżowcami, przewyższającymi go, jako źle kojarzoną dominantę, najwyższymi na tyłach pałacu w rejonie Sali Kongresowej, obniżającymi się w kierunku skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Marszałkowską. Wzdłuż Alej proponowano ciąg domów towarowych, o wysokości podobnej, jak pierzeja, po południowej stronie tej ulicy. Najważniejszym walorem owej koncepcji planu miejscowego były ogólnie dostępne partery wszystkich budynków, także wysokich. Założeniem tej koncepcji projektowej bowiem, było stworzenie w dolnych kondygnacjach przestrzeni dla ludzi, atrakcyjnie zagospodarowanych i dostępnych, dla wszystkich zainteresowanych. W każdej koncepcji i również w planie miejscowym dla otoczenia PKiN obowiązującym do dziś, pozostał Park Świętokrzyski jako przestrzeń zieleni publicznie dostępna [Rys. 10.].



Rys. 10. Widok od strony wschodniej (od ul. Marszałkowskiej) na zespół zabudowy wysokościowej, otaczającej Pałac Kultury i Nauki, z otwarciem na wschód – dawny Plac Defilad i z zachowaną przestrzenią zieleni Parku Świętokrzyskiego. W głębi po lewej stronie planowany zespół zabudowy wysokiej 7 wieżowców, wraz z istniejącymi, w tym 3 nowe, pozostałe uzupełniane i podwyższane, zgodnie z planem miejscowym zagospodarowania przestrzennego rejonu ul. Poznańskiej, uchwalonym w 2018 r., ale poddanym rozstrzygnięciom Wojewody Mazowieckiego; tym niemniej w zasadzie wszystkie te obiekty są zaopatrzone w warunki zabudowy przyzwalające na realizacje prezentowanych tu form i wielkości [rys. dr arch. Wojciech Oleński, 2016].



Rys. 11. Rozwinięcie zachodniej pierzei ul. Emilii Plater multifunkcjonalnych obiektów wysokich: siedzib firm, biurowców, hotelu, zabudowy mieszkaniowej – apartamentowej, z usługami w parterach [rys. dr inż. arch. Wojciech Oleński, 2016]. Ulica o charakterze lokalnego korytarza w strukturze Śródmieścia. Obiekty o mało dostępnych parterach. Po wprowadzeniu planowanej zabudowy wysokiej na tyłach PKiN, korytarz komunikacyjny będzie dwustronnie obudowany wieżowcami.

Ten ciąg tworzący już korytarz komunikacyjny z minimalnymi zaledwie usługami w parterach [Rys. 11.], będzie jeszcze bardziej sprawiał wrażenie kanału przelotowego przez miasto, ponieważ po przeciwnej stronie ul. Emilii Plater powstaną wieżowce, na tyłach Pałacu i od niego wyższe. Centrum jest miejscem dla zabudowy, o większej intensywności i wyższej niż zabudowa wokół więc racjonalnie rozpatrując problem, ta koncepcja jest słuszną drogą inwestowania w stołeczne centrum. Wszystkie pozostałe lokalizacje opisane w tym rozdziale są rozproszone poza podstawowym rdzeniem śródmiejskiego układu. Stąd niebywale istotne jest wypełnienie tego miejsca funkcjami, o właściwych standardach i spójne połączenie go zarówno z częścią historyczną centrum – z Traktem Królewskim oraz z nabrzeżami Wisły, przekształcanymi dziś, by służyły funkcjom rekreacyjno-sportowym mieszkańców. Ważne również będzie włączenie nowych centrów w system sieciowych połączeń, wraz z powstającym Centrum Zachodnim, na granicy Śródmieścia i dzielnicy Wola.

W XXI wieku, wprawdzie nie zagospodarowano zgodnie z planem przestrzeni bezpośrednio wokół Pałacu, zapewne ze względu na trudności z infrastrukturą inżynieryjną, tym liniami PKP (dalekobieżną, aglomeracyjną) pod ziemią, ale także wobec nieuporządkowanych problemów własności gruntów, nagłośnianych na bieżąco w mediach [Fot. 1.].

Zarówno po zachodniej stronie ul. E. Plater na tyłach Pałacu, jak i w obrębie Centralnego Rejonu Warszawy na południe, a zwłaszcza na północ od Pałacu, rozkwitały w ostatnich latach nowe inwestycje centrum, w postaci głównie zabudowy wysokiej [Fot. 1, 2, 3, 4, 5.]. Rejon ten stał się pierwszym, podstawowym terenem koncentracji w postaci monofunkcyjnego centrum biznesowego na terenie Śródmieścia. Stymuluje ten proces jeszcze Dworzec Centralny, który stając sie istotnym miejscem w stolicy, przyciąga prestiżowe inwestycje na wszystkich działkach przylegających do niego dookoła. Jeżeli części tych inwestycji jeszcze nie wprowadzono, albo nie zakończono to są one już zaprogramowane. Bezpośrednie otoczenie Pałacu Kultury pozostaje natomiast niezagospodarowanym terenem wielkiego parkingu, w poziomie terenu.

Na przełomie lat 80-tych i 90- tych, nastąpiła gwałtowna dezindustrializacja w Polsce, podobnie jak na Zachodzie, wcześniej w drugiej połowie XX wieku. Likwidowane fabryki i inne obiekty przemysłowe zamieniane były na budynki, o innych funkcjach. Innowacje w dziedzinie techniki zmieniają świat, współżycie społeczne i nawyki. Znikają zabudowania i całe dzielnice, niegdyś o funkcjach produkcyjnych. W Warszawie, prawie wszystkie nowe inwestycje, nowe miejsca pracy, wielkopowierzchniowe obiekty usługowe itp. elementy zagospodarowania powstają od lat 90-tych XX wieku, na terenach poprzemysłowych, poportowych, pokolejowych, czasem na tzw. „brownfields" terenach dotychczas słabo, nieefektywnie zagospodarowanych. Innym narzędziem na drodze do budowy nowych koncentracji zabudowy centro twórczej w Warszawie jest po prostu wymiana istniejącej zabudowy na wyższą, o lepszych standardach użytkowych. Taka wymiana grozi już obecnie niektórym istniejącym obiektom, w tym wieżowcom wzniesionym 40 lat temu, zwłaszcza stanowiącym obiekty pełniące funkcje publiczne (biura, hotele, obiekty usługowe), które różnią sie rozwiązaniami funkcjonalnymi, od obecnie obowiązujących trendów i muszą być zmodernizowane, co nierzadko prowadzi do całkowitej wymiany wnętrz budynków i także zmiany ich fasad, czy bryły.

Fot. 1. Widok na Centrum Warszawy z rejonem otoczenia Pałacu Kultury i Nauki jeszcze nie zabudowanego; Po lewej stronie między PKiN a zachodnią pierzeją - ul. Emilii Plater stanowiąca jeden z lokalnych korytarzy wewnątrz Śródmieścia; przyszła zabudowa wieżowców na tyłach PKiN dopełni wschodnia pierzeję tej ulicy [zdjęcie z drona, autor A. Grabski, 2017].

Fot. 2, 3. - fragmenty nowej przestrzeni wewnątrz-osiedlowej „między budynkami" z zasady pustej, bez użytkowników tej przestrzeni; 4 - wschodnia pierzeja ul. Jana Pawła II z zabudową mieszkaniową dawnego osiedla modernistycznego „Za Żelazną Bramą , wzbogacona o nową zabudowę wysoką - biurową; 5 - hotel po zachodniej stronie Al. Jana Pawła II w pobliżu opisanego wcześniej „Atrium" Ogólnie rejon ten pozbawiony jest ruchu pieszych, zainteresowania innych użytkowników Śródmieścia; brak ogólnie dostępnych usług w parterach [fot. K. Gruszecka, 2017].

2. Współczesne rodzaje koncentracji aktywności miejskiej.

W latach 90-tych, po transformacji ustrojowej Warszawa stała się największą koncentracją miejsc pracy. Zgodnie z „Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju" ciążenia funkcjonalne ze wszystkich miast w Polsce koncentrowały się właśnie w stolicy [5]. Wiele firm działających w różnych odległych regionach (Warmia i Mazury, Podkarpacie itp.) brało za punkt honoru posiadanie przedstawicielstwa w Warszawie.

Natomiast wizja polskiej przestrzeni w 2030 roku, zawarta w Koncepcji PZK jest potraktowana jako bardziej harmonijne i równomierne rozłożenie funkcji i zagospodarowania w kraju, co oznacza mniejszy nieco napór na miasto stołeczne w przyszłości.

2.1. Definicje.

Biorąc pod uwagę fakt, że nie jest jeszcze spopularyzowany w Polsce paradygmat znaczeniowy nowej urbanistyki, stosowany jedynie w wąskim gronie naukowym, zamieszczono poniżej definicje użytych sformułowań w tym rozdziale.

Miejskość jest pojęciem w naszych czasach na nowo odkrytym, wraz ze stosowaniem jej nowych form w rozwijających się miastach. Są to formy stanowiące o istocie życia miejskiego, przejawy i style zachowań, kontaktów społecznych i innych zbiorowych aktywności, interakcji, którym towarzyszą funkcjonalne i przestrzenne relacje z przestrzenią publiczną. Można wręcz przyjąć, że dojrzała miejskość pod względem przestrzennym przejawia się obecnością atrakcyjnie uformowanych przestrzeni publicznych i odpowiednio rozwiniętą ich siecią.

Siecią są połączenia w postaci ciągów ulicznych, przejść pieszych, ścieżek rowerowych, ale także „korytarzy" tworzonych najczęściej w miastach wzdłuż, ważniejszych ciągów komunikacyjnych obudowanych zwykle intensywną zabudową, bez prostej dostępności (np. bez usług ogólnie dostępnych w parterach).

Węzły miejskości to formy zagospodarowania przestrzennego, odpowiadające koncentracjom funkcji związanymi z aktywnością, preferującymi miejskość. Przykładami mogą być centra miast, dzielnicowe i osiedlowe. Są to także zwykle obszary wokół przystanków transportu zbiorowego, o wzmożonej intensywności zabudowy, zwłaszcza te, gdzie wykształcił się typ przestrzeni publicznej. Istotnym elementem systemu miejskości są ulice i place, o dominacji funkcji usługowych.

Kolejne koncentracje funkcji to współczesne centra handlowe wielkopowierzchniowe, ale także rejony zintensyfikowanych usług handlu, centra kulturalne, sportowe i inne stanowiące atrakcyjne, społecznie miejsca w mieście, jak ulice gastronomiczne. Ponadto, mogą to być kampusy uniwersyteckie, parki nauki, czy parki technologiczne.

2.2. Węzły miejskie jako koncentracje aktywności.

Struktury metropolitalne nie tylko promują „miejskość", charakteryzując się atrakcyjnymi przestrzeniami, służącymi do miłego spędzania czasu, ale reprezentują wiele innych cech, dzięki którym koniecznie chcą się wyróżnić, aspirując do grona miast globalnych, o rozpoznawalnej marce w świecie. Liczy się zwłaszcza:
- dobre zaplecze miejsc pracy, szanowanych, dostrzeganych w kraju i za granicą, umożliwiających wymianę międzynarodową wiedzy, ludzi, towarów i usług;
- łatwa dostępność komunikacyjna firm istniejących w strukturze miejskiej/śródmiejskiej – kontakt elektroniczny i transportowy, tj. bliskość węzłów transportowych, dworców, lotnisk etc.;
- innowacyjne, nietypowe rozwiązania komunikacyjne, przestrzenne np. kolejki linowe wplecione w układ przestrzenny zabudowy, pociąg/tramwaj jeżdżący po różnych torach bez zmiany podwozia;

- prestiżowe lokalizacje: np. z widokiem na panoramę zabytkowego zespołu zabudowy, czy na interesujący kompleks przyrodniczy (rzekę, jezioro, park)
- wysokość zabudowy – „las wieżowców" w śródmieściu jest kojarzony z miastem globalnym, o renomie światowej.

O ile atuty miejskości jako współczesnego stylu bycia i życia, w mieście każdej wielkości są prostsze do realizacji, spełnienie wymienionych wyżej wymogów ośrodka metropolitalnego, stanowiących o randze tego miejsca w świecie, jest trudniejsze, bardziej skomplikowane i kosztowne.

Politykę miejską Warszawy, cechuje dążenie do wyróżnienia się, w skali globalnej. W dalszej części tego tekstu przeanalizowane będą szczegółowiej założenia, dokonania i dotychczasowe realizacje zmierzające w takim właśnie kierunku.

2.3. Systematyka rodzajów koncentracji aktywności.

Po 1989 roku włączenie w strukturę miejską nowych elementów zagospodarowania, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich, łączy się dla przedsiębiorców z permanentnym ryzykiem i niepewnością osiągnięcia sukcesu gospodarczego [4]. Ponieważ zarówno lokalizacja jak i koncentracja w działalności gospodarczej są niezwykle istotnymi czynnikami oddziałującymi na działalność i konkurencyjność przedsiębiorstw, w ostatnich latach w Warszawie, wyraźnie bardziej zauważalne są działania inwestycyjne, dotyczące nowej zabudowy, tworzącej współczesne centra w śródmieściu, na zasadzie synergii niż oparte na planowaniu przestrzennym. Można wręcz powiedzieć, że planowanie przestrzenne wycofuje się, by umożliwić naturalną gospodarkę rynkową nieruchomościami.

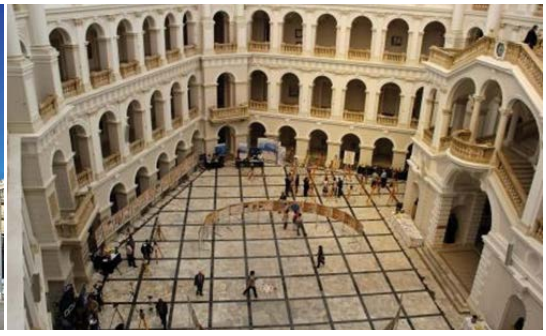
Wśród koncentracji aktywności centrotwórczych w Warszawie, przede wszystkim można wyróżnić następujące grupy działań.

Węzły miejskie, z zasady będące generatorami przepływu ludzi, w postaci przede wszystkim dworców kolejowych i autobusowych, dowożących ludzi z okolicznych miast, miasteczek i mniejszych osad, standardowo nawet z odległości 100 km (Łódź, Siedlce, Mińsk Radom itp.) oraz oczywiście, z obszarów metropolii warszawskiej z odległości do 50 km. Są to przepływy związane z przyjazdem do pracy i powrotem do domu, codzienne, powodujące zagęszczenie ruchu w określonych godzinach, odczuwalne na terenie śródmieścia, jako zjawisko codzienne stałe. Ta grupa inwestycji nie wymaga kreowania zachęt w postaci ofert innych funkcji codziennych - natomiast funkcje handlu, gastronomii, biurowe, biznesowe, hotelowe i inne, wraz z przestrzeniami publicznymi im towarzyszącymi, chętnie koncentrują się bezpośrednio obok, by stworzyć jak najbardziej komfortowy do nich dostęp, dla tej masy ludzi będącej tu każdego dnia i innych, którzy chcą tu spędzić czas, w owych centrach – węzłach miejskości, nasyconych intensywnie różnorodnym programem. W Warszawie przy Dworcu Centralnym i Dworcu Wileńskim na Pradze, funkcjonują z dużym powodzeniem galerie handlowe. Przy pozostałych dworcach są planowane wielofunkcyjne programy, towarzyszące i także przestrzenie publiczne jak np. przy Dworcu Wschodnim.

Fot. 6. Budynek główny SGH Szkoły Głównej Handlowej projektowanej przez Jana Witkiewicza Koszczyca, otwarty w 1925 r.

Fot. 7. Brama wejściowa na teren Uniwersytetu Warszawskiego na Krakowskim Przedmieściu.

Fot. 8. Politechnika Warszawska - gmach Główny.



Fot. 9. Politechnika Warszawska hall Gmachu Głównego, miejsce o bogatej tradycji.

Kompleksy wyższych uczelni - to węzły miejskie przepływu ludzi (studentów, pedagogów) codziennie przez 9-10 miesięcy w roku; oprócz właściwych miejsc nauki i edukacji, generują miejskie otoczenie w postaci koncentracji miejsc, sprzyjających spędzaniu czasu poza zajęciami w ciągu dnia, począwszy od posiłków, przez kontakty interpersonalne do miejsc służących uprawianiu sportów i rekreacji [Fot.: 6, 7, 8 i 9 przykłady obiektów uczelni publicznych w Warszawie]. Węzły miejskie stanowiące generatory atrakcyjnego programu (funkcji), by przyciągnąć klientelę, a najlepiej synergicznie kolejne podobne inwestycje i tworzyć nowe centrum (handlowe o różnym standardzie, biznesowe, biurowe, sportowe, kulturalne itp.)

Fot. 10. Fragment bryły wielkopowierzchniowego centrum usług handlu Złotych Tarasów połączonego z Dworcem Centralnym. Unikalny w Polsce przykład architektury w stylu „BLOB" - (ang. „kropelka"z przełomu XX i XXI wieku). Źródło: *www.google.pl/search?q=z%C5%82ote+tarasy&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiS366D7JTeAhWRsqQKHVmSCFsQ_AUIDygC&biw=1920&bih=951#imgrc=iEHW6xKy2YGUmM.*

Sprzyjającym warunkiem do tworzenia takich nowych enklaw programowych, okazała się likwidacja przemysłu w latach dziewięćdziesiątych, gospodarka wolnorynkowa, możliwość zakupu tych zdegradowanych terenów przez prywatnych inwestorów i wprowadzania tam nowych funkcji. Na terenach poprzemysłowych, w Warszawie wszędzie powstały nowe zespoły, o charakterze centrotwórczym, wybrane opisano w następnych punktach rozdziału.

Ceny zakupu terenów poprzemysłowych, czy pokolejowych na granicy śródmieścia, okazały się niższe niż np., w samym centrum, w sąsiedztwie Pałacu Kultury i Nauki, stąd na przełomie XX i XXI wieku, najpierw powstały nowe centra poza rejonem centralnym CRW, a dopiero potem zaczęto dogęszczać tereny centralne stolicy. Do tej pory nie zostały one zabudowane. Proces ten trwa powoli, ale postępuje. Zadziałały mechanizmy rynkowe, którym planowanie przestrzenne nie sprostało.

Koncentracjom aktywności, które intensywnie rozwijają się już od lat 90-tych, towarzyszą w ostatnich latach tzw. *węzły miejskości*, identyfikowane jako atrakcyjne przestrzenie, zaspokajające potrzeby społeczne spędzania czasu i integracji, w tym place i ulice handlowe, z gastronomią lokalną, miejscami do odpoczynku, relaksu, ale np. też indywidualnej pracy, przebywających wśród innych ludzi. Pole aprobaty takiej miejskości, to nie tylko wybrane obszary zlokalizowane punktowo w mieście, ale także linearne ciągi uliczne, we Francji nazywane „łańcuchami miejskości" – w Warszawie np. na przedłużeniu Al. Jerozolimskich, w stronę zachodnią, na odcinku kilku kilometrów - nieprzerwanie, aż do granic administracyjnych miasta.

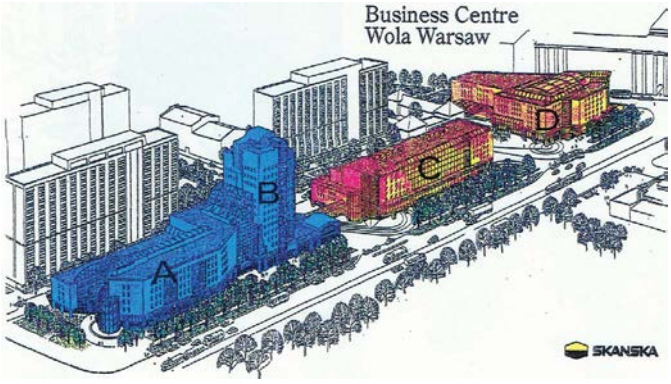
Węzły miejskości kreujące dostępność atrakcyjnych przestrzeni w mieście dla wielu grup wiekowych, pozwalających na przebywanie w sympatycznych miejscach do życia i spędzania czasu, to oprócz otoczenia generatorów przepływu ludzi jak dworce, lokują się zwykle w charakterystycznych miejscach, o wyjątkowym układzie przestrzennym, najczęściej wśród zabudowy historycznej. Warszawa, jest bardzo dobrym przykładem tezy cytowanej przez Profesora Z. K. Zuziaka z referatu Antonio Monestiroli, wygłoszonego w 1994 r. w Barcelonie, dotyczącej „zasady współzależności między urbanistyką i architekturą" i faktu, że język urbanistyki jest przede wszystkim językiem architektury" [6]. Odnieść to można do Traktu Królewskiego w Warszawie, odbudowanej tkanki zabudowy po II wojnie światowej, z architekturą w klimacie Królestwa Kongresowego z początku XIX wieku – miejsce cieszące sie niezwykłą popularnością warszawiaków i gości z zewnątrz, a także turystów zagranicznych z całego świata.

Fot. 11. Fragment zabudowy handlowej ulicy Nowy Świat, części Traktu Królewskiego, odbudowanej po II wojnie światowej w stylu historycznym, obecnie stanowiącej w porze letniej, przyjazne miejsce spotkań warszawiaków i turystów, Źródło: *www.forbes.pl*.

Wartość tej klasycznej wręcz architektury stanowi o popularności miejsca i jego zmiennym, ale raczej zwiększającym się potencjale, jako atrakcyjnym ciągu wnętrza urbanistycznego Podobnie na Pradze Północ odcinkami wzdłuż ulic, w ostatnich dekadach tego stulecia, ożywiły się funkcje miejskie, także jako ciągi punktowych koncentracji. Przyczyną tej konstrukcji była architektura historyczna, obiekty i zespoły o utrwalonej tradycji, stanowiącej o tożsamości tej dzielnicy. Dziedzictwo historyczne tworzy zatem wartość dodaną, która działa powoli w stosunku do budowania nowych koncentracji aktywności, ale niewątpliwie jest elementem centrotwórczym. Szczegółowe systematyzowanie i ujęcie wszystkich elementów konstrukcji modelowej Śródmieścia Warszawy, wykracza poza niniejszy opis. Przedstawiono jedynie bardziej szczegółowo wybrane realizacje nowych fragmentów Śródmieścia Warszawy, pretendujące do miana nowego centrum.

3. Nowe centra z lat 90-tych na obszarach Śródmieścia Warszawy i sąsiednich.
3.1. „Atrium" przy trasie N-S - incydentalna inwestycja z zastosowaniem partnerstwa publiczno-prywatnego.

Po zachodniej stronie ul. Jana Pawła II (trasa N-S), w pobliżu przebiegu Osi Saskiej i hali Mirowskiej, jednej z kilku hal handlowych z pocz. XX w. zachowanych w Warszawie, wystąpiła incydentalnie realizacja z zastosowaniem najbardziej aktualnych wówczas i również dzisiaj w Europie Zachodniej zasad partnerstwa publiczno-prywatnego, inicjowana przez prof. S. Gzella i G. Buczka, doradzających w latach 1995-2001 Zarządowi dzielnicy Wola.
Nowy obiekt powstał jako wypełnienie zbyt szerokiego pasa ulicy, między modernistyczną zabudową Osiedla Za Żelazną Bramą, a jezdnią Al. Jana Pawła II. Intencyjnie, była to pierwsza w nowej Polsce inwestycja na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego, z udziałem firmy Skanska i Urzędem Dzielnicy [4]. Okazało się jednak, że względy polityczne nie pozwoliły na dalsze kontynuowanie tych zasad w innych przypadkach. Tymczasem zasady, te do dziś są stosowane z powodzeniem w krajach Europy Zachodniej, jako tzw. dobre praktyki, przyczyniając się do skutecznego rozwoju nowych inwestycji - w efekcie podnosząc atrakcyjność terenów zurbanizowanych. W architekturze Atrium wystąpiło nawiązanie do socrealistycznych, wystających mocno gzymsów poza ściany zewnętrzne – jako współczesne reminiscencje charakterystycznego ukształtowania sąsiedniej zabudowy osiedlowej, wzdłuż ul. Jana Pawła II. Dziś jest to dyskutowane i krytykowane, ale minęło prawie ćwierć wieku od realizacji, a obiekty te ciągle dobrze funkcjonują [Rys. 12, 13.]. Zakładając, że przestrzenie śródmiejskie to kreacja ciągle rozwijająca się, po ćwierćwieczu zmiany fragmentów należy traktować jako naturalne.



Rys. 12. Zweryfikowana wizja zamierzenia inwestycyjnego zespołu zabudowy usługowo-biurowej wzdłuż Al. Jana Pawła II firmy Skanska (1992 r. i następne lata) . Planowane 4 obiekty oznaczone A B C D . Nowy zespół zabudowy zlokalizowany w dawnym pasie zieleni przyulicznej. W tle wysoka zabudowa mieszkaniowa Osiedla Za Żelazną Bramą [materiał graficzny udostępniony przez prof. S. Gzella].

Rys. 13. Wizualizacja pasażu usługowego wewnątrz budynku „Atrium" [Skanska 1992], [4, s. 420].

Po realizacji Atrium kontynuowano uzupełnienia zachodniej pierzei Al. Jana Pawła II, w kierunku południowym. Zabudowa wysoka, która tam powstała, także we wschodniej pierzei tej ulicy, tworzy dziś rodzaj korytarza. Potęguje ten księżycowy krajobraz brak dostępnych parterów i proste, szklane elewacje oraz wyposażenie ulicy w automaty informacyjne i biletowe, o podobnej do tych wieżowców formie. Ulica na tym odcinku generalnie jest pusta, brak tu miejsc przyciągających ludzi z zewnątrz. Ożywa jedynie w porach porannych i popołudniowych przyjścia i wyjścia z pracy, z biur funkcjonujących za szklanymi ścianami. [Fot. 12.].

Jedynym budynkiem kreującym zainteresowanie publiczne ludzi z zewnątrz, jest właśnie owo Atrium – wiecznie żywe od czasu jego powstania.

Fot. 12. Al. Jana Pawła II Nowa zabudowa biurowa firm korporacyjnych ; wobec braku usług w parterach ulica jest pusta, w ciągu dnia i nocy bez ludzi, tworzy księżycowy krajobraz [fot. K. Gruszecka o6.2018].

3.2. Centrum B Służewiec Poprzemysłowy.

25 lat temu po likwidacji zakładów Służewca Przemysłowego rozpoczęła, się ekspansja zabudowy biurowej na terenach dawnej dzielnicy przemysłowej. Do dziś na górnym Mokotowie rozbudowuje się na południe od śródmieścia dzielnica biznesowa. Nazwana została „*Mordorem*" jak słynna kraina z mitologii Śródziemia wykreowana przez J.R.R. Tolkiena siedziba Saurona [8].

Obecny „Mordor" to już ponad 1 000 000 m^2 p. u. biur, w miejsce wyburzanych fabryk dzielnicy przemysłowej. Jest to jeden z największych placów budowy w Polsce. Dzielnica miejsc pracy rozwijała się począwszy od lat 90-tych, dzięki znacznie niższym czynszom, niż na terenie Śródmieścia Warszawy, także niższym cenom gruntów [Fot. 13.].

Jest to druga z kolei pod względem wielkości, koncentracja biznesowa w Warszawie, w porównaniu ze stołecznym centrum w sąsiedztwie Pałacu Kultury i Nauki. Natomiast jest niewątpliwie porównywalna z takimi dzielnicami jak *Canary Wharf* (mniejsza od Mordoru) – dzielnica szklanych wieżowców w Londynie, czy *La Défense* w Paryżu.

W rozprawie pt. „*Koncentracje budynków biurowych w europejskich miastach*" autorstwa A. Bocian autorka opiera się na podziale dokonanym przez P. Hall'a na centra A, B i C. w odniesieniu do dzielnic biurowych [Fot. 2, 3, 4]. Centrum A, zdefiniował on jako oparte wyłącznie na dostępności dzięki transportowi zbiorowemu tj. pociąg, metro, tramwaj, autobusy. Centra B, dostępne są oprócz transportu zbiorowego, także środkami transportu indywidualnego, w postaci samochodów osobowych i w końcu centra C, określono jako położone najczęściej przy drogach głównych lub autostradach, dostępne głównie samochodami prywatnymi; zwykle

są to zakłady, o wysokim stopniu wyposażenia w najnowocześniejsze technologie, co pociąga za sobą udział ograniczonej liczby pracowników potrzebnych w miejscu pracy [Fot. 12, 14.] .

W procesie tworzenia współcześnie nowych centrów w obszarach metropolitalnych, najczęstszym zjawiskiem są powstające centra typu B, mające największy wpływ na warunki w ich otoczeniu, ze względu na obciążenia terenów centrów i sąsiednich, ruchem w godzinach rozpoczynania i kończenia pracy. Służewiec Przemysłowy należy właśnie do takich typowych dzielnic biznesowych [9,10].

W Warszawie, nie ma nowych centrów typu A, ponieważ nie zdecydowano się na ograniczenie dostępu samochodów indywidualnych do śródmieścia, jak w wielu metropoliach Europy Zachodniej, z wyjątkiem niewielkiego obszaru Starego Miasta. To ciągle zadanie na przyszłość. Brak takich odpowiedzialnych decyzji eliminacji ruchu kołowego samochodów prywatnych z wybranych rejonów centrum, skutkuje trudnościami w sprawnym przemieszczaniu się w wielu miejscach miasta.

3.3. Zachodnia część Al. Jerozolimskich – linearny łańcuch usługowo-biurowy.

Zachodnia część Al. Jerozolimskich, ulicy stanowiącej równoleżnikową oś transportową przez Warszawę, przechodzącą również mostem Poniatowskiego na prawy brzeg Wisły, przecinając śródmieście, na odcinku od centrum na zachód - obudowana została po północnej stronie kilometrowym ciągiem budynków biurowych o szklanych, modelowanych na miękko fasadach [Fot. 14.].

W rejonie Dworca autobusowego przy Al. Jerozolimskich, pełniącego rolę o zasięgu krajowym, planowana jest budowa nowego hotelu. Wzdłuż dalszego odcinka Alej Jerozolimskich, aż do granic miasta, na długości kilku kilometrów, powstał stopniowo ciąg wielkopowierzchniowych usług handlu, wzbogacony miejscami, o obiekty siedzib różnorodnych firm

Ta linearna konstrukcja usługowa dochodzi aż do zachodniej granicy miasta stołecznego; powstawała wiele lat, zajmując tereny poprodukcyjne, ale także „brownfields" i również wcześniej niezagospodarowane „greenfields". Wielobranżowy, gigantyczny zespół usługowo-biurowy, tworzył się przez ponad 20 lat; jest dziś „składanką" skończoną. Cechą odróżniającą ten układ, od innych wielko-powierzchniowych usług w mieście, jest jego zwartość. Brak tu tak typowych krajobrazów przestrzennych wolnostojącego obiektu usługowego na środku dużej działki, wypełnionej samochodami osobowymi. Brak chaotycznego zagospodarowania placów towarzyszących tym obiektom, raczej jest to próba zachęty klientów do odwiedzenia konkretnego budynku usługowego, poprzez inspirującą formę przestrzenną. Budynki prawie przylegają do siebie, mają swoją indywidualność design'u od frontu, ukryte parkingi za, lub pod budynkami i podobne wysokości obiektów.

Dostępność tego wielobranżowego zespołu zabezpieczają linie autobusowe. W dalekiej przyszłości (do 2035 roku), planowana jest linia metro pod tą częścią Al. Jerozolimskich. Przy tak wielu obiektach usługowych, miejsce to ma opinię prawie wyczerpującego dostępne oferty zakupów do domu, do pracy, biura i odpoczynku, sportu itp. zajęć.

Rozpatrując istniejący *potencjał koncentracji aktywności, można ocenić, że jest on na tych terenach w zasadzie wyczerpany*. Dalsze próby wzrostu intensywności musiałyby się wiązać z decyzją o zmianie sposobu kształtowania przestrzeni (rodzaj rewitalizacji), jak dotąd robiącego wrażenie zrównoważenia. Być może, nastąpi to po usprawnieniu sieci transportowej, w postaci nowej linii metro.

Fot. 13. Fragment dzielnicy korporacji na dawnych terenach Służewca Przemysłowego, na południe od Śródmieścia Warszawy (powierzchnia porównywalna, z ok. dziesięcioma Pałacami Kultury i Nauki, ponad 1 000 000 m^2 p.uż.). [Źródło: Internet].

Fot. 14. Centrum biznesowe w zachodniej części Al. Jerozolimskich [fot. K. Gruszecka 04.2018].

3.4. Projekt i realizacje dla Centralnego Rejonu Warszawy (CRW).

Kamieniem milowym w kształtowaniu centrum, był projekt nazwany Centralnym Rejonem Warszawy, dotyczący obszaru ściśle już w Śródmieściu, ograniczonego: od północy ul. Twardą, placem Grzybowskim i Królewską, od wschodu ul. Marszałkowską, od południa – ul. Wspólną, a od zachodu ul. Chałubińskiego i Al. Jana Pawła II. Generalnie projekt ten dotyczył centralnej części miasta z Pałacem Kultury i Nauki oraz jego otoczeniem. Bardziej szczegółowe prace projektowe dla tego rejonu, poprzedziły rozważania o sposobie kształtowania stołecznego centrum, w ramach międzynarodowego konkursu z 1992 roku, w którym pierwszą nagrodę uzyskali polscy architekci: Bartłomiej Biełyszew i Andrzej Skopiński. W kilka lat później w 1997 roku, na zlecenie Urzędu Gminy Centrum autorzy wykonali dalsze opracowanie projektowe Centralnego Rejonu Warszawy[2]. Zaakceptowano wówczas w projekcie fakt, że ówczesne śródmieście przesuwa

[2] CRW – Centralny Rejon Warszawy Otoczenie Pałacu Kultury i Nauki „Warszawska Korona" – Wstępne propozycje koncepcji przestrzennego zagospodarowania prezentowane w dwóch wersjach , autorzy architekci Bartłomiej Biełyszew, Andrzej Fabierkiewicz, Andrzej Skopiński, Spółdzielnia Architektów „Pro arte" Warszawa, 1997.

się z terenów wschodnich Traktu Królewskiego i jego otoczenia w kierunku zachodnim, w stronę ul. Towarowej, ale będzie się również rozwijać nie tylko wokół Pałacu Kultury i Nauki, ale także na południe i północ od tego gmachu.Ta rzeźbiarska „postmodernistyczna" koncepcja, symbolicznie podkreślająca wagę tego miasta, zwana była „warszawską koroną" i w takim kształcie prezentowała się w widoku panoramicznym, z przeciwległego brzegu Wisły.

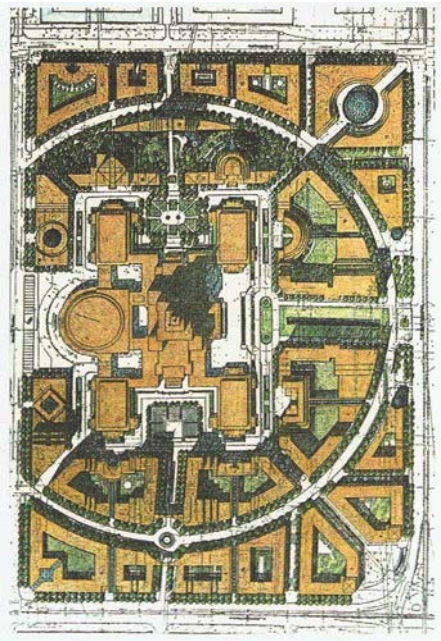
Istotna w tym projekcie była sfera programowa. Autorzy proponowali w odniesieniu do CRW rozwój funkcji mieszczących się w Pałacu Kultury i Nauki, jak: powiększenie powierzchni targowych, czy zorganizowania miasteczka wiedzy i techniki, poprzez rozwój funkcji istniejącego Muzeum Techniki. Z jednej strony miały to być przestrzenie dedykowane dla dzieci i młodzieży, z drugiej, biorąc pod uwagę potrzebę zaistnienia na arenie międzynarodowej Warszawy, jako miasta aktywnie włączającego się w europejskie i światowe współzawodnictwo, zamierzano poszerzyć powierzchnie mające służyć kongresom i zjazdom, jako uzupełnienie programu Sali Kongresowej w parterze PKiN, od strony ul. Emilii Plater.

Koncepcja centrum dotyczyła przede wszystkim, nowej zabudowy wokół Pałacu. Jest to ciągle aktualna idea. Planowano funkcje reprezentacyjne, obiekty użyteczności publicznej, reprezentujące Wspólnotę Europejską, przedstawicielstwa banków, towarzystw ubezpieczeniowych, hotele, ale również zabudowę komercyjną, zespoły handlowe, także funkcje związane ze sportem, kulturą i rozrywką. Proponowano zatem nowe centrum Warszawy z multifunkcyjnym programem usługowym, uzupełnione w niewielkim stopniu zabudową apartamentową – bardzo nowoczesne myślenie ponad 20 lat temu. W ramach generalnej idei, przewidywano zagospodarowanie dwóch dolnych kondygnacji na funkcje usługowe ogólnie dostępne dla mieszkańców i użytkowników śródmieścia. Na wyższych kondygnacjach miały być lokalizowane funkcje reprezentacyjne i inne mniej dostępne dla ogółu. Zasada dostępności przestrzennej i programowej dla użytkowników centrum w dolnych kondygnacjach budynków, do dziś jest najważniejszym warunkiem ożywienia przestrzeni centrum i zadowolenia ludności z niego korzystającej.

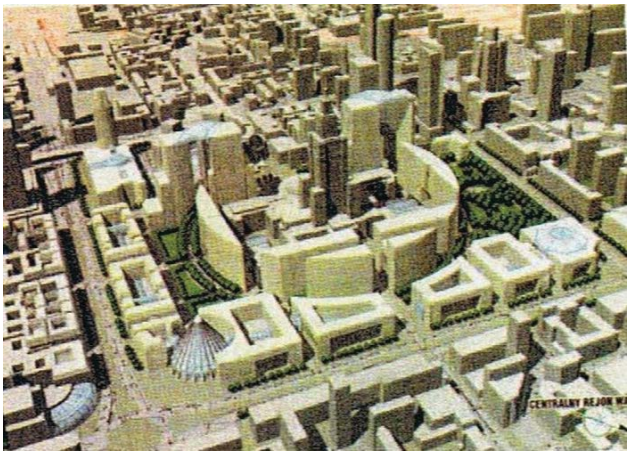
Ponadto, koncepcja ta nastawiona była na reprezentację, podkreślano w niej znaczenie stołecznego centrum. Jednocześnie w tym najbardziej centralnie położonym miejscu Warszawy, dążono do zakrycia symbolu obcej dominacji, jakim niewątpliwie był Pałac Kultury i Nauki. Wysoka zabudowa wokół miała spełnić te oczekiwania.
Obszar CRW od południa obejmował stare zachowane kamienice z przełomu XIX i XX wieku, które były jednymi z niewielu istniejących kompleksów zabudowy śródmiejskiej, ocalałych z pożogi wojennej, lub odbudowanych natychmiast po wojnie. Granicą południową projektu była ul. Wspólna. Promowano tam wcześniejsze pomysły przeprowadzenia w tych zabytkowych kamienicach otwartych, funkcjonujących przejść pieszych przez podwórka, które można by wykreować jako pasaże handlowo-usługowe, z gastronomią, ewentualnie z przekrytymi lekkimi konstrukcjami dziedzińcami (podwórkami studniami). Autorzy CRW uważali, że ten kontrast zabytkowych krajobrazów enklaw dawnej Warszawy, w zestawieniu z nowoczesną zabudową ścisłego centrum, wzbogaci krajobraz miejski, nadając mu cech różnorodności, tak potrzebnych, by centrum stało się atrakcyjną dzielnicą Warszawy[3].

Oprócz tych eleganckich fragmentów strefy centrum w koncepcji CRW uwzględniono inny obraz miejskości, postanawiając nie rezygnować ..." *z pewnych elementów folkloru miejskiego, tworząc placyki i aneksy, które mogą służyć różnym przedsięwzięciom takim, jak: jarmarki, targi staroci, zwierząt i ptaków domowych teatrom na wolnym powietrzu itd. nawet pewnej ilości kramów w ulicach pieszych, jak np. proponowano na ul. Wielkiej*"[4]. Ulica ta niegdyś tworzyła na zapleczu ul. Marszałkowskiej popularny rejon śródmieścia, pełen życia i gwaru, chociaż niekoniecznie było to eleganckie miejsce.

[3] CRW, ibidem ss. 3-4; rejon ten pełnił nie tylko reprezentacyjne funkcje, ale w latach trudnych np. stanu wojennego targowiska zaopatrującego warszawiaków w najpotrzebniejsze produkty żywnościowe. Wieś przyjeżdżała by wspomóc miasto. POtrzeba reminiscencji z tamtych czasów wydawała się oczywista.
[4] CRW, ibidem, s. 4.



Rys. 14. Koncepcja Centralnego Rejonu Warszawy, praca architektów B. Biełyszewa i A. Skopińskiego, wyróżniona I nagrodą w międzynarodowym konkursie SARP, TUP w 1992 roku [4, s. 310].



Rys. 15. Ilustracja do projektu planu miejscowego Centralnego Rejonu Warszawy - propjekt z 2001 roku [4, s. 312]

B. Biełyszew i A. Skopiński oraz A. Fabierkiewicz, rozważali problemy dostępności komunikacyjnej nowych elementów śródmiejskiego programu. Proponowali strategię limitowania samochodu w śródmieściu i parkingów strategicznych na obrzeżu śródmieścia.

Mimo jasno postawionej idei, zaprojektowano na terenie centrum 15 000 miejsc parkingowych w garażach, na ogół podziemnych. Problem ten – braku konsekwencji i decyzji odnośnie transportu indywidualnego trwa dalej po 20 latach - do dziś nie podjęto decyzji, w jaki sposób zapewnić dostępność nowych zespołów kubaturowych, powstających sukcesywnie na obszarze śródmieścia, a fragmentaryczne działania naprawcze, nie są dostateczne dla usprawnienia ruchu w mieście.

Autorzy CRW wiązali duże nadzieje z rozwojem rozbudowanych, podziemnych przestrzeni w rejonie skrzyżowań Al. Jerozolimskie – Marszałkowska, czy Emilii Plater przy Dworcu Centralnym. Zakładano rozwój ich w system podziemnej komunikacji pieszej, która byłaby wzbogacona o usługi handlu i na wielu odcinkach wyposażona w ruchome chodniki. Ten ostatni pomysł, do dziś nie został zrealizowany, jednak podziemne przejścia z programem usługowym funkcjonują i rozwijają się w obydwu tych miejscach, a po zachodniej stronie Dworca Centralnego, mają być połączone z budowanym obecnie najwyższym multifunkcyjnym wieżowcem w Unii Europejskiej nazwanym „Warso". Wziąwszy pod uwagę brak linii metra przy Dworcu Centralnym, połączenia takim podziemnym chodnikiem ruchomym z rejonem stacji metra na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich z Marszałkowską, zniwelowałyby w pewnym stopniu, obecne niedogodności sprawnego przemieszczania się w tym rejonie.

W projekcie CRW planowano zarówno pozostawienie istniejących enklaw zieleni miejskiej z wyjątkowymi pomnikami przyrody na północ i na południe, od Pałacu Kultury i Nauki, jak i realizację systemu ścieżek rowerowych, które byłyby powiązane z innymi ścieżkami w skali

miasta, chociaż fizycznie budowę tych ścieżek rozpoczęto znacznie później i do dziś, ciągle jest ona rozwijana, w dążeniu do uzyskania sprawnego, spójnego systemu na terenie miasta. Powszechna jest opinia, że można jeździć rowerem rekreacyjnie po ścieżkach, tam gdzie one istnieją, natomiast nie można używać roweru jako środka transportu - do pracy, ponieważ na terenie Śródmieścia brak wielu odcinków ścieżek rowerowych.

Oceniając potencjał koncentracji intensywności obszaru nazywanego Centralnym Rejonem Warszawy, z wielką przestrzenią parkingową wokół Pałacu Kultury i Nauki, nie zagospodarowaną, zgodnie chociażby z omawianym tu planem, należy stwierdzić, że istnieje stale wielki potencjał tej przestrzeni, możliwości podniesienia intensywności jej zagospodarowania, stworzenia nowoczesnego centrum, odpowiadającego aspiracjom współczesnych Polaków. Wszystkie współczesne działania inwestycyjne odbywają się poza tym terenem. Wzrasta korytarz komunikacyjny ul. Emilii Plater po zachodniej stronie PKiN, obudowywany wieżowcami powyżej 200 m wysokości; jest to teren dawnej Ściany Zachodniej, której południowa istniejąca część (hotel Mariott i Elektrim) wymagają już przebudowy, a może nadbudowy. Wysokość 140 m tych obiektów w stosunku do ponad 200 metrów wysokości stosowanej w nowych wieżowcach centrum Warszawy, wyraźnie akcentuje, że to architektura z poprzedniej epoki. Rewitalizacji pod kątem wzmocnienia atrakcyjności powinna być także poddana zabudowa kamienic z przełomu XIX i XX wieku, po południowej stronie Al. Jerozolimskich. Niektóre ciągi podwórek studni mogłyby być przekryte i wykorzystane na pasaże piesze.

4. Początek XXI wieku – zmiany zarządczo-administracyjne miasta.

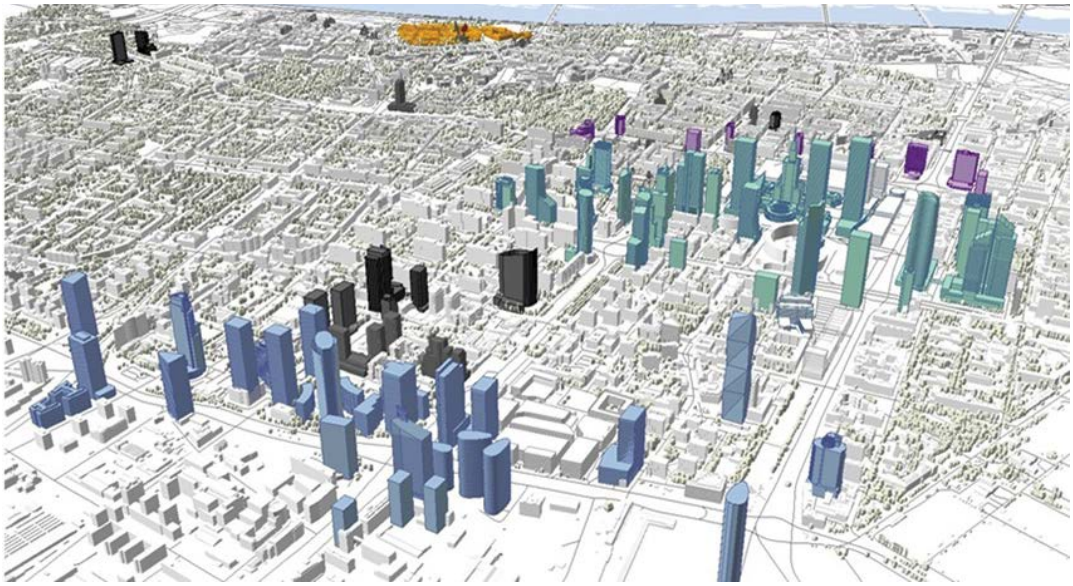
Porządkowanie struktury zarządczo-administracyjnej miasta na początku XXI wieku, w efekcie przełożyło się na pierwsze decyzje o opracowaniu planu zagospodarowania przestrzennego otoczenia PKiN (2002-2007). Architektem Miejskim został wówczas Michał Borowski, który dopilnował tego opracowania – regulacje planistyczne obowiązują do dziś. Stan porządkowania kompetencji i działań trwał jednak krótko; po kilku latach nastąpiła defragmentaryzacja kompetencji zarządczych władzy, brak kompleksowego myślenia o mieście i jego śródmieściu oraz centrum; zajęto się fragmentami obszaru Warszawy. Do dziś nie ma pokrycia planami miejscowymi całego obszaru śródmieścia.

Zastępczo rozwijane są inwestycje związane z miejscami pracy i obsługą handlową ludności w makro skali na terenach najbardziej dostępnych, poprzemysłowych, wolnych od zabudowy, lub słabo zagospodarowanych, z łatwą dostępnością komunikacyjną i niższymi cenami gruntów niż w ścisłym śródmieściu („Mordor", Al., Jerozolimskie); Są to zespoły usługowe monofunkcyjne; takie założenia urbanistyczne prawie pół wieku temu, powstające na Zachodzie Europy, były później mocno krytykowane m.in. z punktu widzenia społecznego i poddawane rewitalizacji, z przebudową na wielofunkcyjne. Problem ten juz poruszany jest incydentalnie w gazetach codziennych. Natomiast tendencja stosowania wyłącznie kryteriów opłacalności dla inwestorów i developerów trwa w Warszawie do dziś, przejawia się w rosnącym zainteresowaniu w rejonie Centrum Zachodniego, na granicy Woli i dzielnicy Śródmieście, gdzie budowa nowych inwestycji jest łatwiejsza i tańsza niż, w rejonie PKiN i ul. Marszałkowskiej – 800 m bardziej na wschód. Brak decyzyjności w tych sprawach, by te tendencje zreformować.

4.1. Geneza wzrastającego Centrum Zachodniego.

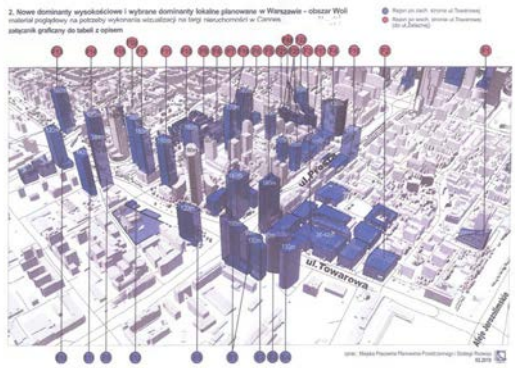
Pas po wschodniej stronie ul. Towarowej, do ul. Żelaznej (obydwie ulice o kierunku północ-południe), stopniowo zaczęto odzyskiwać już w latach 90-tych. Wcześniej była tam część strefy przemysłowej. Na terenach zieleni tworzącej rodzaj plantów, wokół śródmieścia likwidowano sukcesywnie istniejącą punktowo zabudowę produkcyjno-usługową, jak: browar, Dom Słowa Polskiego, zmieniony obecnie na centrum szkoleniowo – konferencyjne, by wprowadzić nowe funkcje centro-twórcze.

Po zachodniej stronie ul. Towarowej, już na Woli – zakupywane są pojedyncze działki słabo zainwestowane (brown fields), w celu odzyskania pod nowe inwestycje, głównie pod obiekty wysokie. W oparciu o warunki zabudowy (WZ) inwestorzy uzyskują zezwolenia na budowę. Tereny zakładów farmaceutycznych Polfy sukcesywnie sprzedają kolejne fragmenty obszarów produkcyjnych. O popularności tej lokalizacji decydują względy ekonomiczne – tańsze działki, niż w innych rejonach Śródmieścia; miraż dobrej komunikacji wobec budowy tu II linii metra przeprowadzanej prostopadle do ul. Towarowej, czyli punktowo obsługującej w przyszłości ten rejon. Na razie nie zaprojektowano połączenia sieci metro z pobliskim (ok. 600 m) Dworcem Zachodnim, chociaż wydawałoby się to logicznym rozwiązaniem.



Rys. 16. Wizja Śródmieścia Warszawy z istniejącymi obiektami wysokimi oraz planowanymi w oparciu o zatwierdzone plany miejscowe lub warunki zabudowy (WZ) [rys. dr arch, Wojciech Oleński, 2017].

Rys. 17 Wizja Centrum Warszawy w 2018 roku - materiał przygotowany na Targi nieruchomości do Cannes (2018), [rys. W. Oleński].



Rys. 18. Wizja Centrum Zachodniego Warszawy w 2018 roku - materiał przygotowany na Targi nieruchomości do Cannes (2018) - [rys. W. Oleński]. Na pierwszym planie ulica Towarowa - dotychczasowa zachodnia obwodnica Śródmieścia Warszawy, obudowana gęsto wieżowcami staje się korytarzem komunikacyjnym bez usług w parterach , niezależnie od intencji urzędników i ciągłych dążeń, w postaci wyników organizowanych tu warsztatów, by uczynić z tej ulicy przestrzeń preferującą miejskość.

Być może w przyszłości będzie tę rolę pełnić fragment nowej planowanej linii tramwajowej. Brak planu miejscowego dla planowanych w tym rejonie kilkudziesięciu nowych wieżowców, brak rozwiązania wszelakiej infrastruktury, w tym zarówno komunikacyjnej, jak i instalacyjnej, brak koncepcji przestrzennej, brak pomysłu na przestrzeń publiczną. Potencjalną sytuację realizacji w oparciu o wydane warunki zabudowy, przedstawia załączona ilustracja, będąca też reklamą, wysłaną w bieżącym 2018 roku, na targi nieruchomości do Cannes (02.2018) [Rys. 18.]

4.2. Sieć transportowa Śródmieścia Warszawy.

W Warszawie istnieje kilka dworców kolejowych czołowych, na lewym i prawym brzegu Wisły, które od dawna stanowiły węzły, generujące przepływy mas ludzkich i w efekcie ożywienie budowlane w sąsiedztwie, a obecnie, przyczyniają się do wzrostu intensywności zabudowy wokół. Od początku ich istnienia w XIX wieku starano się doprowadzić do łączenia tych dworców inną siecią transportową. Dzięki temu m.in. powstała zelektryfikowana kolej średnicowa, która mogła jeździć w tunelu, zamiast wcześniejszej, o napędzie parowym nie, do zaakceptowania w zamkniętym tunelu. Na lewym brzegu Wisły podstawowymi są Dworzec Centralny i Zachodni, na prawym brzegu rzeki Wileński i Wschodni. Te ostatnie mają mniejszy zasięg obsługi, jako kolej regionalna, ograniczony do miejscowości bliżej położonych.

W kolejności najistotniejszym środkiem transportu powinno być **metro**. Przed II wojną światową planowano 6 linii, które byłyby w stanie obsłużyć rozwijające się miasto stołeczne. Obecnie mamy 2 linie, przy czym druga jest niepełna; jej zachodni odcinek prowadzący na Wolę i Bemowo są w trakcie prac realizacyjnych. Wynika to, z ciągłego napotykania przy pracach ziemnych na tzw. „kurzawkę warszawską", czyli podziemne strumienie, które nierzadko zalewają wykonane prace związane z budową kolei podziemnej. [15]

Na początku lat 90-tych autorka niniejszego tekstu uczestniczyła w kilku profesjonalnych dyskusjach z udziałem ekspertów zagranicznych, z krajów Europy Zachodniej, gdzie wskazywano na potrzebę przebadania uwarunkowań projektowania i realizacji metra, jako kolei naziemnej na wiaduktach, tańszej o 1/3 od podziemnej i bezpieczniejszej, w kontekście warunków hydrologicznych. Rozwiązanie było nowe w Polsce i dotąd niestosowane, więc zaniechano wszelkich starań w tym kierunku.

6. Układ komunikacji zbiorowej na terenie aglomeracji warszawskiej na podstawie SUiKZP w 2035 r. z charakterystycznym zagęszczeniem linii metro w śródmieściu i łączeniem tym transportem obydwu brzegów rzeki - wizja perspektywiczna stanu docelowego [wg : Transprojekt Gdański , Pracownia Proj. w Warszawie, s. 12]

Rys. 19. Planowany docelowy układ metra w Warszawie na 2035 r. [wg Studium UiKZP].

Sieć drogowa Śródmieścia Warszawy po II wojnie światowej kilkakrotnie była zmieniana. Wyróżnić można 3 różne etapy podstawowych zasad jej kształtowania.

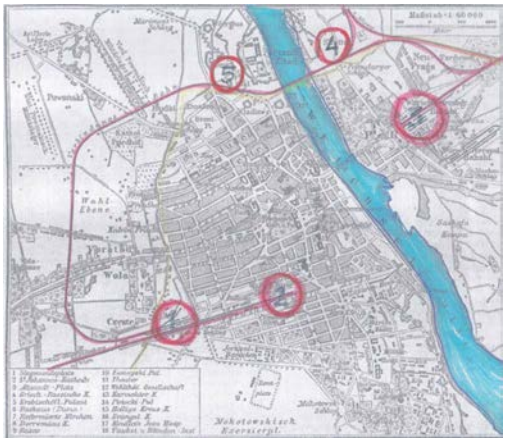
W okresie powojennym układ transportowy tworzyła sieć arterii przebiegających tranzytowo, przez śródmieście. Obecnie, układ komunikacji co najmniej zbiorczej i głównej, tworzy sieć wewnętrzną śródmiejską, natomiast trasa ekspresowa jest obwodnicą śródmieścia.

Zgodnie z koncepcją komunikacyjną z eksperckiego opracowania z 2011 r., zmierzającą do ustalenia preferencji na poszczególnych ulicach z podziałem na piesze, pieszo – rowerowe z transportem zbiorowym oraz z dopuszczeniem indywidualnego transportu samochodów osobowych, ale z priorytetem środków transportu zbiorowego, należy ograniczyć w śródmieściu prędkość poniżej 50km/h. W tym planowanym modelu, obwodnica śródmiejska ma dopuszczoną prędkość powyżej 50 km/h.

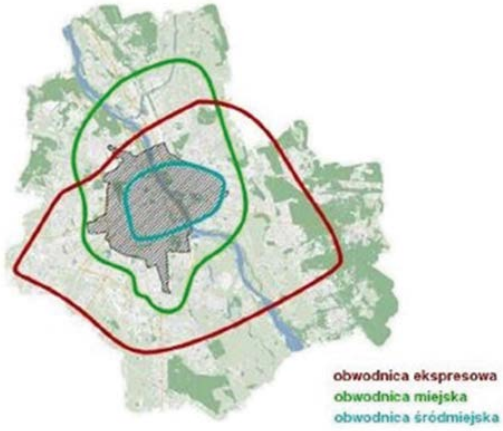
Wymienić należy konsekwencje dążenia do preferowanych w w/w opracowaniu przyszłych rozwiązań dla Śródmieścia:
- **parkingi strategiczne park & ride, na obrzeżu śródmieścia** kilkakrotnie większe, niż obecnie projektowane i realizowane; wypożyczalnie małych samochodów elektrycznych do poruszania się po śródmieściu;.
- **węzły przesiadkowe i zasady ich projektowania, opracowane przez Christophera Alexandra z 1977** roku, zgodnie z którym zostały one zaprojektowane i funkcjonują w krajach Europy Zachodniej; chodzi o uproszczenie zmiany środka transportu;
- **konieczne zmiany systemów obsługi pojazdów indywidualnych w mieście,** w związku z zapowiadanym zaprzestaniem produkcji silników spalinowych i wysokoprężnych

na Zachodzie Europy w 2035 roku.

Ponadto, oczywista zaczyna być konieczność rozwoju badań dotyczących środków transportu indywidualnego o innym napędzie niż dotąd (elektryczny, wodorowy itd.)



Rys. 20. Linia kolei obweodowej w Warszawie z naniesionymi dworcami: 1 - Dworzec Zachodni, 2 Dworzec Centralny, 3 - Dworzec Wschodni, 4 - Dworzec Wileński, 5 - Dworzec Gdański [rys. K. Gruszecka na planie historycznym, 2018].



10. System trzech obwodnic: wokół śródmieścia, miasta i obwodnica ekspresowa poza miastem [Transprojekt Gdański s. 88]

Rys. 21. Układ trzech obwodnic : wokół śródmieścia, miasta i w strefie aglomeracji, których pełna realizacja stanowi niezbędny element wpływający na porządkowanie systemu transportowego w obszarze śródmiejskim Warszawy [3].

Niezbędna jest konsekwentna realizacja systemu trzech obwodnic: wokół śródmieścia, wokół miasta i po zewnętrznych terenach pozamiejskich, jako gwarancja zmiany przyzwyczajeń w dojazdach do pracy (z samochodów indywidualnych na transport zbiorowy), co spowoduje ograniczenie liczby samochodów w śródmieściu. Rezygnacja z dojazdów samochodami indywidualnymi wobec, licznych utrudnień w obrębie śródmieścia, ale także ułatwień w transporcie zbiorowym - to kolejne narzędzie porządkowania sieci transportowej śródmieścia.

Istotnym elementem analizy musi być w zmieniającej się sytuacji zasięg dojazdów codziennych do pracy do różnych miejsc w Warszawie, w szczególności miejsc pracy, na terenie śródmieścia i bezpośredniego sąsiedztwa. Koniecznością jest także zestawienie tych danych, z prognozami demograficznymi do 2040 r., ilustrującymi stały przyrost mieszkańców w granicach administracyjnych Warszawy i na terenach aglomeracji, a także pracowników oraz użytkowników zabudowy śródmiejskiej. W związku z tymi trendami niezbędne będzie poszerzanie miasta (rozbudowa obszarów o charakterze mieszkaniowym), sieci transportowej, wobec nasilenia ruchów do śródmieścia, ułatwień poruszania się w śródmieściu. Oznacza to także konieczność ograniczenia wyposażania nowych inwestycji na terenie śródmieścia w duże zespoły parkingowe; ścisłe przestrzeganie przyjętych wskaźników tj. 5 miejsc parkingowych, lub mniej na 1000 m^2 powierzchni użytkowej biur, handlu itp.

4.3. Dworce kolejowe, jako generatory przekształceń funkcjonalno-przestrzennych otaczających terenów w węzły aktywności miejskiej.

West Station

Pod tym hasłem figuruje inwestycja, tworząca spójną całość nowoczesnego zmodernizowanego i dalej przebudowywanego dworca kolejowego (Warszawa Zachodnia) z zespołem biurowo-usługowym (obiekty 14-kondygnacyjne z 3 kondygnacyjnymi parkingami podziemnymi dla 1100 miejsc parkingowych). W pierwszej kolejności, realizowane są dwa wysokiej klasy obiekty biurowe. Wewnętrzne przestrzenie tych multifunkcyjnych budynków, zawierających również punkty usługowo-handlowe oraz przestrzenie publiczne ogólnie dostępne, wyposażone są w zespoły roślinne zieleni, atrakcyjnie humanizujące te miejsca. Istotną funkcjonalnie cechą tego centrum konferencyjnego i zespołu biurowego, jest jego dostępność bezpośrednio z poziomu peronów dworcowych – dzięki stworzeniu zadaszonego przejścia[5].

W odniesieniu do opracowywanego obecnie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Dworca Zachodniego trwają trudne negocjacje, dotyczące budowy kolejnego zespołu obiektów usługowo-biurowych nad tym dworcem. Ważnym elementem rozważanych projektów powstających na terenie warszawskiej Ochoty w sąsiedztwie dzielnicy Śródmieście, jest bezpośrednie sąsiedztwo Dworca Zachodniego i Głównego Dworca Autobusowego, czyli przestrzeganie zasad teoretycznych *wpisywania się w strategię realizacji centrów biznesowych, w powiązaniu z najważniejszymi węzłami komunikacyjnymi miasta*.

Położenie przy Al. Jerozolimskich – najważniejszej ulicy przechodzącej równoleżnikowo nie tylko przez śródmieście, ale i miasto, gwarantuje dobre połączenia komunikacyjne ze wszystkimi dzielnicami Warszawy, przy pomocy różnych rodzajów transportu zbiorowego i indywidualnego, w tym do Dworca Centralnego samochodem jest do 10 minut, na lotnisko im. Chopina na Okęciu 20 min. drogi, ponadto dobry dostęp do autostrady A2 oraz dróg ekspresowych S8 i S2. Przyjęto założenie, że tak korzystne położenie inwestycji, prowokuje do korzystania ze stołecznej oferty usługowo-handlowej, gastronomicznej, czy kulturalnej. Istotne dla tego projektu jest, że tworzy on zagospodarowanie terenów Polskich Kolei Państwowych S.A. Dolny poziom inwestycji zajmuje dworzec kolejowy, natomiast powyżej powstają kolejne elementy wspólnego projektu developerskiego kompleksu obiektów biurowych.

[5] Obiekt zawiera 66 000 m^2 powierzchni biurowej [*www.officelist.pl/pl/Warszawa/wlochy/West-station/*]

Prace są w toku. Najważniejszą zasadą, która absolutnie powinna być przestrzegana jest konsekwentna realizacja całego założonego systemu: zabudowy, powiązań, komunikacji, transportu, różnorodność programowa itp. elementów. Wycinkowe realizacje większych inwestycji, co niestety, często się zdarza, jedynie pogarszają poziom obsługi, nie mając wpływu na poprawę jakości funkcjonowania tak zróżnicowanego, policentrycznego układu śródmieścia. Po raz kolejny należy zwrócić uwagę, na kompleksowe zarządzanie, w spójny sposób traktujące wszystkie elementy szeroko zakrojonych inwestycji.

Dworzec Warszawa Wschodnia

Dworzec Wschodni na Pradze Północ, powstał w obecnej formie w latach 1962-1969, chociaż jego pierwotne założenie, o paręset metrów dalej, jest związane z budową w roku 1866 Kolei Warszawsko-Terespolskiej, zakończonej tu czołowym dworcem nazywanym też Dworcem Brzeskim [50].

Autorami budynku dworcowego byli: Arseniusz Romanowicz i Piotr Szymaniak (projekt z lat 1956-1961). W północnej części dwubryłowej formy przestrzennej zlokalizowano zespół handlowo-usługowy – można by rzec, pierwowzór późniejszych galerii handlowych, już nie tylko usługowych, ale ściągających jak magnes podróżnych i innych użytkowników z zewnątrz, tworzących generatory przepływu w ruchu międzymiastowym, także podmiejskim. Znalazł się tu także mniejszy terminal, do obsługi linii podmiejskich, od strony południowej dworca.

Po kapitalnym remoncie budynku dworcowego zakończonym w 2012 roku, obiekt ten – drugi co do wielkości i przepływu pasażerów w Warszawie oceniany jest jako okazały, jak w początkach swego istnienia. Pewną niedogodnością, niewątpliwie, jest jego oddalenie od centrum Pragi-Północ, w tym ul. Targowej stanowiącej tradycyjną oś funkcjonalną tej dzielnicy.

Zgodnie z przestrzeganymi w metropoliach Zachodu trendami teoretycznymi, koncentrowania zabudowy, zawierającej program usługowy przy węzłach komunikacyjnych, generujących ruch przepływów pasażerskich, powinna w otoczeniu dworca zaistnieć intensywniejsza zabudowa. W rzeczywistości jest to niewątpliwie centrum przesiadkowe, między różnymi środkami transportu, ale raczej peryferyjne, położone w pewnej odległości od tętniącego życiem centrum Pragi.

Przyczyną tej sytuacji jest zaniechanie realizacji obwodnicy, w postaci Alei Tysiąclecia, która pierwotnie miała tu przechodzić. Obecnie ul. Kijowska, prowadząca ongiś do skrzyżowania z Al. Tysiąclecia pozostała ulicą ślepo zakończoną. Natomiast obwodnica będzie przechodzić dalej, na wschód pozostawiając w całości Dworzec Wschodni w granicach śródmieścia funkcjonalnego Warszawy.

Ten niedoskonały układ funkcjonalno-przestrzenny przeanalizowany został w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu dworca Wschodniego, uchwalonego w 2010 r. autorstwa prof. Krzysztofa Domaradzkiego z zespołem. W ramach tego planu, zdecydowano o otoczeniu dworca . Założono, przede wszystkim przedłużenie, ul. Kijowskiej, w tym przebudowę skrzyżowani z ul. Targową. Ujęto w planie budowę Al. Tysiąclecia, częściowo w tunelu i z linią tramwajową pod torami – niewątpliwe usprawnienie komunikacyjne węzła przesiadkowego przy dworcu i pokonanie bariery peronów dworcowych, w postaci płynnego powiązania z innymi częściami miasta. Bardzo dobrą ideą wprowadzoną w tym planie, jest utworzenie po obydwu stronach dworca od ul. Lubelskiej i Kijowskiej, placów miejskich . Wykreowanie tych przestrzeni publicznych znakomicie wzbogaci ten rejon, dziś wyludniony, nadając im charakter miejskości, tym bardziej, że zaproponowano w planie wzniesienie nowych budynków mieszkalnych i usługowych wzdłuż ul. Kijowskiej oraz wokół obydwu placów. Od strony Kijowskiej, bardziej uczęszczanej, założono także budowę stacji metra. Dla lepszej obsługi komunikacyjnej ustalono, przeniesienie dworca autobusowego z rejonu Stadionu Narodowego, na teren między ul. Lubelską, a projektowaną Al. Tysiąclecia.

Niewątpliwie należy docenić te zabiegi, umieszczone w zatwierdzonym planie miejscowym. Pełna realizacja tego planu, z punktu widzenia budowy nowych centrów w obszarze śródmieścia Warszawy, jest kompleksową kreacją Centrum Wschodniego przy Dworcu Wschodnim. Treści tego planu obejmują zharmonizowane nowe założenia urbanistyczne, dobrze powiązane z istniejącymi wartościowymi zespołami zabudowy, w tym historycznej, ale także zawierają nowe elementy funkcjonalne, rozwiązania komunikacyjne, koncentrację środków transportu i powiązań transportowych, ułatwiających wytworzenie węzła przesiadkowego. Realizacja tych zamierzeń przyczynić się może do satysfakcjonującej rewitalizacji, w postaci budowy nowej struktury funkcjonalno-przestrzennej, zawierającej ten pomysł powiązania fragmentów miasta, dziś rozdzielonych barierą torów kolejowych. Racjonalizm decyzji podjętych w tym planie, rodzi nadzieję, że w przyszłości mieszkańcy i użytkownicy tych terenów odzyskają kawałek prawdziwego miasta nowej generacji.

Dworzec Wileński

Czołowy - usytuowany na Pradze Dworzec Wileński, ma długą historię, praktycznie funkcjonował od 1863 roku, jako Petersburski (przez Wilno do Petersburga) jeden z pierwszych dworców kolejowych w Polsce. Obecnie, jest stacją końcową dla ruchu regionalnego (Warszawa Wileńska – Małkinia).

Stanowiąc węzeł transportowy na Pradze Północ, dworzec jest obsługiwany przez autobusy, tramwaje i od niedawna w pobliżu, znajduje się przystanek II linii metra, bezpośrednio łączącego Pragę Północ z lewobrzeżnym śródmieściem. Połączenie to jest bardzo doceniane zarówno przez autochtonów Prażan, jak i warszawiaków, którzy odkrywają Pragę, jako dzielnicę sztuki, artystów, eventów i rzemieślników, działających jak dawniej.

Dworzec połączony jest z nowym centrum handlowym - Galerią Wileńską. Mieści ona kilkadziesiąt sklepów różnych branż, hipermarket Carrefour i duże zaplecze gastronomiczne. Galeria położona jest przy ruchliwym skrzyżowaniu i placu Wileńskim, który jako przestrzeń publiczna jest bardziej przystosowany do obsługi środków transportu publicznego, niż jako wnętrze, o charakterze integracyjnym dla społeczności lokalnych.

Dworzec Centralny

Stanowiąc centralny węzeł warszawskiej linii średnicowej, połączony jest w systemie podziemnym ze stacjami, o charakterze lokalnym tj. Warszawą Śródmieście - stacja obsługująca pociągi regionalne i aglomeracyjne oraz Szybką Koleją Miejską, jak również Końcową Stacją Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD.

Dworzec stanowi także bardzo istotne miejsce w mieście, jako węzeł przesiadkowy, obsługiwany przez 4 linie tramwajowe i 16 autobusowych. Podziemna część dworca jest połączona z pasażami podziemnymi pod skrzyżowaniem Chałubińskiego-Jana Pawła II, z Al. Jerozolimskimi, wyposażonymi w usługi handlu i gastronomii. Zamierzone są zmiany w hierarchii ruchu, to jest przeniesienie możliwości przejść pieszych, na poziom terenu. Na razie funkcjonują w różnych planach połączenia na poziomie -1 zarówno z rejonem projektowanego wieżowca Lilium ,lub innego w tym miejscu[6], jak i z podziemiami usługowymi wieżowca Warso, realizowanego obecnie po zachodniej stronie Dworca Centralnego.

Najważniejszą cechą tego węzła miejskiego jest rola generatora nowych funkcji w najbliższym otoczeniu, praktycznie z każdej strony, czyli stymulowanie aktywności miejskich różnego rodzaju, magnetyczne, wręcz przyciąganie nowych inwestycji, które przyczyniają się do przekształceń strukturalnych i w konsekwencji przestrzennych tego rejonu.

[6] Wieżowiec Lilium był projektem autorstwa Zahy Hadid.

Złote Tarasy, przy Dworcu Centralnym - dobry wzorzec wielkopowierzchniowych usług handlu

Do realizacji Złotych Tarasów przygotowywano się dość długo na przełomie XX i XXI wieku. Zdecydowano, że inwestycja ta znajdzie się po północnej stronie Dworca Centralnego, jako jedno z brakujących ogniw tzw. Ściany Zachodniej Centrum Warszawy - koncepcji z lat 70-tych zabudowy centrotwórczej: usługowej handlowej i biurowej, tylko częściowo zrealizowanej na południe od Dworca Centralnego z zabudową wysoką hotelu Mariott i biurowca Elektrim.

Dylematem był zarówno fakt, że kompleks ten przylega do Dworca Centralnego, jak i do Trasy N-S (na tym odcinku Al. Jana Pawła II), przy której dominowała zasada otwierania obiektów frontem do tej właśnie ulicy. Tymczasem obiekt miał być funkcjonalnym przedłużeniem Dworca Centralnego, zapraszając tłumy potencjalnych klientów, przepływających praktycznie w sposób ciągły przez dworzec: do zakupów, spędzenia czasu, zjedzenia posiłku, czy specjalnego pobytu w celach skorzystania z programów rozrywkowych. Skrzyżowała się zatem w tym miejscu: lokalna tradycja, sytuowania dużych reprezentacyjnych obiektów działająca od ponad 50 lat, z logiką gry rynkowej, wyrażającej się w stosowaniu w metropoliach świata zasady lokalizacji ekskluzywnych galerii handlowych, w bezpośrednim powiązaniu z ważnymi dworcami kolejowymi [4].

Po 6 latach projektowania zwyciężyła ta ostatnia koncepcja; po północnej stronie głównej hali dworcowej wykreowano niewielką, zgrabną przestrzeń publiczną w postaci placyku, z którego urządzono główne wejście do galerii Złote Tarasy. Od Trasy N-S i przyległej od wschodu ul. Emilii Plater można się dostać do galerii, ale zdecydowanie są to wejścia boczne. Galeria jest elementem przynależnym przestrzennie do Dworca Centralnego. Stanowi obiekt wielofunkcyjny handlowo - biurowo - rozrywkowy. Projektem ostatecznie zajmowała się amerykańska Pracownia z *Kaliforni Jerde Partnership,* we współpracy z polskim oddziałem firmy Ove Arup, która opracowywała konstrukcję dla tego projektu i z firmą Tebodin, zajmującą się instalacjami.

Współpraca polsko-amerykańska ostatecznie zaowocowała bardzo atrakcyjną architekturą, zarówno w widokach od zewnątrz, spod południowego przedpola Pałacu Kultury i Nauki, jak i w aranżacji wnętrz, w tym części przekrytej szklaną strukturą przezroczystego zadaszenia. Design zastosowany w Złotych Tarasach, różniący się większą swobodą od statecznej jeszcze na samym początku XXI wieku, stylistyki współczesnej architektury budził różne emocje, był także krytykowany, jako nieco kiczowaty w odbiorze, nawiązujący do form stosowanych w Disneylandzie; nie akceptowano oznaczenia charakterystycznego miejsca przed obiektem pomnikiem w kształcie gitary koło „Hard rock cafe". Dziś tego typu detale są już „oswojone", a oglądając wnętrza galerii można jednak stwierdzić, że wyróżniają się one pozytywnie elegancją w porównaniu z typowymi, standardowymi wnętrzami wielu wielkopowierzchniowych galerii handlowych [4].

Kompleks Złotych Tarasów projektowany w pierwszej dekadzie po 1989 roku i budowany na początku XXI wieku, jest przykładem w czasach po zmianie ustrojowej w Polsce natychmiastowej reakcji na trendy teoretyczne w urbanistyce stosowanej w ośrodkach metropolitalnych, polegające na zwiększaniu intensywności użytkowania w celu zapewnienia większej aktywności w bezpośrednim sąsiedztwie najważniejszych węzłów transportowych miast. Jest też istotne wprowadzenie w tym miejscu programu multifunkcyjnego. Obok galerii zrealizowano również wysokie budynki biurowe. Oczywista w obecnych czasach zasada nasycania przestrzeni śródmiejskich zróżnicowanym programem funkcjonalnym, nie zastała jeszcze do dziś zauważona przez prawników, którzy nie nadążają za współczesnymi nurtami kształtowania miast i wywierają niepotrzebnie naciski w urzędach miast i gmin opiniując projekty, by ustalać dla każdego terenu jedną funkcję, a nie kilka. Nie jest to zgodne ze światowymi tendencjami.

Powodzenie zapełniania się klientelą i popularność nowej formuły usług w postaci wielkopowierzchniowych centrów handlowych na przełomie XX i XXI wieku w Polsce, wystąpiły w wyniku użyczenia przez władze państwowe i terytorialne możliwości działalności bez opłacania

podatków przez zagraniczne firmy europejskie, głównie niemieckie i francuskie w ciągu pierwsze 10 lat tej działalności. Standardem stało się, że po pierwszej dekadzie funkcjonowania takiej jednostki handlowej wymieniano właściciela, np. z firmy niemieckiej, na francuską i wtedy kolejne 10 lat przysługiwało zgodnie z ustalonym prawem bez opodatkowania. Kiedy jednak zauważono, że stawia to firmy polskie w bardzo niekorzystnej sytuacji rynkowej i zaistniała wojna medialna, władze obciążyły te firmy podatkiem w wysokości 4% od zysków. Przy 19 % obciążających polskich kupców i właścicieli firm handlowych w dalszym ciągu, jest to nierówne i mocno niesprawiedliwe traktowanie, a dokonana zmiana pozorna.

W Warszawie skutki tych anomalii w zarządzaniu przełożyły się na niekorzystne zjawiska w strefie centralnej miasta. Po powstaniu Złotych Tarasów wielu kupców z tradycyjnego, wyróżniającego się sprzedażą wyjątkowych towarów Traktu Królewskiego, zmieniło swoje miejsce działalności właśnie na nową galerię. Okazało się bowiem, że nie tylko np. na Nowym Świecie są większe podatki, ale także wyższe kilkakrotnie stawki za wynajem lokali pod usługi. Nie płacący podatków właściciel galerii mógł sobie pozwolić na znacznie niższe konkurencyjne ceny za wynajem. W pierwszym etapie spowodowało to wymianę profilu usług na Nowym Świecie, na gastronomię i usługi sieciowe, których właścicielami są firmy zachodnie. Po kolejnej dekadzie, obecnie objawia się to opuszczaniem lokali na historycznym Trakcie Królewskim przez dotychczasowych najemców i użytkowników i zmianą miejsca działalności z tej, jakby się wydawało, bardzo atrakcyjnej ulicy, na bardziej dostępne finansowo w innej części śródmieścia, czy nawet na jego peryferiach. Sytuacja nabrzmiewa wobec świecących pustkami pojedynczych lokali, a Urząd m.st. Warszawy został zmuszony przez tę sytuację, do rozpoczęcia akcji rozpoznawczej i utworzenia scenariuszy naprawczych.

Okazuje się, że dobre zarządzanie wymaga głębokiej wiedzy o stanie istniejącym zabudowy miejskiej w wielu aspektach, o przyczynach określonego stanu tej zabudowy. Badania zachodzących procesów powinny być prowadzone stale, a nie wycinkowo, raz na 5 czy 10 lat. Konieczna jest analiza wyników gospodarczych w rytmie jednorocznym. Szybkie tempo współczesnych zmian wymusza na władzy zarządczej stałą kontrolę tych zjawisk, żeby odpowiednio móc reagować, utrzymując nie tylko równowagę w dziedzinie rozwoju funkcjonalno-przestrzennego miasta, w tym jego śródmieścia, ale by móc zdecydować o wprowadzeniu zasad, które poprawią np. warunki społeczne, lub inne zdiagnozowane problemy wymagające korekty. Do tego potrzebny jest także wysoki poziom wiedzy w środowisku urzędniczym, a także doprowadzenia zasad prawnych do ich przydatności dla działalności projektowej. Obecnie, procesy te są w chaosie nieporozumień i rozbieżności między architektami, urzędami, prawnikami, mieszkańcami i innymi użytkownikami przestrzeni miejskich, a także inwestorami, nie komentując już obalania prawomocnie wydanych uzgodnień instytucji zewnętrznych przez urzędy wojewódzkie, co wygląda na specjalnie wprowadzany w tej materii chaos prawny. Całą sferę zarządzania należy w tej sytuacji zreformować.

4.5. Prawobrzeżna część Śródmieścia Warszawy.

Praga zawsze „magnetycznie" przyciągała swoją innością oraz faktem, że w czasie II wojny światowej dzielnica nie została zburzona tak, jak śródmieście lewobrzeżnej Warszawy. Okupant chciał tę dzielnicę pozostawić, by stworzyć tu obóz jeniecki dla polskich robotników pracujących na rzecz Niemców. Wprawdzie była remontowana jedynie incydentalnie począwszy od lat 70-tych, to jednak na Pradze zachowały się historyczne kamienice, głównie z XIX i początków XX wieku, podtrzymywano lokalne tradycje, także zachowań społecznych, rzemiosła, sposobów bycia, zwyczajów lokalnych, życia w tym wielokulturowym środowisku: Polaków, Żydów, Rosjan, a obecnie także Wietnamczyków.

Na tożsamość miejsca składają się na Pradze różne elementy: architektura i urbanistyka, ale także ludzie tu mieszkający, żyjący, a czasem tylko tu pracujący. Mieszkając w kamienicach o ciasnych podwórkach studniach, przez które trudno niepostrzeżenie przejść, ponieważ echo zwielokrotnia

hałas kroków, wszyscy się dobrze znają, nie są sobie obcy, są swoi, czasami od pokoleń. Ponieważ życie zawsze płynęło tu i płynie inaczej niż w lewobrzeżnej Warszawie, trudno było i jest narzucić w tym środowisku styl bycia np. poprzez rewitalizację, na wzór zachodnioeuropejski. Ilustruje to historia wdrażania poniższego programu; natomiast kolejne etapy prac rewitalizacyjnych i ich efekty w ostatnich 20 latach, stanowią inspirującą historię rozwoju dzielnicy w oparciu o własną tożsamość [25].

W latach 1992-1994 podjęto pierwsze próby rewitalizacji kilku kwartałów zabudowy śródmiejskiej, w oparciu o doświadczenia specjalistów duńskich, którzy spędzili tu 2 lata, zapoznając się z lokalnymi uwarunkowaniami. W ramach programu unijnego URBAN I przy współpracy z polskim biurem „Miasto projekt" i duńskim biurem MAA podjęto prace projektowe, zmierzające do poprawy warunków życia w trzech kwartałach, z rejonu centrum Pragi Północ. Realizowano te zamierzenia przy współpracy Urzędu Dzielnicy, w którym przygotowywano analizy i niezbędne materiały. Dosyć bulwersującym był fakt, że jedynie praca duńskich specjalistów była pokrywana przez dotacje unijne, podobnie jak przystosowanie jednej z kamienic na cele hotelowe dla ekipy duńskiej, działania polskich ekip nie były opłacane w ramach dotacji zewnętrznych [25].

Wynik tego programu był pod wieloma względami pozytywny, chociaż zabrakło właściwej oceny wartości tkanki zabudowy, z jaką projektanci mieli do czynienia. Jako problem działań rewitalizacyjnych przyjęto poprawę estetyki otoczenia, częściowo również poprawę warunków życia mieszkańców analizowanych kwartałów zabudowy. Zaproponowano rozbiórkę zdegradowanej tkanki miejskiej i otwarcie przestrzeni podwórek. Jak pisze E. Jarecka..."*Przykłady zagraniczne nie dały wówczas pełnej implementacji w warunkach naszego kraju ze względu na inne realia administracyjne, planistyczne, własnościowe, czy prawne oraz brak doświadczenia związanego z partycypacją społeczną*" [25]. Natomiast wobec olbrzymich zniszczeń wojennych historycznej zabudowy Warszawy, jak oceniono to później, istniejąca nawet zdegradowana godna była zachowania, rewaloryzacji lub na fragmentach odbudowy. Warszawa znalazła się w innych realiach niż kraje Europy Zachodniej. Jarecka [24] podkreśla, że ..."*ta rewitalizacja nie wpłynęła na kwestie społeczno-gospodarcze obszaru i nie stała się impulsem do dalszych korzystnych zmian*". Stanowiła raczej incydent w działaniach rewitalizacyjnych Pragi-Północ, niejako sygnał, że takie procesy w ogóle istnieją. Dalsze społeczne przekształcenia i zmiany administrowania dzielnicą zaczęły się dopiero, kiedy Pragę włączono do Gminy Warszawa Centrum w 1994 roku. Stanowiło to gwałtowny impuls rozwojowy i rozbudziło lokalne ambicje. W dążeniu do wielkomiejskości burzono parterowe domy i wznoszono wysoką, jak na tę dzielnicę, 10-kondygnacyjną zabudowę mieszkaniową, o zdecydowanej kolorystyce. Nie chodziło zatem o nowe centra, tylko o wzbogacenie śródmieścia o nową, o lepszym standardzie zabudowę mieszkaniową. Problem ten pojawia się w Warszawie wielokrotnie, zawsze wtedy, kiedy jest szansa na budowę nowych zespołów mieszkaniowych, podniesienie poziomu życia, dbając o podstawowe funkcje takie jak miejsca zamieszkania. Dotyczyło to okresu po II wojnie, po wyburzeniu miasta i jego zabudowy, lat 60-tych i 70-tych (Powiśle: zabudowa mieszkaniowa zamiast zielonych plantów; Ursynów, Saska Kępa wielorodzinna), kompleksy ekskluzywnej zabudowy osiedli zamkniętych oraz wieżowców mieszkalnych Centrum Zachodniego i także np. wieżowiec Liebeskinda w centrum oraz inne. Tendencje te są logiczne, mając na uwadze najpierw zabezpieczenie warunków egzystencji, a potem pracy i korzystania z usług.

Wielki bazar na Stadionie X-lecia nazywany Jarmarkiem Europy, który zresztą zakłócił charakter tego rejonu, zniszczył wręcz dotychczasową sportową tożsamość miejsca. Dopiero po 1989 roku została ona odzyskana. Reakcją na te niekorzystne zmiany stała się kompleksowa rewitalizacja w centrum Pragi Północ ul. Ząbkowskiej, prostopadłej do ul. Targowej, w sąsiedztwie Bazaru Różyckiego, na wniosek społeczności lokalnej, z pieczołowitą rewaloryzacją istniejących tam kamienic, ich detali design'u wyposażenia ulicy, w brukowane nawierzchnie i lampy - pastorały. Takie zmiany w kierunku podkreślenia i wydobycia autentycznych cech historycznych zabudowy tej ulicy okazał się trafionym kierunkiem prowadzącym do samoistnego ożywienia, wprowadzenia spontanicznego wielu atrakcyjnych funkcji, m.in. restauracji, kabaretów, miejsc wystawowych,

księgarni, sklepów z wyrobami rzemiosła artystycznego itp. Nastąpiło ożywienie tej części Pragi. Ponadto, stała się dzielnicą chętnie odwiedzaną przez warszawiaków z lewego brzegu Wisły. Pojawiły się wycieczki z innych miast i krajów. Opisano Pragę – Północ jako dzielnicę artystów i sztuki w New York Times. Władze terytorialne wprowadziły system konkursów artystów na wynajem mieszkania, lub pomieszczeń pracowni w Centrum Kreatywności. Zycie artystyczne na Pradze rozkwitało.

W kolejnym programie rewitalizacji z lat 2000 do 2006, zajęto się skutecznie sprawami społecznymi, najbardziej istotnymi dla życia w tej dzielnicy. Między innymi wprowadzono zabudowę uzupełniającą, między starszą tkanką zabudowy, ustalono strefy konserwatorskie i obiekty zabytkowe, zajęto się także renowacją tej zabudowy. Podjęto temat infrastruktury socjalnej, a nawet zaczęto wspierać rozwój przedsiębiorczości. Rozpoczęto też dialog z mieszkańcami o ich potrzebach. Wybrano i wskazano obiekty przeznaczone na funkcje socjalne - jedyne działania, które były dofinansowane przez Unię Europejską. Podjęto starania o stworzenie zachęt do inwestowania w nowe i istniejące obiekty. Założono rozbudowę, stworzenie placówek społecznych: centrów integracji, świetlic, placów zabaw, monitoringu, punktów informacji turystycznej i innych służących bezpieczeństwu, rozwojowi, podnoszeniu poziomu życia. Działania te przyczyniły się do aktywności wolontariuszy oraz do rozwoju działalności instytucji pozarządowych. Nastąpiło ożywienie życia społecznego i wzajemnego wspierania się. Pojawiły się liczne inicjatywy, programy, akcje; władze miasta wprowadziły znaczne dofinansowanie na te działania i programy, także placówek sportowo-rekreacyjnych [25, ibidem].

Fot. 15. Centrum kreatywności przy ul. Targowej koło bazaru Różyckiego - przykryty dziedziniec, stanowiący miejsce udostępnione dla wszelkiego rodzaju celów wystawienniczych, chętnie używane przez lokalnych artystów [fot. E. Jarecka , 07.2018].

Fot. 16. Dawna Fabryka Wódek „Koneser" obecnie pod ochroną konserwatorską, obiekt wykorzystywany dla celów wystawienniczych, komercyjnych , warsztatów, szkoleń itp. [E. Jarecka, 25].

Mimo wcześniejszych starań, zwiększenie atrakcyjności Pragi-Północ, jako integralnej części Śródmieścia Warszawy nastąpiło dopiero w ostatnich dekadach, przy czym w największym stopniu, stało się to odczuwalne, po uruchomieniu drugiej linii metra, która połączyła lewo i prawobrzeżną część stołecznego śródmieścia. Skrócenie dzięki temu czasu dojazdu z centrum miasta na Pragę, przyczyniło się do lokalizowania różnorodnych funkcji na praskim brzegu, w tym także miejsc pracy. Jak widać proces, ten wymagał czasu, różnorodnych zachęt dla mieszańców i osób, które postanowiły zamieszkać w tej dzielnicy oraz poczekania na efekty tych starań, by ożywić „ducha" Pragi, niegdyś znanej z przedsiębiorczości tubylców.

Systematyzując dokonujące się przemiany w tej dzielnicy, należy wymienić:
- sukcesywne przekształcanie się Pragi-Północ w dzielnicę sztuki;
- podnoszenie atrakcyjności dzielnicy – wszelkimi sposobami (remonty historycznej architektury, promocje działalności artystycznej i lokalnych elementów tożsamości),
- **dotacje samorządu lokalnego na rzecz popularyzacji Pragi i kierunku jej** przekształceń (mieszkania, pracownie za niskie czynsze np. na 3 lata);
- **zainteresowanie turystyką praską, wycieczki do najbardziej atrakcyjnych miejsc** Dzielnicy.

Istotny dla zmian na Pradze jest nowy kierunek rozwoju Pragi, która na początku XXI wieku zaczęła się przeobrażać z dzielnicy biednej, postrzeganej jako opanowana przestępczością, prostytucją i nieciekawymi przyzwyczajeniami społecznymi - w dzielnicę artystyczną, wartą uwagi, o specyficznym klimacie i własnej, charakterystycznej tożsamości.

Bazar Różyckiego złożony z drewnianych straganów, jest ciągle żywy i funkcjonujący, aczkolwiek nie wzbudza takich emocji jak dawniej [Fot. 17.]. W dobie komunizmu, oprócz dreszczyku niepokoju, czy człowieka nie okradną przy okazji dokonywanych zakupów, można było zachwycić się wyjątkowością dostępnych towarów, znaleźć najmodniejsze buty, czy inne „ciuchy", przymierzyć na miejscu, pod warunkiem, że ktoś bliski czuwał nad bezpieczeństwem. Fascynowała różnorodność, wyjątkowość oferowanych towarów, design gdzie indziej niemożliwy do zdobycia. Imponowały owoce tropikalne, ale także smakowały charakterystyczne pyzy z mięsem, sprzedawane na miejscu, na bazarze. Współcześnie te same pyzy podawane w słoikach można dostać w barze tuż obok bazaru – danie smaczne i pozwalające zidentyfikować się z miejscem.

Fot. 17. Bazar Różyckiego - widok z góry na stan obecny - miejsce tradycyjne, wymagające rewitalizacji [fot. K. Gruszecka 2018].

Nieco gorzej, trochę mniej empatycznie przyciąga samo targowisko. Brakuje tej wyjątkowości oferowanych towarów. Ewa Jarecka, znawczyni tych klimatów, będąca też autorką analizy Covent Garden w Londynie, podobnego miejsca, dobrze dziś funkcjonującego uważa, że należałoby tu kompletować przynajmniej częściowo artykuły wyjątkowe, artystycznie dopracowane, być może także drogie, „z górnej półki", bazar wyposażyć w designerską halę targową, z imponującymi ekspozycjami mody. Bazar czeka ciągle na właściwy projekt i impuls rozwoju, który sprawi, że znów ożyje i będzie jednym z „hitów" Pragi-Północ. Tylko taki kierunek pozwoli utrzymać to miejsce w pamięci kolejnych pokoleń [24].

Fabryka Trzciny na Szmulkach – nowe centrum kultury na Pradze

Wśród artystów działających na Pradze wyróżnił się Wojciech Trzciński; założył w 2003 roku swoje własne centrum kultury z teatrem, galerią sztuki, salą koncertową, miejsce happeningów i wydarzeń artystycznych. Funkcje te zostały wprowadzone do dawnej, nieczynnej fabryki Polskiego Przemysłu Gumowego na Szmulkach, a obiekt nazwano: „*Centrum Artystyczne Fabryka Trzciny*".

Mimo, że otoczenie niewysokiej, małomiasteczkowej zabudowy Szmulek, dzielnicy o słabej renomie, pozwalało wielu wątpić w sukces tego zamierzenia inwestycyjnego, okazało się ono sukcesem. W nowym, wykreowanym indywidualistycznie otoczeniu znani piosenkarze - muzycy, artyści polscy i ze Świata, Amerykanie, Kanadyjczycy, laureaci konkursów chopinowskich i inni, z przyjemnością koncertowali w tym nietypowym środowisku. Kolejny działający punktowo obiekt, o funkcjach kultury sprawdził się na Pradze Północ. Działalność Fabryki Trzciny o takich funkcjach skończyła się w 2017 roku. Powstała w tej lokalizacji tzw. Mała Warszawa Dariusza Pękałowskiego, który demonstruje swoje zauroczenie Pragą, jej autentyzmem, energią i żywiołowością [Jarecka 2018].

Po spontanicznych aktach zainspirowania się Pragą, jej historią, ludźmi, czy architekturą, wprowadzono Zintegrowany Program Rewitalizacji. Muzeum Druku, Muzeum Warszawskiej Pragi, Centrum Kreatywności, ułatwiające artystom wystawianie ich dzieł – są to instytucje w tworzeniu których czynny udział biorą mieszkańcy. Lokalizacja przy bazarze Różyckiego sprawia, że są to miejsca popularne, aktywne i aktywizujące środowiska lokalne.

Centrum Praskie Koneser

stanowi jeden z najwcześniej poddanych rewitalizacji zespołów zabytkowych, uzupełnionych o nową zabudowę, a łączący i integrujący w ramach jednej koncepcji funkcje mieszkaniowe, handlowe, biznesowe i kulturalne. Ten *mix-use* kompleks, realizowany jest na działce o powierzchni 5 ha, w kwartale zawartym między ulicami, Nieporęcką, Białostocką, Markowską i Ząbkowską, którą się do niego dochodzi od rejonu Bazaru Różyckiego. Jest on zlokalizowany między kwartałami z zabudową mieszkaniową Pragi, pochodzącą z różnych okresów, historyczną i nowszą.

Zaawansowane działania rewitalizacyjne, jak w przypadku dawnej Fabryki Wódki „Koneser" są na Pradze obecnie dobrym przykładem tworzenia nowych wartości społecznych, z podkreśleniem historycznych cech przestrzennych, w postaci *mix-use* zespołów zabudowy.
Najważniejszym wnioskiem z tych rozważań jest stwierdzenie, że sukces rewitalizacji w takiej dzielnicy, jak Praga Północ zależy od czerpania z autentyzmu miejsca. Zachowanie tożsamości środowiska rewitalizowanego, jest drogą do sukcesu pozytywnego ożywienia dzielnicy. Stąd typowe, powtarzalne, standardowe wręcz w skali Świata, rozwiązania nowych centrów jak np. galeria Dworca Wileńskiego mogą istnieć w celach gospodarczo-biznesowych dla określonych grup, najczęściej niepolskich, ale nie są to miejsca wyjątkowe[7].

Port Praski

Istotnym ogniwem warszawskiego śródmieścia staje się obecnie nowa zabudowa Portu Praskiego na prawym brzegu rzeki, położona nieco na południe, w stosunku do lewobrzeżnego Starego Miasta i reprezentacyjnego Zamku Królewskiego. Ta nowoczesna enklawa usługowo-mieszkaniowa, z elementami programu rekreacyjnego, powstaje na miejscu dawnego Portu Praskiego, wznoszonego od 1919 roku w miejscu portu rzecznego, na tzw. Wilczej Kępie.

Współcześnie, miejsce to ma istotne znaczenie w kształtowaniu przyszłej struktury warszawskiego śródmieścia. Praga staje się coraz bardziej istotnym elementem stołecznej strefy centralnej, a teren Portu Praskiego ma powiązanie widokowe z panoramą historycznego miasta na lewym brzegu rzeki. Część tego terenu powinna zapewne tworzyć rodzaj atrakcyjnie urządzonego, dostępnego publicznie przedpola, z którego zabytkową część miasta można by podziwiać o każdej porze roku; prezentacja historii tego miejsca byłaby również cennym wkładem kulturowym w przekaz dla przyszłych pokoleń warszawskiej tradycji inżynieryjnej. Czy jednak działania o takim kierunku mogą być realistycznie przeprowadzone? Trudna o jednoznaczną odpowiedź.

[7] Zbiór dokonań rewitalizacyjnych z ostatnich lat na Pradze - Północ zaczerpnięty z rozprawy doktorskiej Ewy Jareckiej, która jest trzecim pokoleniem architektów zajmujących się Pragą-Północ i jej przekształceniami.

Poniżej krótka historia portu i dążeń do współczesnego zagospodarowania przestrzennego tego fragmentu miasta, która naświetla także sposób zarządzania terenami i procesami inwestycyjnymi, związanymi także z przebudową miasta i rewitalizacją jego fragmentów.

Budowę Portu rozpoczęto na początku okresu międzywojennego. Ówczesne założenia portu świadczą o znacznie ambitniejszych zamiarach pierwotnie, niż faktyczna realizacja. Projekt zawierał 2 razy więcej basenów portowych, w tym w południowej części 4 baseny w miejscu, gdzie obecnie funkcjonuje Stadion Narodowy. W okresie międzywojennym zrealizowano i w pełni wykorzystywano 2 północne baseny oraz obrotnicę, pozwalającą na zmianę kierunku poruszania się statków. Nieuregulowana Wisła, powodowała przy zmianach pogodowych, nierzadko kłopoty z dostarczaniem ładunków na statki, lub zdjęciem ich z lustra wody. Ta okresowo niesprawna inwestycja o wahaniach poziomu wody +/- 6,0 m., użytkowana jednak zarówno przez Niemców w czasie wojny, jak i potem po II wojnie światowej, aż do początków lat 90tych XX wieku, definitywnie przestała istnieć wraz z likwidacją Żeglugi Warszawskiej i jej wszelkiego sprzętu, w tym dźwigów i innych urządzeń portowych[8].

Rys. 22. Port Praski – wizualizacja zabudowy Źródło: *www.portpraski.pl/o-porcie.html*.

O takich losach tego miejsca zdecydowała bezpowrotna likwidacja funkcji przeładunkowo –portowej i przeładunkowej portu na początku lat 90-tych XX wieku. Zarządcą tego terenu była wówczas Gmina Warszawa Centrum, czyli samorząd terytorialny, podobnie jak w innych miastach Europy Zachodniej. W 1996 roku władze miejskie powołały wraz z firmą Elektrim spółkę Port Praski. Tereny portu przejęła wówczas spółka Elektrim, w rozliczeniu za wybudowanie fragmentu Trasy Świętokrzyskiej. Po wygaszeniu funkcji portowej sam port i przyległe do niego tereny zostały przeznaczone do ponownego zainwestowania [Rys. 22.].
W „*Strategii Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku*" ustalono zasadę kształtowania przestrzennego w postaci otwarcia na Wisłę, które szczególnie powinno nastąpić w rejonie Portu Praskiego. Założenia programowe tego fragmentu miasta, określono jako multifunkcjonalny zespół zabudowy biurowej, mieszkaniowej i handlowej.

Próby uregulowania sposobu zagospodarowania tego ważnego zespołu śródmiejskiego, tworzącego eksponowany krajobrazowo z lewego brzegu rzeki przyczółek praski, niestety nie

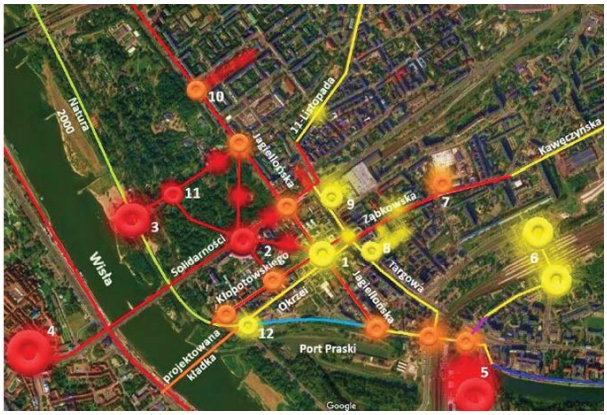
[8] Krystyna Guranowska-Gruszecka, Monika Kordek, „Port Praski – plany i rzeczywistość", artykuł oddany do druku O/PAN Gdańsk, 2018.

spełniły oczekiwań. Opracowywany miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, ciągle napotykał na przeszkody, uniemożliwiające jego uchwalenie. Było to spowodowane wielką liczbą zgłaszanych uwag do planu, wielokrotnością wyłożeń do publicznego wglądu, w konsekwencji przeciąganiem terminów poszczególnych elementów procedury planistycznej. W końcu dla kilku terenów wystąpiono z sukcesem o warunki zabudowy i w oparciu o te dokumenty, uzyskano pozwolenia na budowę na fragmentach obszaru. Są to jednak cząstkowe realizacje. Obecnie teren Portu Praskiego leży w zasięgu obszaru rewitalizacji *Zintegrowanego Programu Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku*" [17]. Został zaliczony do obszaru zdegradowanego i kryzysowego w mieście. Szansą na ożywienie i podniesienie wartości przestrzeni tego miejsca są inwestycje, realizowane przez prywatnego właściciela gruntów na tym obszarze, będącego dużym podmiotem gospodarczym, w ramach gospodarki rynkowej. Zamierzone i dokonywane już przekształcenia przestrzenne następują w kierunku funkcji sprzyjających procesom rewitalizacyjnym. Związane to jest z podniesieniem jakości przestrzeni, wprowadzeniem nowej, atrakcyjnej zabudowy. Inwestor walczy o zwiększenie dopuszczalnej powierzchni użytkowej handlowej na tym obszarze, czyli o wprowadzenie wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.

Inne spojrzenie na zagospodarowanie tych terenów mają dotychczasowi mieszkańcy sąsiednich terenów centrum Pragi Północ. Przeprowadzono wśród tej społeczności sondażowe badania, dotyczące zamierzeń urbanizacji fragmentu nabrzeży Wisły w rejonie dawnego Portu Praskiego. Tereny te, postrzegane są jako zawierające potencjał rekreacyjno-turystyczny, jako miejsca stanowiące o miejskości Pragi. Mieszkańcy walczą o dostępność przynajmniej niektórych terenów dawnego portu i pasa zieleni nadbrzeżnej – dla wszystkich grup społecznych. Obawiają się zawłaszczenia przez przyszłych mieszkańców terenu dawnego Portu Praskiego na najlepiej krajobrazowo położonych na Pradze obszarach w sąsiedztwie rzeki.

Mając na uwadze rozpatrywane w tym rozdziale problemy kształtowania nowych centrów śródmieścia Warszawy w ostatnich dekadach, należy stwierdzić, że potencjał terenów po Porcie Praskim jako jednego z istotnych ogniw policentrycznego śródmieścia był i jest oczywisty; oznaczać to powinno dostępność tego terenu dla szerszych rzesz Prażan, warszawiaków, turystów i wszystkich chętnych do spędzania tu czasu. Port zamienia się, niestety, na teren w większości zamknięty, wobec ustalonej zbyt pochopnie przez, władze miejskie własności terenów, co wytrąciło samorządowi rękojmię działań prospołecznych.

Rozmowy są trudne, brak dostatecznie sprawdzonych mechanizmów, czy wzorców negocjacji między władzą miejską, właścicielem terenu i społecznością tych obszarów, na skutek tego następuje wzajemne blokowanie działań zmierzających w kierunku naprawy sytuacji. Tymczasem wzajemne drobne ustępstwa stron, a zwłaszcza przyjazne gesty pomagające zabezpieczyć poczucie bezpieczeństwa i komfortu wykorzystywania niektórych przestrzeni wspólnych mieszkańcom Pragi, mogłyby ułatwić procesy rewitalizacyjne nabrzeży rzeki.
Kiedy porównuje się zachodzące procesy na Pradze Północ i podobne sytuacje w innych europejskich krajach (np. HafenCity w Hamburgu), się na plan pierwszy wysuwa zagadnienie zarządzania tym terenem. Jeżeli właścicielem terenu, czy decydentem, mającym zabezpieczone prawo decyzyjne jest miasto, czyli samorząd terytorialny, rozwiązywanie zagadnień lokalnej społeczności, czy też rozpatrywanie szerszego spektrum potrzeb społeczności, coraz bardziej rozwarstwiającej się w dzisiejszych czasach, staje sie łatwiejsze. Natomiast jeżeli właścicielem określonego terytorium w mieście jest jeden prywatny inwestor, jak w przypadku Portu Praskiego, miasto nie dysponuje narzędziami wpływu na decyzje inwestorskie. Jest to zatem przykład stanowiący uzasadnienie, że dbałość o zasadę teoretyczną sprawiedliwości w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej, nie jest możliwa w systemie całkowitej neoliberalizacji decyzyjnej, jest uwarunkowana dostępnymi narzędziami właściwie stosowanymi. [Zuziak]. Na obecnym etapie rozwoju tej inwestycji trudno przewidzieć, jakie wartości będzie reprezentować zagospodarowanie terenów poportowych. Miejsce to nazywane jest „dzielnicą w dzielnicy", co kwalifikuje ten obszar, jako kategorię jakości życia znacznie lepszą, niż w istniejącej zabudowie historycznej.



Rys. 23. Autorska próba zaprogramowania na Pradze Północ układu sieciowego przestrzeni publicznych, w celu ożywienia dzielnicy [oprac. Jarecka -Bidzińska Ewa 2017].

NATURA 2000 na prawym brzegu Wisły

Istotną przesłanką w walce lokalnej społeczności Pragi o zwiększony dostęp do rejonu Portu Praskiego, jest status terenów nadwiślańskich, po prawej stronie Wisły, które należą do europejskiego systemu ochrony przyrody Natura 2000. Na wysokości Portu Praskiego jest to pas zieleni po zewnętrznej stronie wału wiślanego, ale także po jego wewnętrznej stronie, przylegając do krawędzi nabrzeża wzdłuż jednego z kanałów portowych. Będąc dobrem wspólnym tereny objęte systemem ochrony Natura 2000, powinny być dostępne dla wszystkich. W pasie tym znajduje się zarówno plaża miejska obok Stadionu Narodowego, jak i ciągi spacerowe i rowerowe wśród zieleni, z ukrytymi między drzewami obiektami rekreacyjno-sportowymi. Ponieważ jest to teren chroniony ze względu na siedliska ptasie, bardzo ostrożnie lokalizowana jest tu jakakolwiek nowa zabudowa, w tym także oszczędnie wyznacza się lokalizacje nowych przystanków statków turystycznych pływających po Wiśle, żeby ograniczyć liczbę potencjalnych użytkowników tego terenu. W ramach warsztatów rozważane są koncepcje usieciowienia przestrzeni Pragi-Północ i udostępnienia dla osób, o różnych potrzebach i różnych upodobaniach istniejących i kreowanych przestrzeni publicznych.

Zespół wysokiej zabudowy mieszkaniowej wraz z usługami w rejonie Dworca Gdańskiego

Fot. 18. Zespół współczesnej wysokiej zabudowy mieszkaniowej w rejonie Dworca Gdańskiego, z usługami w parterach dostępnymi z długiego podcienia, W tle niebieski wieżowiec, dawna firma „Intraco" zajmująca się pod koniec XX wieku importem polskich specjalistów na kontrakty zagraniczne. Dziś budynek wymagający gruntownego remontu, także „szaty" zewnętrznej [fot. K. Gruszecka, 06.2018].

5. Współczesne uzupełnienia Strony Zachodniej Centrum.

W ramach realizacji tzw. Strony Zachodniej Centrum A. Romanowicz i P. Szymaniak, którzy uprzednio wykonali ponad 20 wersji rozwiązania Dworca Centralnego w r. 1963 uzyskali w końcu akceptację projektu. Został on zarekomendowany do adaptacji na Stronę Zachodnią Centrum, w konkursie który się odbył w 1969 roku i zrealizowany w latach 1971-75. Po przeciwnej południowej stronie Al. Jerozolimskich powstały dwa wieżowce; pozostałe kilka projektowano po północnej stronie Dworca Centralnego. Zrealizowano Elektrim oraz Hotel Mariott, którego kilkukondygnacyjną bazę stanowiły biura LOT-u. Zgodnie z konkursem i zamiarami autorów, wieżowce miały mieć 160 m. wysokości. Z oszczędności wybudowano je na wysokość 140 m. Były one wówczas najwyższymi budynkami w Polsce. Przez dość długi czas potem, standardową wysokością zabudowy wysokościowej w Warszawie było zaledwie 100 m.

Dopiero w latach 90-tych XX wieku zasady te zmieniły się radykalnie. W XXI wieku tereny naprze-ciw Dworca Centralnego po południowej stronie Al. Jerozolimskich, stały sie miejscem prestiżowym, ważnym w mieście, godnym bardziej reprezentacyjnej oprawy przestrzennej niż istniejąca. Autorka niniejszego rozdziału, będąc jednocześnie generalnym projektantem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego prowadzonego od 2011 roku przez 7 kolejnych lat, obserwowała rosnące zainteresowanie tym terenem inwestorów polskich i zagranicznych. Przede wszystkim, w porównaniu ze wznoszonymi w ostatnich latach, zwłaszcza na terenie Centrum Zachodniego obiektami, 140 m Elektrimu i hotelu Mariott wymagało zmiany. Elektrim zamieniono na obiekt dwuwieżowy, pomiędzy wieżami z pionem szklanej klatki schodowej: nowa wieża o wysokości 210 m i nadbudowany obiekt istniejący - do 180 m. [Rys. 24].Warto dodać, że od czasu wzniesienia budynku Elektrim minęło blisko pół wieku, zmieniły się zasady projektowania przestrzeni wnętrz biurowych, obecnie jako wielkie pomieszczenia z „*open space*", kiedyś jako małe pokoje po obydwu stronach wąskiego i niskiego korytarza. Niezależnie od tego, że Stołeczny Konserwator Zabytków uznał ten obiekt jako zabytek (przykład wczesnej architektury modernistycznej o charakterze śródmiejskim) i wpisał go do gminnej ewidencji, co ogranicza możliwości zmiany jego bryły, konieczna jest w tym przypadku także wymiana „szaty zewnętrznej" ponieważ w obiekcie budowanym w latach 70-tych, nie otwierają się okna, a klimatyzacja prowadzona pod sufitami korytarzy zmniejszyła ich wysokość do 2,20 m, co traktowane jest dziś jako rozwiązanie substandardowe i obniża wartość ekonomiczną budynku, w którym coraz trudniej wynająć pomieszczenia.

Znów narzuca się wniosek dotyczący zarządzania rozwojem miasta. W pełni należy zaakceptować stanowisko służb konserwatorskich, które dbają o to, by wyjątkowe i oryginalne w okresie, w którym powstały dzieła architektoniczne upamiętnić i zachować dla pamięci o nich przez następne pokolenia. Jednak sposób w jaki ta pamięć jest utrzymywana, nie może dewaluować wartości tych obiektów, które tylko wtedy będą pełniły swoją społeczną rolę, kiedy będą mogły być wykorzystywane. Należy znaleźć inne formy upamiętniania wyjątkowych form tworzonych przez wyjątkowych autorów: książki, zdjęcia, zapisy na nośnikach elektronicznych itp. także odtworzone w miarę dokładnie fasady.

W Warszawie jest coraz więcej przykładów remontowanych obiektów architektonicznych, gdzie zachowuje się, lub odtwarza elewacje, a niestety, zmienia się całkowicie wnętrze budynku, ponieważ już nie odpowiada współczesnym standardom (np. dawny Dom Dziecka przy Al. Jerozolimskich).

Kolejnym przykładem z tego terenu jest Szkoła Podstawowa im. Hoffmanowej, jedna z tzw. Szkół Tysiąclatek, renomowana i znana jako wyjątkowa. Zajmuje teren w środku kwartału na tyłach hotelu Mariott, ma formę niskich pawilonów, otoczona terenem zieleni. Stanowi własność Gminy Warszawa-Centrum. W minionym okresie wstawiono w tym miejscu zespół szkolny według typowego wzorca przestrzennego, jak w każdym innym miejscu, nie dostosowano formy do usytuowania i zabudowy wokół. Szkołę już przeniesiono w inne miejsce w śródmieściu.

Gmina zdecydowała się na sprzedaż tego terenu i budowę w tym miejscu, kolejnego wysokościowca dwuwieżowego. W koncepcji, którą Gmina złożyła w 2011 roku, jako wniosek do planu miejscowego te dwie wieże określano bramą wprowadzającą do centrum.

Jeszcze 10 lat temu, w wielu miejscach pojawiały się pomysły wyznaczenia granic centrum. Obecnie zanika ta tendencja, wobec silniejszych działań rynkowych niż planistycznych, w wielu rejonach śródmieścia.

Rys. 24, Obecny uproszczony projekt przebudowy i rozbudowy wieżowców Strony Zachodniej Centrum [18, TTC].

Rys. 25. Hotel Mariott - Strona Zachodnia Centrum i na części narożnej projektowany obiekt wysoki „Lilium" przez Zahę Hadid o planowanej wysokości 260 m. [20, *www.google.pl/search?newwindow=1&client=firefox-ab&biw=1516&bih=929&tbm=isch&sa=1&q=lilium+warszawa&oq=lilium+warszawa&gs_l=img.3..0i8i30k1j0i24k1.30194.33665.0.34098.15.15.0.0.0.0.196.2010.0j15.15.0....0...1.1.64.img..0.15.2002...0j0i67k1j0i19k1j0i8i30i19k1j0i5i30i19k1.kX9DFKyTLN8#imgrc=xDPoAUedCgtgpM:*].

Dla hotelu Mariott również przewiduje się podniesienie wysokości o ok. 20-30 m i gruntowny remont pozostałej części. Ponadto, założono zmianę kilkukondygnacyjnej bazy hotelu, w tym, jej likwidacje na narożniku ulic Chałubińskiego i Al. Jerozolimskich. W 2007 r. pojawiła się dla tego miejsca nowa koncepcja realizacji tu obiektu, wysokiego na ok. 240 m, który następnie był projektowany przez Zahę Hadid jako tzw. „Lilium". Nazwa związana była z charakterystyczną forma bryły w przekroju poziomym, naśladującą miękkie płatki kwiatu. Płynne organiczne kształty towarzyszące tej bryle różnicowały tez przekrój pionowy, kształtując go miękką linią. Z punktu widzenia autorki tego projektu, chodziło oczywiście o realizację w Warszawie ikonicznego wysokościowca, nie tylko w wyjątkowo prestiżowym miejscu naprzeciw Dworca Centralnego, obiektu wyższego niż wszystkie inne o podobnej skali, ale także wyróżniającego się formą – rozpoznawalną na całym świecie [Rys. 25]. Zaha Hadid niestety, nie dożyła tej realizacji. Natomiast lokalizacja obiektu z opisaną charakterystyką parametrów znalazła swój zapis w planie miejscowym m.in. dla tego rejonu, jak i w wydanych warunkach zabudowy. Obiekt wysoki w tym miejscu ma podstawy prawne, by tu powstać.

Do refleksji skłania atmosfera, która towarzyszyła prezentacji przez Zahę Hadid swojego ikonicznego projektu. Projekt ten, niewątpliwie będący kreacją jednego z najbardziej indywidualistycznych trendów architektury organicznej, które nie mają reprezentujących je przykładów w Polsce, dodawałyby oryginalności i wyjątkowości centrum Warszawy. Prezentacja internetowa projektu napotkała na wielką krytykę ze strony środowiska warszawskich architektów, oburzonych, że Hadid nie zastosowała się do ogólnej warszawskiej zasady harmonijnego wpisania się w istniejący krajobraz miejski. W tym przypadku musiałoby to oznaczać powielenie przykładów prostych brył modernistycznych, podczas kiedy już na świecie w pełni panowała epoka postmodernizmu i innych nowych stylów, odchodzących od minimalistycznej prostoty, a preferujących właśnie wyróżniające się kształty, inne niż zurbanizowane wokół środowisko.

Nycz Tower

Ostatnim na tym terenie na południe od Dworca Centralnego obiektem wysokim, był podobnie jak inne nowe w tym rejonie, dwuwieżowy budynek o wysokości 180 m na działce kościelnej [Fot. 19.]. Przylegał prawie bezpośrednio do działki z kościołem św. Piotra i Pawła. Spowoduje to prawdopodobnie, przy jego realizacji konieczność powtórnego umieszczenia drogi krzyżowej na murach zewnętrznych wieżowca, lub w podcieniu w parterze obiektu wysokiego[9]. W trakcie opracowań planistycznych 2011-2017 pojawiały się informacje o możliwym na terenie kościelnym cmentarzysku, pochodzącym z czasów zaboru rosyjskiego i koniecznej ekshumacji, w razie natrafienia na te znaleziska, przy realizacji gruntownej przebudowy zagospodarowania tego fragmentu śródmieścia[10]. Obiekt wysoki ma być multifunkcyjny (parkingi, usługi, hotel i zabudowa apartamentowa), zgodnie ze współczesnymi trendami. Nazwa Nycz Tower pojawiła się w mediach przy komentowaniu i krytyce tego zamierzenia, w czasie dyskusji nad projektem i jego lokalizacją.

Fot. 19. Widok od strony zachodniej na istniejący Hotel Mariott oraz wizualizację obiektu wysokiego na działce kościelnej przy ul. Emilii Plater Źródło: *www.google.pl/search?q=nycz+tower&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi2mt2c7JfeAhXMKcAKHXPLBnwQ_AUIDigB&biw=1920&bih=951#imgrc=Jajy9Qa8-VspuM:*

Fot. 20. Hotel Intercontinental przy ul. Emilii Plater na tyłach Pałacu Kultury i Nauki; charakterystyczne ukształtowanie budynku z prześwitem w dolnych kondygnacjach , służącym doświetleniu istniejących] za hotelem budynków mieszkalnych.
Źródło: *www.google.pl/search?newwindow=1&tbm=isch&q=varso&chips=q:varso,online_chips:wie%C5%BCowiec&sa=X&ved=0ahUKEwjG8djY7ZfeAhWFpIsKHYOvDHYQ4lYIJygB&biw=1920&bih=951&dpr=1#imgrc=igznAyWhdaI8DM:*

[9] Droga krzyżowa obecnie znajduje sie na murze granicznym, pomiędzy działkami kościelnymi: z właściwym kościołem i plebanią oraz działka na której powstanie wieżowiec (informacje z opracowywanego planu miejscowego zag. przestrz.)
[10] Zieliński Jarosław, historyk varsavianista.

Warso

Po zachodniej stronie Dworca Centralnego w pobliżu skrzyżowania ul. Chmielnej z Al. Jana Pawła II, powstaje obecnie w Warszawie najbardziej interesujący obiekt - wysoki, multifukcjonalny Varso. Wzniesienie w tym miejscu wieżowca na działce PKP, sygnalizowane było od 2012 roku.

Jeszcze kilka lat temu projektowany o wysokości ok. 130 m., w miarę upływu czasu oraz zmiany zespołu projektowego, na firmę Foster & Partners, urósł do 230 m (główna wieża), a wraz z ażurową iglicą do 310 m. Ten kompleks biurowy, o 53 kondygnacjach zaopatrzono na górze, na wysokości 230 m w zielony rekreacyjno-widokowy taras, który będzie ogólnodostępny odpłatnie, z możliwością dojazdu specjalną windą. Warto zauważyć, że taras ten będzie położony około 2 razy wyżej, niż słynna galeria widokowa w Pałacu Kultury i Nauki. Stylistycznie, Varso klasyfikuje się jako rodzaj neomodernizmu [Fot. 21.].

Varso aspiruje, by być ikoną Warszawskiego śródmieścia. Wysokość jego najwyższych elementów (310 m) decyduje, że jest to najwyższy w Unii Europejskiej wieżowiec biurowy, chociaż w Europie Zachodniej, czwarty z kolei. O prestiżu tego budynku decydować będzie także fakt objęcia go specjalistyczną innowacyjną certyfikacją, wpływającą zarówno na wartości użytkowania, jak i klimat wnętrz. Budynek będzie bezpośrednio połączony z podziemiami Dworca Centralnego. W parterach przewidywane restauracje, kawiarnie, małe sklepiki spożywcze oraz markowe magazyny. Realizowany projekt rodzi nadzieję, że co najmniej partery będą rewitalizacją ten rejon miasta, współtworząc przyjazną mieszkańcom i innym użytkownikom atmosferę miejskości.

Fot 21. Projekt budynku wysokiego Warso na tle zabudowy Śródmieścia Warszawy; Źródło: *www.google.pl/search?-newwindow=1&tbm=isch&q=varso&chips=q:varso,online_chips:wie%C5%BCowiec&sa=X&ved=0ahUKEwjG8djY7ZfeAhWFplsKHY-OvDHYQ4lYIJygB&biw=1920&bih=951&dpr=1#imgrc=igznAyWhdaI8DM:*

Dworzec Śródmieście

Autorka pragnie ograniczyć komentarz na ten temat do stwierdzenia, że po II wojnie światowej, kiedy przystąpiono do wznowienia prac nad budową metra, na obszarze śródmieścia Warszawy, wiadomo było, że przystanek kolei aglomeracyjnej (podmiejskiej) w pasie linii średnicowej, powinien powstać blisko przystanku I-ej linii metra, na skrzyżowaniu Al. Jerozolimskich i ul. Marszałkowskiej, by stworzyć w tym tak ważnym miejscu węzeł przesiadkowy.

Tymczasem w czasie budowy Pałacu Kultury i Nauki i kończenia zagospodarowania przestrzennego jego otoczenia w 1955 roku, architekci będący, autorami przystanku Śródmieście (Arseniusz Romanowicz i Piotr Szymaniak) ulegli urokowi, być może musieli, uporządkowanych osi kompozycyjnych Pałacu. Przystanek Warszawa Śródmieście powstał w 1955 roku, na osi Pałacu od strony południowej, w odległości 700 metrów od Dworca centralnego i podobnie od skrzyżowania Al. Jerozolimskich z ul. Marszałkowską, gdzie później wybudowano przystanek metra, który miał być połączony schodami ruchomymi z tymi dwoma istotnymi węzłami komunikacyjnymi. Schody te nigdy nie powstały, a obecnie, w profesjonalnych firmach transportowych Warszawy nikt już o tym nie pamięta i nie ma w planach takiej inwestycji. Z punktu widzenia pasażerów, jest to rozwiązanie niesprawne, wymagające skorygowania.

6. Zieleń.

Zagospodarowanie z uwzględnieniem terenów zieleni jeszcze 20 lat temu, było traktowane jako naturalny walor każdej wielkości miasta w Polsce. W Warszawie w XX wieku obowiązywał promienisty układ klinów zieleni, zbiegających się w rejonie strefy centralnej. W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy, uchwalonym w 2006 roku, w nowej rzeczywistości ustrojowej, dopuszczono zabudowę tych klinów, pozornie ekstensywnie, z pozostawieniem jedynie doliny Wisły, wraz z przyległymi terenami otwartymi - w tym zieleni, jako pasem o roli nawietrzającej miejską strefę zabudowaną.

Fot. 22. Letnie koncerty fortepianowe w Parku Ujazdowskim, przy pomniku Fryderyka Chopina, siedzącego pod symboliczną polską wierzbą. [Źródło: Internet].

Tendencje, najpierw w latach 90-tych XX wieku i na początku XXI wieku, rozpraszania zabudowy na obszary aglomeracji stołecznej, w poszukiwaniu atrakcyjniejszych, bardziej ekologicznych warunków zamieszkania, by w ostatniej dekadzie zabudowa o funkcjach ważnych dla kształtowania metropolii warszawskiej, znów zaczęła wracać do stref centralnych miasta, doprowadziły do koncentracji funkcji w Śródmieściu, ograniczania zieleni przy nowych inwestycjach (usług i nawet funkcji mieszkaniowych), w rezultacie do pogorszenia klimatu, w tym zanieczyszczenia powietrza i stale już, w porach grzewczych pojawiania się szkodliwego dla zdrowia smogu. Nałożenie się na to niewyjaśnionej publicznie i być może nieuzasadnionej akcji masowej wycinki drzew w mieście w 2017 roku, w tym także na skwerach, przed ważnymi obiektami użyteczności publicznej (jak Urząd Dzielnicy Śródmieście przy ul. Nowogrodzkiej), spowodowało pozytywną reakcję społeczną i instytucjonalną, połączenia sił, w kierunku naprawy tej niekorzystnej sytuacji, zagrażającej już zdrowiu mieszkańców Warszawy i stałych użytkowników strefy Śródmieścia, najbardziej zagrożonej skutkami obniżającymi poziom zdrowotności środowiska.

Niezbędne okazują sie nowe działania, które zamierza się realizować, w ramach powołanej do życia nowej jednostki administracyjnej, jaką jest Zarząd Zieleni m.st. Warszawy. Wspierana jest przez Vice Prezydenta miasta i stymulowana merytorycznie w kierunku najnowszych znanych rozwiązań proekologicznych, stosowanych w najbardziej rozwijających się miastach Świata Zaprezentowane tu syntetycznie liczne działania stanowić mają strategię zazieleniania miasta jako ratunku dla zdrowia mieszkańców. Przewidziane do realizacji inwestycje do 2020 roku, wytyczają kierunki poprawy egzystencji ludzi w Warszawie – mieście gwałtownie rozwijającym się.

6.1. Stan zagospodarowania miasta zielenią.

Z ostatnich analiz dotyczących miasta stołecznego, dokonywanych w ramach różnych środowisk: naukowych, urzędniczych, administracyjnych, wśród mieszkańców i innych grup społecznych korzystających z przestrzeni miejskiej wynika, że ogólnie dostępna i częściowo znana jest wiedza na temat proekologicznych działań rozwojowych struktur terenów zurbanizowanych czy rozwijających się, natomiast problemem staje się zarządzanie działaniami, które mogłyby być wykorzystywane do harmonijnego, zrównoważonego rozwoju.

Większość parków w śródmieściu to ogrody historyczne, które obecnie są ujęte w rejestrze zabytków. Na terenie Parku Agrykola zrewaloryzowanym w 2008 roku, rozciąga sie z górnego tarasu spod Zamku Ujazdowskiego w stronę Wisły, rozległa panorama, z charakterystyczną osią Kanału Piaseczyńskiego. Park Ujazdowski uważany jest za miejsce zadbane, stare, starannie pielęgnowane. Możliwy jest tam odpoczynek na trawie, czy np. wysłuchanie koncertu na polanie koło pomnika Fryderyka Chopina, siedząc na zielonej murawie [Fot. 22.]. Ponadto oznaczono w tym parku miejsca hot-spot, dla potrzebujących dla dobrego samopoczucia kontaktu z Internetem. Kolejna, perełką jest Ogród Krasińskich na Muranowie, z rozległym trawiastym przedpolem, przed pałacem Krasińskich i bujną zielenią otoczenia. Historyczny Ogród Saski przylegający do placu Józefa Piłsudskiego charakteryzuje osiowa kompozycja - od pomnika Nieznanego Żołnierza w kierunku zachodnim [Rys. 26.].

Nasuwającą się uwagą, odnośnie sposobu zagospodarowania tych historycznych parków, jest ich niehistoryczna identyfikacja/percepcja. Dla przykładu, wizyta w paryskich ogrodach historycznych stwarza komunikatywny wizerunek tych kompozycji zieleni, przenosząc przybysza do obrazu świata minionego – obrazu sprzed wieków, imponującego wielością i różnorodnością form, strzyżonej zwykle zieleni różnego rodzaju. Warszawskie ogrody rosną bujnie, nikt ich nie kształtuje w nawiązaniu do przeszłych wzorów. Istnieją i często krajobrazy ogrodów historycznych upodabniają się do tych współczesnych. Biorąc pod uwagę, że również w Śródmieściu Warszawy funkcjonują współczesne parki założone po połowie XX wieku, wykorzystanie wiedzy o historycznym ukształtowaniu kompozycji zieleni, w tych wielowiekowych ogrodach byłoby celowe – dla ich popularyzacji, edukacji i zwiększenia przyjemności przebywania

w takiej przestrzeni. Niewątpliwie można te uwagi potraktować jako wnioski do dalszych działań rewaloryzacyjnych.

Problem ten nie jest w pełni zrozumiany nie tylko przez profesjonalistów, ale czasem przez ekologów, czy zwykłych mieszkańców. Sytuacja taka miała miejsce w 2013 roku, kiedy zorganizowano konkurs na Ogród XXI wieku, w Łazienkach Królewskich, w Warszawie. Projekt ten nazwany został „przestrzenią syntez lub zgody", budującą relacje. Wziąwszy pod uwagę niedobory przestrzeni wystawienniczych w stolicy, zaproponowano w ramach rozwiązań architektonicznych Zespół Pawilonów Wystawowych, by Warszawa mogła pełniej włączyć się w obecne trendy międzynarodowej wymiany muzealnych i artystycznych wystaw. Dzięki temu, Muzeum Łazienki Królewskie stałoby się ważnym ośrodkiem sztuki, edukacji europejskiej i współpracy międzynarodowej. Projekt plasował się w charakterystycznym dla regionalizmu polskiego nurcie krajobrazowym, w powiązaniu z naturalnym krajobrazem.

Filozofia planowanego ogrodu wiązała się ściśle ze współczesnymi trendami światowymi. Ogród ten odzwierciedlał charakterystyczne związki człowieka z naturą, stanowiąc jednocześnie obraz współczesnych dążeń i nadziei w XXI wieku. Intencjonalnym przekazem tego dzieła była: „ochrona przyrody – ochroną życia". Celem tej idei jest budowanie świadomości ekologicznej, w imię szacunku człowieka do natury i polepszenia jakości życia. Mamy tu do czynienia z przenikaniem się architektury i zieleni. Ważne również, że sam obiekt miał być samowystarczalny energetycznie, zarówno produkując jak i pozyskując energię, podobnie jak to się dzieje w przyrodzie; następnie miał pełnić rolę oczyszczalni.

W projekcie zastosowano zielone ściany, które stanowiąc przedłużenie ogrodu biocenotycznego, stwarzały obraz niematerialnej architektury. Jest on w kategoriach Wyższej Sztuki, ma także funkcję edukacyjną, będąc promocją nowych technologii i ekspozycji nowoczesnych rozwiązań w powiązaniu z przyrodą.

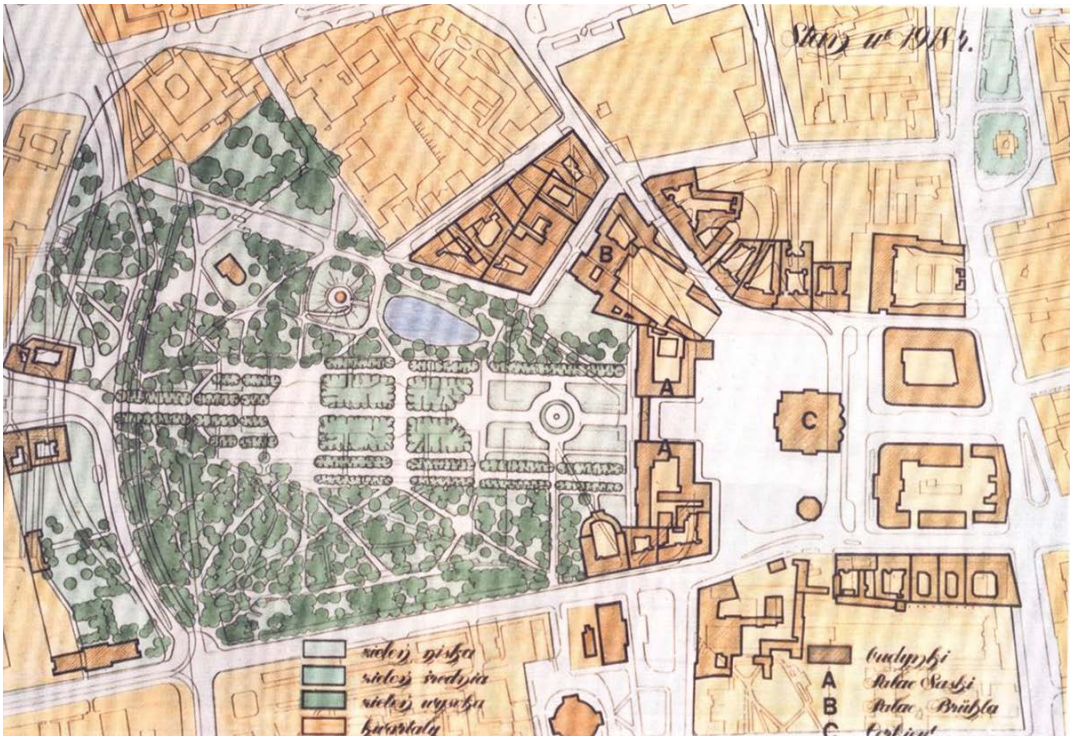
Konstruując strukturę zabudowy, zastosowano elastyczne rozwiązania przestrzenne pawilonów pozwalając na dowolne łączenie z foyer, bądź dzielenie przestrzeni wokół zielonego pierścienia na osi Nowej Oranżerii od strony północnej i kulturowego amfiteatru ogrodowego po przeciwnej południowej stronie.

Po dłuższej kilkuletniej akcji partycypacyjnej, proponowano w 2017 roku utworzenie dla owych spektakularnych terenów wystawowych o powierzchni 1800 m^2, wygospodarowanie powierzchni na poziomie „minus 1" z naturalnym dywanem, w postaci łąki kwietnej na dachu, by zadowolić protestujących przeciwko temu oryginalnemu projektowi. Wymieniono kadrę muzealną, inicjatorów pomysłu, natomiast koncepcje centrum konferencyjno-wystawienniczego pozostały na papierze i w Internecie. Jest to przykład, jak można by ożywić kulturowo przestrzeń historycznego parku, a jednak wycofano się z tych marzeń o powierzchni dla artystów i innych celów wystawowych, ulegając ruchom społecznościowym hamującym te inicjatywy.

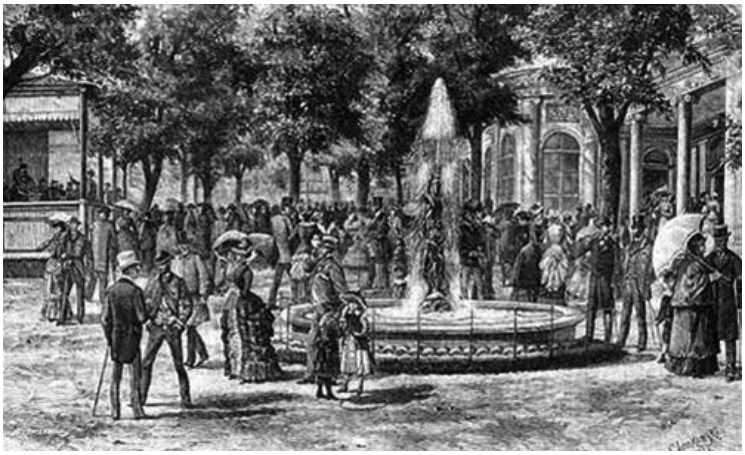
Po północnej stronie Pałacu Kultury i Nauki zlokalizowany jest niewielki Park Świętokrzyski. Ceniony jest z powodu spokoju, cienia w dni gorącego lata i fakt, że istnieje takie miejsce na tym terenie centrum Warszawy. Będzie w nim od strony PKiN zlokalizowany przeniesiony budynek pawilonu meblowego „Emilka" – jednego z tych innowacyjnie zaprojektowanych i zbudowanych w stolicy obiektów z lat 70-tych, promujących przenikanie się przestrzeni zewnętrznej i wewnętrznej pawilonu oraz przekryty cienką płytą żelbetową dachu. Pawilony tego typu uzyskiwały w latach 70 bardzo pozytywne recenzje twórców z Europy Zachodniej, ceniących je jako innowacyjne w tamtych czasach. Drugim współczesnym kompleksem zieleni jest Park im. Marszałka Edwarda Rydza Śmigłego na Powiślu. Znaczny teren obejmujący 53 ha, tworzący zespół złożony z kilku dużych układów parkowych na terenach dawnej zabudowy Powiśla i Ogrodu Frascati, częściowo położony jest też na skarpie wiślanej.

Fot. 23. Współczesna kompozycja zieleni, jako uatrakcyjnienie terenów u podnóża Zamku Królewskiego na Powiślu. [fot. K. Gruszecka, 2018].

Fot. 24. Nowy obszar rekreacji codziennej u podnóża Starego Miasta z basenami, fontannami, wieczorem różnobarwnie podświetlanymi oraz z nietypowym ukształtowaniem mebli terenowych, pozwalających na swobodny odpoczynek - miejsce atrakcyjne, chętnie odwiedzane przez wszystkie grupy wiekowe od dzieci i młodzieży po ludzi starszych [fot. K. Gruszecka, 2017].



Rys. 26. Plan zagospodarowania Ogrodu Saskiego zgodnie ze stanem w 1918 roku; osiowa kompozycja założenia ogrodowego z wyższą zielenią na obrzeżu; Pałac Saski (A), Pałac Bruhla (B) i cerkiew (C) - obecnie nie istnieją, podobnie obiekty na terenie Ogrodu [rys. K. Gruszecka 2013, na podstawie mat. archiwalnych.]



Rys. 27. Ogród Saski w XIX wieku, w tle pawilon pijalni Wód Mineralnych - miejsce tłumnie odwiedzane przez mieszkańców Warszawy, Źródło: „Tygodnik Ilustrowany".

Prowadząc rozważania w stosunku do tych przestrzeni zieleni, głównie śródmiejskich - w jaki sposób zachować stan istniejący i jakie działania podjąć by upiększyć i ożywić te tereny, celowe będzie powołanie się na tradycje historyczne zagospodarowywania tych ogrodów. W wielu przypadkach, były to nie tylko tereny rekreacji zagospodarowane jako zieleń z alejkami dla pieszych i ławkami do odpoczynku. Zawierały różne dodatkowe funkcje lub elementy wyposażenia stanowiącym wartość dodaną – coś, co jak magnes przyciągało chętnych doświadczania proponowanych aktywności. Wspomnieć tu należy Pijalnię Wód Mineralnych w Ogrodzie Saskim, przy której rozstawiano latem stoliki i krzesełka o bogatych wzorach, z metalowych, giętych prętów, a damy w długich sukniach, ze swoimi towarzyszami w wysokich kapeluszach przechadzały się, sącząc przez słomkę lub z dziubka kubka wodę mineralną [Rys. 27.]. Wydzielono też, obok w metalowym ogrodzeniu zdobione ręcznie pompowane studnie, gdzie własnoręcznie można było skorzystać ze świeżej, zdrowej wody. Oprócz tych dobrodziejstw, w innej części Ogrodu wzniesiono Teatr Letni – drewniany budynek, będący symbolem dobrej zabawy, rozrywki, muzyki i towarzyskich spotkań z kulturą.

Obecnie brakuje takiego zagospodarowania stymulującego przepływ ludzi przez Park, mimo woli, o różno-rodnych upodobaniach. Efektem jest senna pustka w tej przestrzeni pełnej zieleni, incydentalnie odpoczywający tu ludzie, najczęściej przebywający w zieleni nie dłużej niż 45 minut, jak odpowiadają w ankietach i na face book'u.

Fot.. 25, 26. Współczesne krajobrazy Pola Mokotowskiego położonego w środku miasta na południowym obrzeżu Śródmieścia - wielki potencjał rekreacyjny tego miejsca, Źródło: *www.google.pl/search?q=Pole+Mokotowskie+zdj%C4%99cia+widoki&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjq476qvpreAhWnIcAKHaVhBk4Q_AUIDigB&biw=1920&bih=951#imgrc=lw2pe2wUmlJ9MM: , www.google.pl/search?q=Pole+Mokotowskie+zdj%C4%99cia+widoki&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahU*KEwjq476qvpreAhWnIcAKHaVhBk4Q_AUIDigB&biw=1920&bih=951#imgrc=IrEjrO3mSLelTM:

W Parku Ujazdowskim z kolei, odbywają się imprezy muzyczne, które dziś, w sezonie letnim odbierane są nierzadko przez słuchaczy zasiadających na trawie. Stosunkowo najlepiej wykorzystywane są przestrzenie Łazienek Królewskich, gdzie w ciepłych porach roku, obok budynków towarzyszących pałacykowi na Wodzie, w którym funkcjonuje muzeum, można miło spędzić czas. Uruchamiane jest zaplecze gastronomiczne. Wykorzystywany jest dla imprez kulturalnych historyczny amfiteatr, zlokalizowany w sąsiedztwie stawu przypałacowego. Ponadto w południowej części Parku funkcjonuje palmiarnia, niewątpliwie przyciągająca klientelę do tak atrakcyjnego środowiska ogrodowego.

Wyjątkową enklawą zieleni po południowej stronie śródmieścia jest Pole Mokotowskie usytuowane na obszarze należącym do trzech dzielnic: Mokotowa, Ochoty i Śródmieścia[11] - terenie o powierzchni około 73 ha. Zespół ten prezentuje stylistycznie całkowicie współczesny krajobraz parkowy, zaprojektowany i urządzony w latach 70-tych i 80-tych ubiegłego wieku, chociaż miał dość długą i nietypową historię. W XIX wieku znajdowało się tu Mokotowskie Pole Wojenne z rosyjskim poligonem wojskowym. W latach 80-tych XIX wieku zbudowano tor Towarzystwa wyścigów konnych, a w 1910 r. Warszawskie Towarzystwo Lotnicze Aviata, umieściło tu swoje warsztaty. Kiedy lotnisko przejęli Niemcy, w 1915 r. powstał hangar dla zeppelinów, odbywały się słynne lotnicze pokazy sportowe. Po wojnie w 1921 r. otworzono pierwszy w Polsce Lotniczy Port pasażerski, który dopiero w latach 30-tych został przeniesiony na Okęcie.

Autorem koncepcji parku jest Stanisław Bolek. Formułą podstawową - atrakcyjne formy zielono – wodne, wzbogacone o różnorodne atrakcje, których rolą jest przyciągnięcie użytkowników do tych rekreacyjnych terenów. Przede wszystkim zagospodarowanie Pola Mokotowskiego słynie z lokalizacji tu wzdłuż Al. Niepodległości Biblioteki Narodowej oraz głównego archiwum piśmiennictwa polskiego – szacownych instytucji, w których zainteresowani mogą korzystać z bezcennych materiałów, pracując tu w zdrowym, przyjaznym środowisku przyrodniczym, z dala od zgiełku miasta. Złożony z dwóch części, połączonych kładką pieszą nad ulicą park ma ponadto interesujące rozwiązania: spacerowe alejki, w tym np. Ścieżka im. Ryszarda Kapuścińskiego, ścieżki rowerowe , ale także specjalne do jazdy na rolkach. Dzięki temu miejsca te przyciągają rożne grupy wiekowe społeczności spragnionych odpoczynku. Interesujący krajobraz w niektórych odsłonach widokowych, do złudzenia przypominający przyrodnicze enklawy Central Parku w New York'u, wzbogacają głazy narzutowe, czy np. krąg megalityczny, jeziorka i fontanny, także wysepki dla kaczek, pomnik psa, czy też galeria rzeźb z piaskowca, z warsztatów, które tu się odbyły [Fot. 25, 26].

W ostatnich kilku latach dalsze zagospodarowanie Pola Mokotowskiego jest częściej konsultowane z lokalną społecznością. Ujawnia się coraz więcej pomysłów zagospodarowania parku w sposób sprzyjający wyzwoleniu aktywności użytkowników (miejsca integracji społecznej, uprawy w ogrodach społecznych). Zdaniem autorki tego tekstu bardzo przydatne dla dalszych działań, będzie ukierunkowanie rewitalizacji Pola Mokotowskiego na działania bioekonomii co jest związane z naturą, a przynosi drobne zyski, które mogą stać się siłą napędową dalszych aktywności. We współczesnych czasach zamiany kontaktów interpersonalnych na kontakt w elektroniką i maszynami, wszystko co sprzyja uruchamianiu aktywności międzyludzkiej, będzie pozytywnie odbierane.

W kategoriach systemowych w skali śródmieścia, niezbędne jest utworzenie sieci terenów zieleni. Każdy z opisanych terenów parkowych jest przestrzenią publiczną, ogólnie dostępną. Dlatego, by swobodnie można było z nich korzystać i przemieszczać się, doznając tak emocji sportowych, jak i zaznając odpoczynku, przestrzenie te powinny być między sobą powiązane. Najbardziej wyrazista jest sekwencja założeń parkowych na południe od Śródmieścia, rozpoczynająca się od terenów filtrów należących do historycznej Osi Stanisławowskiej, poprzez Pole Mokotowskie Ogród Botaniczny, parki: Ujazdowski i Łazienkowski, do terenów pasa zieleni nadwiślańskiej.

[11] Pole Mokotowskie pomiędzy ulicami: Żwirki i Wigury, Rostafińskiej, Rokitnickiej, Batorego i Al. Niepodległości.

Dokładano starań, żeby stosunkowo wąski pas nad Wisłą możliwie poszerzyć, tym bardziej, że równolegle przechodziła trasa komunikacyjna m.in. włączając w ten pas park na stokach Cytadeli, czy słynny ogród z zielenią i stawami z fontannami, u stóp Zamku Królewskiego [Fot. 23, 24.], jak też skwer, na bulwarze Powiśla między mostem Poniatowskiego a fabryką fajansu. Dziś, kiedy w końcu w Zakładzie Zieleni m.st. Warszawy zajęto się bulwarami nadwiślańskimi, zmierzając w kierunku zazieleniania ich twardych, kamiennych posadzek i bulwary te zaczynają być prawdziwą atrakcją rekreacji, przynajmniej świątecznej, istotna staje się ich dostępność. Istnieją trudności, by przeciętny mieszkaniec z górnego tarasu Skarpy wiślanej łatwo dostał się bezpośrednio nad Wisłę. Pokonanie tego typu barier stanowi wyzwania projektowe i realizacyjne na najbliższe lata, jeżeli na poważnie „miasto dla ludzi" jest współczesnym hasłem, decydującym o kierunku przekształceń stołecznego Śródmieścia. Mogą to być zarówno np. zielone mosty nad trasą, z windami, w rejonie bulwarów nadwiślańskich, jak zagłębienie trasy, co już uczyniono na fragmencie i może należy ten kierunek kontynuować.

Żeby pokonać fragment powiązania ulicą, by dostać się z Pola Mokotowskiego w kierunku Parku Ujazdowskiego, należy przystosować tę ulicę do sympatycznych, pełnych wrażeń spacerów, czy przejazdów rowerem. Powinny tu w szczególności znaleźć się zielone ściany i dachy, pocket greenery np. w postaci szklanych wypełnień drobnych przerw w zwartej zabudowie, obiekty z uprawami roślin, w tym jadalnych - nurt aktualnie coraz bardziej popularny w śródmieściach gęsto zabudowanych metropolii.

Mogłyby też znaleźć się nietypowe rośliny ozdobne, towarzyszące chodnikom czy ścieżkom rowerowym, ponadto ekogastronomia, zdrowe jedzenie, (np. zastosowanie życiodajnych ekranów z mchów, czy algowych oczyszczaczy powietrza[12]). Ważne jest, żeby wybrać właśnie taką ulicę, która stanowi łącznik między większymi kompleksami zieleni, żeby przyciągać klientelę w to właśnie miejsce. Uzupełnienie o te funkcje oznaczono na rys. 32, Modelu sieciowego połączenia terenów zieleni i rys. 30 prezentującej wizualizacje algowych oczyszczalni powietrza.

W systemie usieciowienia, za istotne należy traktować powiązanie przejściami pieszymi z zielenią, między górnym tarasem Skarpy, a Powiślem na dolnym tarasie. Przedstawiono zasadę, natomiast szczegółowe rozwiązania wymagają dalszej analizy, należy jednak zaprojektować i zrealizować co najmniej kilka zejść pieszych z górnego tarasu Skarpy na Powiśle, na dolny taras nad Wisłą, w granicach obszaru śródmiejskiego Warszawy. Możliwość i stosowna promocja takiego pieszego dotarcie na tereny nabrzeży wiślanych, otworzy większe zasilanie pieszych użytkowników tych terenów, służąc ich ożywieniu.

Kolejny problem, to lepsze powiązanie między lewym i prawym brzegiem rzeki, tym bardziej, że na prawym, praskim brzegu, identyfikujemy szerszy, niż po lewej stronie pas, objęty strefą ochronną NATURA 2000.

W rozpoczynającym swą działalność Zakładzie Zieleni m.st. Warszawy problem zachowania i rozwoju jakościowego tych najważniejszych renomowanych obszarów ogrodowo-parkowych jest przewidziany w pierwszym etapie prac. Dodać do tego należy także mniejsze skwery, które w mieście istnieją w wielu miejscach. Przyjmując popularną na zachodzie zasadę „kieszonkowych zieleńców" powinny one być pieczołowicie zagospodarowywane. Interesującym pomysłem jest budowa na te cele szklanych, czy po prostu przezroczystych obiektów, lub instalacji zamkniętych, które w środku mogą mieć właśnie zieleń różnego rodzaju, odpowiednio czyli czasem może mechanicznie nawadnianą, widoczną z zewnątrz nawet mroźną zimą, kiedy rośliny te w tak zaaranżowanym wnętrzu mogą znakomicie i bezpiecznie egzystować.

Podchodząc do zagadnienia zieleni w mieście w sposób systemowy, i mając na uwadze wartości przenoszone na układ urbanistyczny, nasuwa się wizja systemu ciągłego zieleni, a nie jej

[12] na rys. oznaczono także kreskowaniem istniejące zespoły zabudowy wysokiej, obecnie oddzielne: w rejonie PKiN oraz na granicy Śródmieścia i Woli w rejonie ul. Towarowej, jednak zgodnie z zamierzeniami inwestorów poszerzające się, każdy na zachód, co spowoduje zarówno połączenie się tych dwóch terenów jak i generalnie powiększenie ich powierzchni.

plamowego układu. Parki miejskie i skwery powinny zatem tworzyć w mieście sieć przestrzeni wyposażonych w większą ilość zieleni, by wykreować możliwość spaceru dla pieszych, poruszania się rowerem, lub przemieszczania się w sekwencjach pieszo, z miejsca na miejsce, ale nie wśród samochodów, parkingów, autobusów zanieczyszczających powietrze, tylko właśnie takimi ekologicznie zaprojektowanymi ciągami, placami, a może po prostu lepiej ukształtowanymi ulicami, po których poruszają się ekologiczne środki transportu publicznego.

Zamiarem Zakładu Zieleni m.st. Warszawy jest zazielenienie 74 ulic miejskich, zaczynając od tych o charakterze ponadlokalnym, przy czym w listopadzie 2017 r., 10 przetargów na opracowanie koncepcji tych pożytecznych działań było już rozstrzygniętych. Biorąc pod uwagę, że tę nową jednostkę administracyjną powołano w celu realizacji programu na lata 2016 – 2020 jest szansa, że kolejne ulice również uzyskają nową „zieloną" szatę.

Nie wszystkie ulice w mieście są podobne pod względem uwarunkowań: ich roli komunikacyjnej, pieszej, czy wręcz spacerowej; mają różne szerokości, w różny sposób są wyposażone w infrastrukturę techniczną, czasami pod ulicami przebiega metro, czy tunele kolejowe, co ogranicza znacznie sadzenie drzew, które potrzebują przestrzeni pod ziemią dla pomieszczenia korzeni. Będzie to powodowało konieczność stworzenia standardów zagospodarowania zielenią ulic o różnych uwarunkowaniach. Zakłada się, że raczej będą to takie drzewa, jak: dęby czy lipy, a raczej incydentalnie topole. Dopuszcza się także możliwość sadzenia samych krzewów, bez drzew lub na zmianę z drzewami - w ulicach, gdzie np. infrastruktura podziemna uniemożliwi sadzenie drzew o rozłożystych korzeniach.

Interesującym pomysłem, dopiero na gruncie polskim rozpoczynającym swoją karierę są tzw. Ogrody Społeczne. Pierwsze w tym kierunku działania rozpoczęto, cieszyły się powodzeniem, jest nadzieja że wdrożenie tego zwyczaju, nastąpi szybko i z satysfakcją uczestników. Duże miasta polskie w coraz większym stopniu są pozbawione zieleni. Stąd potrzeba, aby tworzyć ogrody wręcz przez grupy sąsiedzkie. Celem tej działalności jest nie tylko podnoszenie walorów estetycznych okolicy zamieszkania, ale także efekty integracyjne wzmacnianiająca więzi międzyludzkich w jednostkach sąsiedzkich.

Dominika Kulczyk[13], będąc założycielką stowarzyszenia Green Cross Poland prowadzi również projekty z zakresu społecznej odpowiedzialności biznesu, działania społeczne dedykowane lokalnym społecznościom w kraju i za granicą, akcje charytatywne i zajmuje się ekologią. Inspiruje włączanie się wolontariat w krajach rozwijających się, na skalę międzynarodową. Propaguje i wspiera m.in. właśnie działania Ogrodów Społecznych. Akcje zakładania takich ogrodów trwają w miastach w Polsce od 2015 roku.

Odbywa sie to zwykle przy udziale moderatora, który instruuje wszystkich chętnych o możliwościach włączenia sie w prace ogrodnicze; siania, zbierania, uczestniczenia i partycypacji w planowaniu zasiewów i ich wykorzystaniu.

Istotą tej działalności jest ponadto możliwość uzyskania Grantów na stworzenie Ogrodu Społeczności. Biorące udział w tym Programie zawiązujące się w tym celu Grupy Sąsiedzkie mogą występować, o różne rodzaje wsparcia na rzecz aktywnego ogrodnictwa oraz organizowania realnego stymulowania budowy dialogu sąsiedzkiego. W dzisiejszych czasach cyfryzacji, działań w sieci informatycznej i w symbiozie z maszynami (telefony, komputery itd), a nie z ludźmi, taki interpersonalny dialog jest bezcenny.

Celem powołanej do życia nowej jednostki administracyjnej miasta stołecznego jest systematyczne i kompleksowe zarządzanie środowiskiem miejskim, zwłaszcza tworzonym przez zieleń i wodę, w tym nabrzeża Wisły. Przyjęto założenie, że będzie to ciągły system powiązań, także

[13] D. Kulczyk ur. 1977 w Poznaniu oprócz tego, że jest założycielką i prezes Kulczyk Foundation, założycielka i vice prezes Green Cross Poland, jest też członkiem rady Nadzorczej Kulczyk Inwestments, Prezesem Zarządu Polsko-Chińskiej rady Biznesu, współzałożycielka grupy firm doradczych Values.

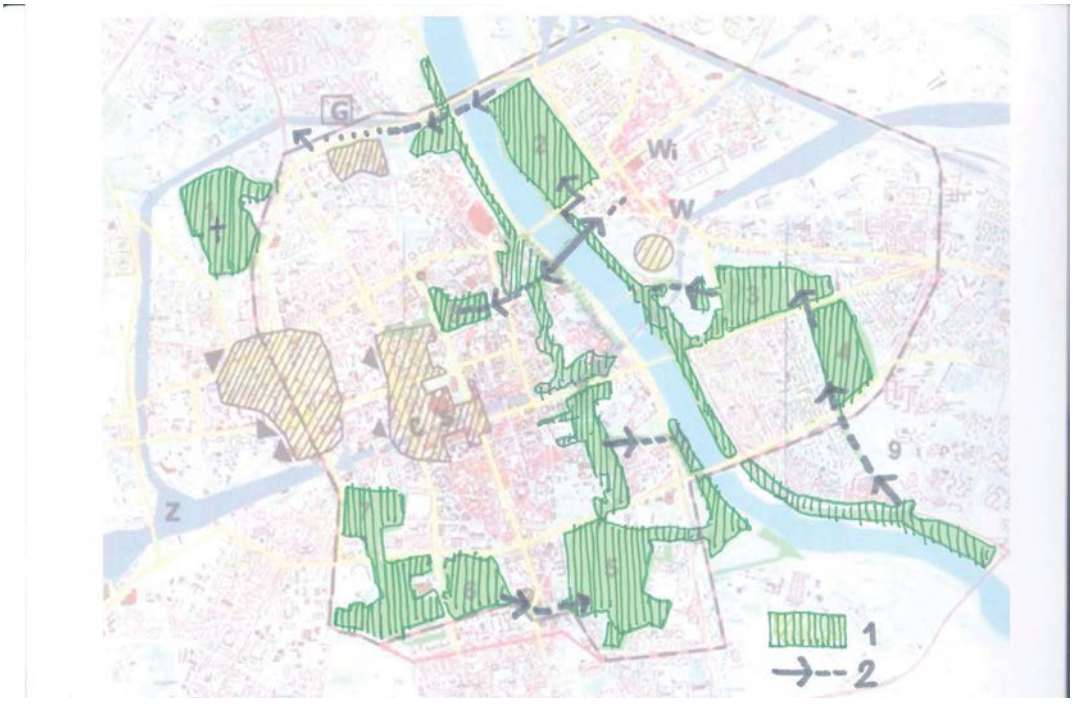
z zazielenionymi ulicami i zastanymi enklawami zieleni – tak charakterystycznego dla współczesnych miast metropolitalnych układu sieciowego. W tym kontekście pojawiła sie także koncepcja organizacji „ogrodów deszczowych", zwłaszcza na terenach ciągle istniejących w Warszawie dawnych fortów rosyjskich końca XIX wieku, trudnych do zagospodarowania, ze względu na ich znaczną wielkość (powierzchnie zieleni i zabudowy, zwykle przykrytej częściowo ziemią) np. Fort Czerniakowski – pierwszy przeznaczony do wykorzystania. Zaproponowano instalacje z gatunkami roślinności, która wykorzystywać będzie wody deszczowe; nie będzie się ich zatem odprowadzać do kanalizacji deszczowej, tylko wykorzystywać na miejscu. Zakłada się także, opracowanie systemu zagospodarowania deszczówki w przestrzeniach ulicznych.

Rys. 28, 29. Projektowana kładka piesza łącząca Powiśle z Pragą-Północ - projekt konkursowy zatwierdzony do realizacji w najbliższych latach. Po prawej stronie; widok na przyszłą kładkę, wraz z tarasami nabrzeża - miejscem chętnie odwiedzanym przez warszawiaków. *www.google.pl/search?q=k%C5%82adka+przez+wis%C5%82e&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiBw__GxZreAhWGIsAKHUsQAeoQ_AUIDigB&biw=1920&bih=951#imgrc=IeALFA5KxzHijM:; www.google.pl/search?q=k%C5%82adka+przez+wis%C5%82e&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiBw__GxZreAhWGIsAKHUsQAeoQ_AUIDigB&biw=1920&bih=951#imgrc=CjLsYfKmOpQvYM:*

Podkreślić także należy, inicjatywę zwiększenia w mieście liczby placów zabaw dla dzieci, zarówno w przestrzeniach publicznych, jak i na terenach mieszkaniowych, żeby np. ożywić pustawe dziś podwórka, czy inne przestrzenie wspólne. Zakłada się natomiast zasadę, że place zabaw muszą mieć walor edukacyjny i ekologiczną formę. Biorąc pod uwagę dążenie nie tylko do naturalnej zieleni, ale i stanowiącej rodzime gatunki poszerzony będzie nurt wprowadzania w mieście łąk z taką właśnie roślinnością. Jednym z największych założeń linearnych w Warszawie ostatnich czasów są bulwary nadwiślańskie, wyposażone, obok atrakcyjnego programu dla korzystających z tej strefy rekreacyjnej, w szlaki piesze i ścieżki rowerowe. Inwestycja ta oczywiście jest doceniana jako wartościowe zagospodarowanie nabrzeży rzeki, jednak podjęto decyzje o ekologicznych formach bez nawierzchni betonowych, które powinny dominować w tych strefach, w związku z czym istniejące obecnie, będą przebudowane.

Rys. 30. Wizualizacja algowych oczyszczaczy powietrza, poprawiających warunki klimatyczne przestrzeni publicznych. Obok zielonych ścian i dachów - coraz bardziej popularny design miejski, stwarzający dobre warunki dla ludzi w mieście. [Źródło: Internet].

Rys. 31. Model Śródmieścia Warszawy, ilustrujący tendencje rozwojowe; 1- zespoły o dominacji usług; 2 - zabudowa wysoka o różnych funkcjach; 3 - węzły miejskości (istniejące i rozwijające się); 4 - zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna z usługami towarzyszącymi; 5 - kładka piesza przez Wisłę; 6 - zabudowa usług sportu z zielenią; 7 - korytarze transportowe Śródmieścia [rys. K. Gruszecka , 2018]



Rys. 32. Model sieciowy terenów zieleni w Śródmieściu Warszawy; 1 - istniejące tereny zieleni (parkowe, Skarpy i korytarza Wisły); 2 - konieczne interwencje inwestycyjne w celu powiązania elementów systemu w sieć terenów zieleni [rys. K. Gruszecka , 2018]

Podsumowanie.

Biorąc pod uwagę fakt, że Śródmieście Warszawy zostało pod koniec II wojny światowej zniszczone w 87%, co odebrane zostało na Świecie jako koniec istnienia tego miasta, niesłusznie, gdyż nieprawdopodobna determinacja chęci odbudowy stolicy polskiego społeczeństwa, poskutkowała sukcesem. Dziś istnieją w Warszawie dwa rejony urbanistyczne, o niewątpliwie historycznej szacie architektonicznej: Stare Miasto z Traktem Królewskim wraz z otoczeniem - strefa zniszczona w czasie wojny, ale odbudowana, z zachowaniem historycznych wzorców z epoki powstania poszczególnych obiektów, oraz zabudowa Pragi Północ, będącej obecnie strukturalnie częścią warszawskiego Śródmieścia, ocalona przez Niemców w czasie wojny, jako przyszłe powojenne zaplecze egzystencji Polaków, pracujących na rzecz Niemców.

Rozpatrując w modelu śródmieścia Warszawy, **względnie trwałe elementy środowiska zbudowanego miasta**, dwa rejony (**Stare Miasto i Praga Północ**), które zachowały swoją tradycyjną tożsamość wywodzącą się z historii miejsca, kulturowego znaczenia przestrzeni oraz współczesnej akceptacji dalszego rozwoju, zgodnie z dotychczasowymi trendami, są najważniejszymi w Warszawie. Trakt Królewski na fragmentach (Krakowskie Przedmieście), jako przestrzeń reprezentacyjna w skali państwa, z gmachami publicznymi, rządowymi, ministerialnymi, pałacami, adaptowanymi na społecznie użyteczne i publiczne funkcje, również z kościołami, wspomagany funkcjami gastronomicznymi pełni też rolę miejsca podziwianego przez turystów. Ulica Nowy Świat - południowa część Traktu, jako ulica handlowa, a głównie gastronomiczna z otwartymi ogródkami przez cały letni sezon, stanowi wraz z ciągiem pieszym ul. Chmielnej, trakt relaksu, miłego spędzania czasu, rodzaj węzła miejskości, a wziąwszy pod uwagę znaczną długość tych ulic - stanowi łańcuchy/ciągi miejskości.

Odbudowa powojenna dotyczyła także publicznych wyższych uczelni warszawskich, jak: SGH (Szkoła Główna Handlowa przy Al. Niepodległości, Politechnika Warszawska - gmach główny i inne historyczne obiekty, zespół Uniwersytetu Warszawskiego i Akademii Sztuk Pięknych, przy Krakowskim Przedmieściu - kompleksów naukowo-dydaktycznych, do dziś stanowiących węzły miejskości, powodując ożywienie wielu aktywności w najbliższym otoczeniu uczelni. Tereny tych uczelni są stałym elementem zagospodarowania i mają tendencje wzrostu.

Uwzględniając trudną powojenną historię rozwoju Warszawy, a w szczególności jej Śródmieścia, należy zwrócić uwagę, na dominujące funkcje przy odbudowie. Porównując dwa rysunki: z 1981 roku „Plan zagospodarowania przestrzennego Warszawy - Ochrona środowiska" oraz współczesną analizę węzłów aktywności społecznej, na terenie śródmieścia - wyraźnie po 40 latach powtarzają się tereny nieużytkowane, jako usługowe, czy reprezentacyjne, a stanowiące osiedla mieszkaniowe, zarówno po lewej stronie Wisły w północno-zachodniej części obszaru śródmieścia jak i po prawej stronie Wisły - Saska Kępa i północno-wschodnia część Pragi. Zespoły osiedlowe na terenie Śródmieścia, są zatem stałym elementem konstrukcji urbanistycznej. Wynika to z przyczyn historycznych, konieczności odbudowy tych funkcji po wojnie i dalszego ich utrzymywania [Rys. 31.].

W granicach obszaru śródmiejskiego koncentracja funkcji wpływających na aktywizację działalności wszelkiego rodzaju ma miejsce obok Traktu Królewskiego, także teren wokół Pałacu Kultury i Nauki, rozprzestrzeniając się zwłaszcza w kierunku północnym. Na razie niezależnie rozrasta się Centrum Zachodnie, po obydwu stronach korytarza ul. Towarowej, aczkolwiek zauważalne są tendencje łączenia tych dwóch koncentracji. W przyszłości może się okazać, że trzon warszawskiego city będzie jeden: od Skarpy nadwiślańskiej, aż częściowo na terenach Woli po likwidowanej sukcesywnie zabudowie wypieranego z rynku przemysłu.

W pewnej odległości, praktycznie w każdą stronę od tego jądra stołecznego, wysuwają się w niedużej odległości (kilkuset metrów) punktowo, lub linearnie węzły, lub ciągi/łańcuchy usługowo-handlowe, biurowo-biznesowe, także z funkcjami kultury, nauki, edukacji, obsługi

turystycznej (hotele) itd. Wspomagają te układy dworce kolejowe, autobusowe, generując przepływ ludzi, najczęściej przyjeżdżających do pracy spoza miasta.

Na północy węzłem takim jest Dworzec Gdański, obok zlokalizowane jest (jedno z największych jeszcze kilka lat temu), wielkopowierzchniowe centrum handlowe „Arkadia" oraz zespół zabudowy mieszkaniowej wysokiej z usługowymi podcieniami w parterach. Cały węzeł jest dobrze skomunikowany, usługi są dostępne dla ludzi z zewnątrz, a położony na granicy Żoliborza - dzielnicy mieszkaniowej - zatem zasilany świetnie w klientelę, także przez mieszkańców śródmieścia, z przylegającej od strony południowej wielkiej enklawy mieszkaniowej.

Kolejnym istotnym węzłem miejskim staje się na lewym brzegu Wisły - Port Praski. Inwestor dąży do wprowadzenia na pirsy dawnego portu, nowej luksusowej zabudowy mieszkaniowej, także na fragmencie wysokiej, ale również występuje, o umożliwienie zlokalizowania wielkopowierzchniowych usług handlu. W procesie rewitalizacji, z organizowanymi konsultacjami społecznymi rozwija się kolejny węzeł historycznej zabudowy praskiej z ul. Targową, Bazarem Różyckiego, niestety jeszcze zaniedbanym, ale stale funkcjonującym, inwestycjami w obiekty zabytkowe i nową architekturę uzupełniającą strukturę przestrzenną, by stworzyć miejsca podnoszące poziom kultury tego obszaru, z przestrzeniami dla artystów. Rewitalizacja ta idzie w dobrym kierunku: ożywienia Pragi Północ, zainspirowania lokalnej społeczności do włączenia się w ten nurt współpracy i aktywizacji artystycznej.

W południowej części Śródmieścia, miejscem, które wyróżnia kolejny element strukturalny, w postaci węzła miejskości, jest plac Unii Lubelskiej. Biała architektura 90-metrowego wieżowca z usługowymi dolnymi kondygnacjami, o oryginalnym ukształtowaniu, nie podobnym do żadnego z kompleksów zabudowy, o podobnych funkcjach, to indywidualny projekt arch. Stefana Kuryłowicza. Partery placu Unii niewątpliwie wypełniają funkcje, pełniące służebną rolę dla mieszkańców i innych użytkowników tego wykreowanego w tym miejscu, jednego z policentrów. Rolę tego zespołu w mieście podkreśla także reprezentacyjna zabudowa, wzdłuż doprowadzonej do Placu Unii Lubelskiej Al. Szucha, z programem ważnych w skali kraju gmachów urzędów publicznych.

Imponującym pod względem wielkości ciągiem/łańcuchem, stanowiącym boczny węzeł miejski biurowy, a następnie usługowo-biurowy, jest zabudowa na przedłużeniu w kierunku zachodnim Al. Jerozolimskich (kilka kilometrów, aż do granic miasta); ciąg ten przechodzi przez dzielnicę Ochota. Powstająca od lat 90-tych koncentracja nowych funkcji była i jest do tej pory, jako zdecydowanie monofunkcyjna. Pojawiają się już jednak w mediach informacje, że następne inwestycje będą zawierały tereny skwerów publicznych i pasaże usługowo-handlowe, kształtowane jako węzły miejskości, różnorodne pod względem funkcji i sposobu projektowania przestrzeni. Można powiedzieć, że współczesne dzielnice biurowe budowane 20 - 25 lat temu, będą ulegały rewitalizacji, żeby były bardziej przyjazne ich użytkownikom.

W Warszawie, będącej miastem stołecznym istnieje wiele obiektów, które pełnią rolę urzędową, stanowiących siedziby organów państwowych, niedostępnych dla wszystkich. Gmachy o ograniczonej dostępności, znajdują się w rozproszeniu na wielu fragmentach ciągów ulicznych. Wymaga to bardzo starannej selekcji ulic zakwalifikowanych, jako ulice handlowe. Prace takie prowadzone są przez Urząd m.st. Warszawy.

Dzielnice biznesowo-biurowe z wysoką zabudową, wybudowane w ramach (CRW) Centralnego Rejonu Warszawy przy Al. Niepodległości, stanowiące fragment centrum są puste, pozbawione jakichkolwiek usług w parterach, w konsekwencji ulice pozbawione są ludzi w ciągu dnia. Mimo eleganckiej formy architektonicznej, nie tworzą atrakcyjnej przestrzeni miejskiej. Należy się zastanowić, czy takie dzielnice powinny wyłączać z życia miejskiego fragmenty centrum Warszawy. Zastosowano w tym przypadku scenariusz modelu funkcjonalnego, mało korzystny dla Śródmieścia.

Z aktualnego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy wynika, że jedynym korytarzem komunikacyjnym wiążącym Żoliborz i Mokotów na terenie lewobrzeżnej części Śródmieścia Warszawy, powinien być ciąg Towarowa-Okopowa oraz trasa przelotowa nad Wisłą, po lewej stronie rzeki. Większe znaczenie mieć mają połączenia komunikacyjne obydwu brzegów tj. centrum właściwego, ze stroną Pragi Północ. Pozostałe ulice na terenie Śródmieścia, mają charakter lokalnej obsługi, dostosowany do ruchu pieszego i transportu zbiorowego. Rzeczywistość odbiega od tego schematu. W śródmieściu mamy wiele barier, ulic przelotowych „obstawionych" dwustronnie parkingami. Wymaga to całkowitej zmiany i uporządkowania systemu parkowania w mieście, lub zakazu wjazdu na niektóre obszary, przez samochody prywatne.

Transformacja związana była z l**okalizacją nowych miejsc pracy**; powstawały dzielnice biurowe, biznesowe. tereny zagospodarowane dawniej jako produkcyjne, były przebudowywane na siedziby firm korporacyjnych, będące najczęściej filiami firm zachodnich, często o światowym zasięgu (Zakłady Kasprzaka na Woli i inne rejony tej dzielnicy, „Mordor" na terenach dawnego Służewca Przemysłowego, nowa zabudowa wzdłuż osi W-Z Śródmieścia - Al. Jerozolimskich). Wprowadzenie **prywatyzacji przedsiębiorstw zaostrzało konkurencję między sektorem publi-cznym i prywatnym, generalnie bardziej sprawnym zarządczo**. Pokryły się także zabudową wysoką tereny na północ od Pałacu Kultury i Nauki, koncentrując miejsca pracy w monofunkcyjnych zespołach, ale nie kreując nowych, wielofunkcyjnych węzłów miejskości.

Zabudowywano także wszelkie wolne i dostępne działki, głównie w zachodniej części śródmieścia, które stanowiły w 2-giej połowie XX wieku rodzaj zielonych plant wokół strefy śródmiejskiej z wolnostojącymi zespołami obiektów produkcyjno-usługowych (np. Browary warszawskie, Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" - tereny oczekujące obecnie na „eksplozję" zabudowy). Centrum Zachodnie po obydwu stronach ul. Towarowej rozszerza się na obszar Woli. Kilkadziesiąt nowych „drapaczy chmur", dla których uzyskano (WZ tzn. warunki zabudowy) jest już w trakcie budowy, lub w trakcie przygotowań do ich wzniesienia.

Zauważalne są tendencje powolnego, ale postępującego zbliżania się do siebie tych dwóch zespołów zabudowy wysokiej, to jest centrum wokół PKiN (na północ i południe od Pałacu) oraz Centrum Zachodniego. W przyszłości dopuszcza się, że będzie to jeden duży kompleks zabudowy wysokiej [jak na rys. 31 ilustrującym docelowy model stołecznego Śródmieścia].

Wśród terenów zainwestowanych na nowo, w ostatnich dekadach wyróżniają się także mniejsze zespoły zabudowy, na północnej krawędzi Śródmieścia, przy Dworcu Gdańskim - wysoka zabudowa mieszkaniowa z usługami na tyłach dawnego wieżowca Intraco, oraz galeria z wielkopowierzchniowymi usługami handlu „Arkadia", na terenach pokolejowych; rejon Placu Puławskiego na południu oraz Port Prask - proponowany także z nową zabudowa mieszkaniową. Wyróżniają się także te zespoły i rejony zabudowy, które czerpią swoją atrakcyjność i popularność z naturalnej aktywności mającej swe źródła w działalności usługowej dla ludzi: Stare Miasto, ulice handlowe Traktu Królewskiego i ciąg ul. Chmielnej, a na Pradze -Targowa, Ząbkowska i rozwijające sie okolice tych klimatycznych ulic, wspieranych także przez artystyczną atmosferę.

W Warszawie liczba prowadzonych planów miejscowych pokrywa zaledwie około 40% terenów Śródmieścia. Prace przedłużane są i prowadzone przez wiele lat, zwykle kilkanaście. Dla większości terenów najbardziej atrakcyjnych cenowo nie prowadzi się procedury planów miejscowych. Dotyczy to zwłaszcza terenów Centrum Zachodniego na granicy Śródmieścia i Woli, gdzie w oparciu o warunki zabudowy powstaje kilkadziesiąt wieżowców. Skoro o zagospodarowaniu kolejnych terenów decydują ceny i synergia, obszar Śródmieścia i przyległe tereny powinny być przynajmniej poddane na tyle wyczerpującym analizom, by możliwe było sporządzenie modelu zagospodarowania niekoniecznie mającego charakter zapisu geometrii konkretnych rozwiązań, ale zasad funkcjonalnych i przestrzennych tych nowych centrów, powstających w wyniku rewitalizacji wybranych terenów [Rys. 31, 32.].

Mając na uwadze, że życie w środowisku miejskim, oprócz mieszkania czyli egzystencji oraz pracy, powinno nieść także odpoczynek, poświęcono końcowe strony tego tekstu problemom zieleni. Doprowadzenie do usieciowienia tych terenów, wzbogacenia w nowe wartości i połączenia w system ciągły, pozwalający różnym grupom społecznym i wiekowym aktywnie i przyjemnie spędzać czas odpoczynku jest konieczne. Wnioski i wytyczne jak osiągnąć te cele znalazły się na końcu tekstu o zieleni.

Wnioski.

Przełomowy rok 1989, otworzył dla narodu polskiego nową erę pokomunistyczną. Zmiany polityczne wywołały gwałtowne skutki gospodarczo-społeczne, które już w latach 90-tych XX wieku zaowocowały pierwszymi, istotnymi zmianami w kształtowaniu przestrzeni stołecznego Śródmieścia i przyległych dzielnic. W największym stopniu odbiło się to na terenach przemysłowych, które ulegały stopniowej likwidacji, podobnie jak pokolejowe i poportowe, udostępniając swe tereny na nowe inwestycje.

Wyróżnić można trzy wiodące cechy strukturalne Śródmieścia Warszawy, charakteryzujące zachodzące procesy przekształceń, począwszy od lat 90tych ubiegłego wieku:

1. Otwieranie nowych przestrzeni dla stołecznego rynku pracy i wymiany międzynarodowej w różnych dziedzinach (np. wymiany ludzi, pracowników, towarów, usług, nauki. wiedzy itp.);
2. Dążenie do wyróżnienia się zabudowy miejskiej miasta stołecznego naszego kraju w globalnym krajobrazie miast, poprzez wysokość i oryginalność kształtowania przestrzennego oraz estetykę i majestat przestrzeni, niezależnie od funkcji;
3. Sukcesywne wdrażanie fenomenu miejskości - czyli kreacji miasta dla ludzi, użytkowników Śródmieścia tj. mieszkańców, pracowników i turystów.

Bibliografia

1. *www.en.wikipedia.org/wiki/Brownfield*_land [dostęp 30.06.2018].
2. Stępiński Z., Siedem placów Warszawy, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 1988.
3. Transprojekt Gdański sp z o.o. Pracownia Warszawa, Raport końcowy „Zasady dostępności centralnych obszarów Warszawy dla komunikacji indywidualnej", Warszawa, 2011.
4. Guranowska-Gruszecka K., Śródmieście Warszawy w XX wieku, Warszawa, 2013.
5. Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju, Koncepcja przestrzennego Zagospodarowani Kraju, Warszawa, 21.04.2015.
6. Zuziak Z.K., Centrum i architektura miasta, w druku, 2018.
7. 20. Buczek G., Kompleks Atrium Business Centrum w Warszawie al. Jana Pawła II, Warszawa , lipiec, 2012.
8. J.R.R. Tolkien, Władca Pierścieni: Powrót króla,(Maria Skibniewska (tłum.) Warszawa, Muza SA 2002, ISBN 83-7319-172-0.
9. Bocian A., „Koncentracje budynków biurowych w europejskich miastach" rozprawa doktorska pod kierunkiem dr hab. inż. arch. Tomasza Ossowicza, prof. Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 2017.
10. Hall P. Good Cities Better Lives: How Europe Descovered the Lost Art of Urbanism [Planning, History and Environment Series], Routledge. Londyn, Nowy Jork, 2014;
11. Hall P. Megacities, World Cities and Global Cities. Megacities Lecture *www.megacities.nl/?page_id=284*., The Houge, 1997.
12. Krygier M., „Symulacja aktywności gospodarczej na obszarze Południowej Polski z wykorzystaniem modelu ORION, Prace Komisji Geografii Przemysłu Polskiego Towarzystwa Geograficznego, 2016, vol. 30 issue 2, ss. 209-225;
13. Krygier M,, Potencjał modelu ORION w badaniach nad lokalizacją komercyjnych przedsiębiorstw – przykład badań symulacyjnych.
14. Mistewicz A., Tucholski Z., Wiślane porty Warszawy. Historia infrastruktury żeglugi śródlądowej stolicy, Miasto Stołeczne Warszawa, 2017.
15. Guranowska-Gruszecka K., Realizacje architektoniczne na trudnych gruntach Metropolii Warszawskiej /Architectural realization on the difficult lands of Warsaw Metropolis". Zeszyty Naukowe Politechniki Świętokrzyskiej, Kielce, 2017.
16. Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku.
17. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy.
18. Zintegrowany Program Rewitalizacji m.st. Warszawy do 2022 roku.
19. Gieysztor A., Durko J., Warszawa. Jej dzieje i kultura, Warszawa, Arkady 1980 (s. 295), ISBN 83-213-2058-6.
20. Berdecka A., Turnau I., Życie codzienne w Warszawie okresu Oświecenia, Warszawa, Państwowy Instytut Wydawniczy, 1969, s. 52.
21. Mika G., Od wielkiej idei do wielkiej płyty. Burzliwe dzieje warszawskiej architektury. Agencja wydawniczo-reklamowa Skarpa Warszawska, 2017, s. 186, ISBN 978-83-63842-87-3.
22. Wendt J. „Wymiar przestrzenny struktur i aktywności społeczeństwa obywatelskiego Polsce", Instytut Geografii i przestrzennego Zagospodarowania PAN im. Stanisława Leszczyckiego 10, Brzuchowska J., Litwińska E., Ossowicz T., Sławski J., Zipser T., Model symulacyjno-decyzyjny ORION, Oficyna Wydawnicza PWr, Wrocław, 1994.
23. Matejun M., Szymańska K., Perspektywy rozwoju przedsiębiorczości w warunkach niepewności i ryzyka, Monografie PŁ, Łódź 2013, 7., Budner W., Lokalizacja przedsiębiorstw. Aspekty ekonomiczno-przestrzenne i środowiskowe, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań, 2004.
24. Kamińska A., Regionalne determinanty rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, Difin, Warszawa 2011.
25. Jarecka Bidzińska E., Praga -Północ jako dzielnica sztuki na tle wybranych przykładów metropolii Europy i Ameryki Północnej, praca doktorska obroniona na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej w 2018 r. (promotor Guranwoska-Grszecka K.), bibl. WAPW.
26. *www.pl.wikipedia.org/wiki/Warszawa¬_wschodnia*
27. Uchwała nr XCIII/2737/2010Rady m.st. Warszawy w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Dworca Wschodniego (*www.bip.warszawa.pl/NR/exeres/44E1A8AF-A5BC-4979-881B-4C8A4D70B68F,frameless.htm*). 2010-10-21 [dostęp 2011-04-14].
28. Zuziak Z.K. Zmiany strukturalne w miastach polskich na początku XXI wieku. Między sztuką budowania miast a polityką przestrzenną, [w:] Halicka A. (red,) Budownictwo na obszarach zurbanizowanych. Nauka,

praktyka, perspektywy, Lublin. Politechnika Lubelska s. 165-176, 2014.
30. Zuziak Z.K. Strategiczne węzły w przestrzeni przepływów. Czasopismo Techniczne Zeszyt 10, 211, 41-47.
31. Zuziak Z.K., Węzły miejskości a modele przestrzenne struktur miejskich (Z notatek nt synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść) Katowice, 2018.

NEW CENTERS IN THE WARSAW DOWNTOWN MODEL

SUMMARY

The aim of the chapter is to present contemporary structure of the core of Warsaw (Śródmieście) based on polycentric downtown and its closest surroundings. From 25 years this area changes constantly. We can observe a lack of coherence between ideas, because of fragmentary projects and vicinity of areas under intensive development with underinvested places.

The article tries to explain the causes of these results, by discussing a history of localization of the new functions of Warsaw's downtown - one of the most important parts of the country.

Following methods were used in the process of diagnosis and creating a model for the downtown. First, types of activity concentration were defined, concentration of the intensive current development was highlighted. Some areas were analyzed through a term urban node a multifunctional public space with strong importance in terms of communication, culture and economy. Furthermore, this article evaluates relation between the actual development projects and the urban planning.

The chapter concludes with possible directions of further development, supplemented by reflections on management of the big projects in Poland and on the imperfect law, demanding diagnosis and changes.

KEYWORDS

center, downtown, model structure, urban nodes, high buildings, green areas, health, air

dr hab. inż. arch. Artur JASIŃSKI, prof. KAAFM
Krakowska Akademia im. Andrzeja Frycza Modrzewskiego, Wydział Architektury i Sztuk Pięknych,
e-mail: a.jasinski@ajbiuro.pl

MIASTA METROPOLITALNE JAKO CELE TERRORYZMU NOWEJ ERY

STRESZCZENIE

Miasta metropolitalne, z racji funkcjonalnego i symbolicznego znaczenia jakie pełnią w zintegrowanej gospodarce współczesnego świata, zaliczają się do pierwszorzędnych celów ataku terrorystycznego. W krajach, które najbardziej narażone są na zamachy terrorystyczne, oprócz działań antyterrorystycznych prowadzonych przez siły zbrojne, policyjne i służby specjalne, dużą wagę przywiązuje się także do innych, pasywnych środków zapewnienia bezpieczeństwa, także poprzez planistyczne, architektoniczne i techniczne metody zabezpieczenia przestrzeni publicznej i budynków, najbardziej narażone na atak.

Problematyka prewencji antyterrorystycznej jest trudna i kontrowersyjna, gdyż dotyka z jednej strony kwestii konieczności zapewnienia obywatelom przez państwo odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa a z drugiej – potrzeby zagwarantowania osobistej wolności i poszanowania dla praw obywatelskich.

SŁOWA KLUCZOWE

terroryzm, prewencja antyterrorystyczna, odporoność miasta

WPROWADZENIE

1. Terroryzm nowej ery.

Terroryzm nowej ery - *New Age Terrorism* - zdefiniowany został przez Briana Michela Jenkinsa [Jenkins 2006, s. 185]. Cechuje go: okrucieństwo i bezwzględność w atakowaniu celów cywilnych, posiadanie własnych, niezależnych od państw źródeł finansowania, nowy sieciowy model organizacji, globalność w skali działania, efektywne wykorzystywanie nowoczesnych technologii medialnych i przekształcenie celów taktycznych w strategiczne. Głównym celem terroryzmu nowej ery stały się duże miasta i ich mieszkańcy. Oprócz regionów, gdzie toczone są asymetryczne konflikty zbrojne i wojny partyzanckie (Afryka Północna, Bliski Wschód i Południowa Azja), gdzie zamachy bombowe na cele miejskie stały się już nieomal codziennością, atakowane są także miasta położone na półkuli północnej, szczególnie miasta metropolitalne Europy Zachodniej. Podstawową bronią terrorystów były do niedawna improwizowane ładunki wybuchowe (*IED – Improvised Explosive Device*).

Pod koniec XX wieku najbardziej rozpowszechnionym i najgroźniejszym orężem terrorystów były wielkie ładunki wybuchowe domowej produkcji przewożone samochodami ciężarowymi. W taki sposób, przy pomocy samochodów pułapek, Irlandzka Armia Republikańska atakowała miasta brytyjskie (Brighton 1984, Londyn 1990, 1992, 1993, 1996, Manchester 1996). W taki właśnie sposób na kontynencie amerykańskim zaatakowano po raz pierwszy kompleks WTC w Nowym Jorku (1993) i budynek rządowy w Oklahoma City (1995).

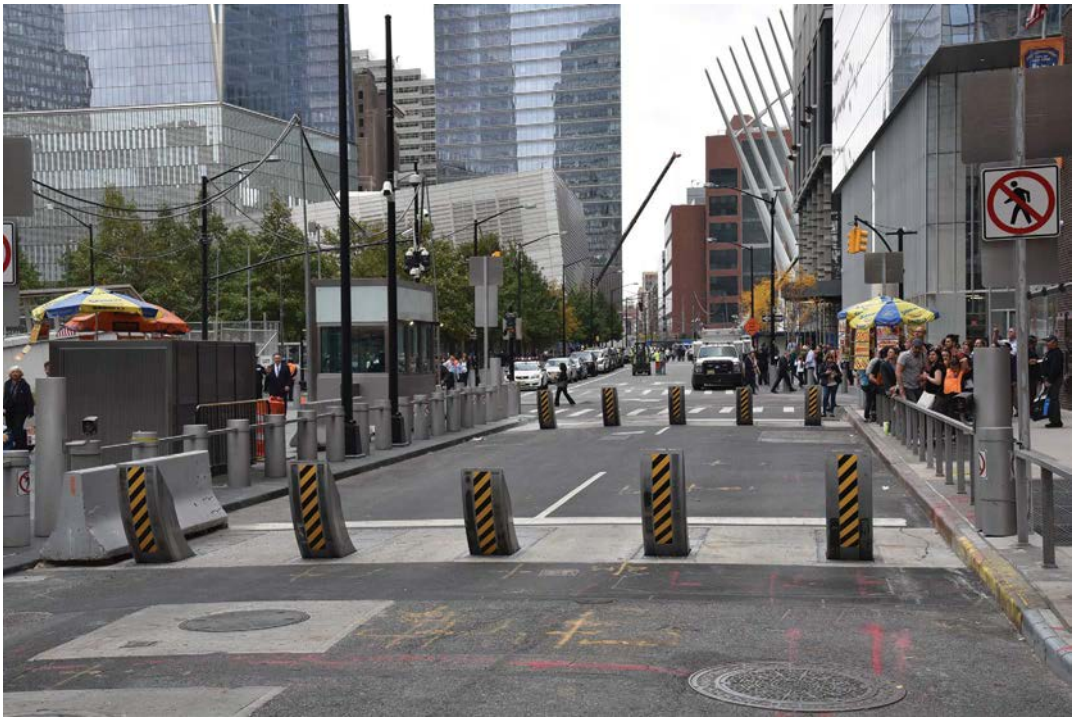
Taktyka terrorystów jest bezustannie modyfikowana i doskonalona. Gdy utrudnia się możliwość przeprowadzenia ataku na ufortyfikowane i dobrze chronione budowle publiczne, uwaga terrorystów przenosi się na inne, bardzie dostępne cele, rozwijany i zmieniany jest także arsenał stosowanych broni, zręcznie wykorzystywane są słabości przeciwnika i luki w jego systemach obronnych. 11 września 2001 roku do skoordynowanego ataku na amerykańskie metropolie jako latające bomby wykorzystane zostały uprowadzone samoloty pasażerskie, sterowane przez pilotów – samobójców. W pierwszej dekadzie XXI wieku ataki terrorystyczne były już w większości dokonywane za pomocą niewielkich, przenośnych ładunków wybuchowych. Wymierzone były w tak zwane cele miękkie: przede wszystkim środki komunikacji publicznej, dworce kolejowe i linie metra. W taki sposób zaatakowane zostały pociągi osobowe w Madrycie (2004), oraz metro i autobusy w Londynie (2005).

W drugiej dekadzie XX wieku po raz kolejny zmieniła się taktyka terrorystów. Oprócz sporadycznych zamachów bombowych (lotnisko w Brukseli 2016, koncert w Manchesterze 2017), dokonywano także operacji typu komando z użyciem broni maszynowej (dwukrotnie w Paryżu: atak na redakcję pisma Charlie Hebdo oraz atak symultaniczny na stadion piłkarski Stade de France i śródmiejskie kawiarnie, kluby i restauracje 13 listopada 2015). Narodziła się też zupełnie nowa taktyka: tzw. terroryzm samochodowy (*vehicular terrorism*), gdzie jako oręż, służący do mordowania ludzi wykorzystywane są zwykłe samochody. Najczęściej są to pojazdy o dużej masie i wzmocnionej konstrukcji (Nicea 2016, Berlin 2016, Barcelona 2017, Nowy Jork 2017).

Najbardziej rozpowszechnioną podstawą motywacji terrorystów jest obecnie islamski ekstremizm religijny. Uważa się, że stanowi on obecnie największe bezpośrednie zagrożenie dla miast w skali globalnej [Kotkin 2018, s. 258]. Oprócz działania ukrytych siatek terrorystycznych sterowanych przez agendy tzw. Państwa Islamskiego (ISIS), na znaczeniu zyskują inspirowane przez media społecznościowe ataki indywidualnych fanatyków, tzw. „samotnych wilków", najtrudniejszych do wykrycia i unieszkodliwienia. Zdarzają się też inne motywacje, wśród nich prym wiodą ekstremizmy polityczne i dewiacje psychiczne. Samotnie działał i mordował Anders Breivik, norweski ultranacjonalista i islamofob, prawicowym fanatykiem był Timothy McVeigh, były żołnierz amerykańskiej piechoty morskiej, który w Oklahoma City zabił 168 osób, politycznymi motywami kierował się niedoszły zamachowiec Brunon Kwiecień, polski naukowiec, który za pomocą samochodu-pułapki zamierzał wysadzić w powietrze budynek Sejmu.

Statystyka odnotowała w czasie ostatnich kilku lat znaczny wzrost liczby ataków terrorystycznych w miastach Europy Zachodniej. Dramatycznie wzrosła także liczba ich ofiar. Fakt ten można powiązać z powstaniem i wojną toczoną z Państwem Islamskim. Podczas gdy w latach 2010-2014 we wszystkich krajach Unii Europejskiej w zamachach terrorystycznych zginęło łącznie 37 osób, tylko w 2015 roku liczba ofiar śmiertelnych wzrosła do 176, a w roku 2016 było ich 142. Pomimo to, prawdopodobieństwo, że mieszkaniec Unii Europejskiej stanie się ofiarą ataku terrorystycznego jest znikome.

Według obliczeń przeprowadzonych w 2013 roku prawdopodobieństwo takie wynosiło 0,0018 na 100.000, podczas gdy w tym czasie ryzyko śmierci w wypadku drogowym wynosiło 5,9 na 100.000, a ryzyko śmierci na chorobę nowotworową 266 na 100.000 [Muggah 2017]. Prawdopodobieństwo utraty życia w wyniku ataku terrorystycznego jest także wielokrotnie mniejsze od ryzyka śmieci w wypadku sportowym: w basenie, na nartach lub na rowerze. Pomimo to, poddani medialnej propagandzie ludzie w terroryzmie upatrują jednego z największych współczesnych zagrożeń.



Fot. 1. Ufortyfikowana strefa wokół kompleksu WTC na Manhattanie, po lewej Muzeum 11 września, fot. autor.

Fot. 2. Budynek federalny w Oklahoma City po ataku bombowym dokonanym 19 kwietnia 1995 roku.
Fot. za: *www.britannica.com/event/Oklahoma-City-bombing*.

2. Miasta globalne jako dogodne cele ataków terrorystycznych.

Węzłami, które skupiają przepływy finansów, produktów i informacji są tzw. miasta globalne (*global cities, world cities*). Wśród najważniejszych z nich wymienia się Nowy Jork, Londyn, Tokio, Frankfurt i Paryż [Sassen 2001, s. 4]. Są to ośrodki władzy politycznej, centra finansowe i gospodarcze, a także kreatywne ośrodki światowej kultury. Współczesne miasta metropolitalne przybierają postać globalnej sieci, przestrzeni przepływów utworzonej przez ścisłe relacje pomiędzy odległymi miejscami [Castells 2007, s. 383-428]. Z racji funkcjonalngo i symbolicznegoznaczenia jakie pełnią w gospodarce współczesnego świata, miasta globalne zaliczają się do pierwszorzędnych celów ataku terrorystycznego [Graham 2004].

Globalne metropolie są atrakcyjnym celem, są też zarówno podatne jak i bardzo wrażliwe na atak terrorystyczny [Graham, 2004, Beall 2007] ponieważ:
- grupują najważniejsze, najbardziej witalne funkcje polityczne i gospodarcze: są ośrodkami władzy, głównymi węzłami w globalnej sieci przepływu informacji i kapitałów;
- istnieją w nich ikoniczne budynki i obiekty o charakterze symbolicznym, czyli najbardziej atrakcyjne medialnie cele ataku;
- śródmieścia miast stanowią zgrupowanie wielkiej ilości budynków i ludzi, skoncentrowanej na niewielkiej powierzchni terenu, atak na nie skutkuje zazwyczaj dużymi stratami ludzkimi i materialnymi, przy zaangażowaniu stosunkowo skromnych środków;
- anonimowość, wielokulturowość i wielorasowość mieszkańców, cechy charakterystyczne dla współczesnych metropolii, zapewniają terrorystom ukrycie i swobodę działania;
- sieci transportu, komunikacji i łączności miast są sprawne i wydajne, ułatwiają przygotowanie, przeprowadzenie ataku i sprawną ewakuację sprawców z miejsca zdarzenia;
- przestrzeń publiczna miast, dworce i środki masowego transportu są bardzo trudne do ochrony i zabezpieczenia przed atakiem terrorystycznym;
- ataki na cele cywilne nie wymagają użycia technologii militarnej, mogą być przeprowadzone z użyciem najprostszych środków (np. bomby domowej konstrukcji, środki chemiczne, umożliwiające skażenie powietrza lub wody, samochody etc.);
- stała obecność mediów w miastach zapewnia natychmiastowe upowszechnienie informacji, a tym samym osiągnięcie podstawowego celu terroryzmu, jakim jest siła przekazu medialnego, która zwielokrotnia psychologiczne, społeczne i polityczne skutki aktu terroru [Wudarski 2006, s. 95-98].

3. Ochrona miast przed zagrożeniem terrorystycznym.

W następstwie serii bombowych ataków terrorystycznych na metropolie półkuli północnej, której kulminacją był atak z 11 września 2001, nastąpiła bezprecedensowa fala fortyfikacji i militaryzacji metropolitalnej przestrzeni miejskiej, widoczna zwłaszcza w miastach amerykańskich. Uznano wówczas, że najgroźniejszym orężem, jakim dysponują terroryści są bomby samochodowe. Dla obrony przed potencjalnym atakiem i ograniczeniem jego skutków zaczęto tworzyć strefy bezpieczeństwa wokół zagrożonych budowli, niedostępne dla ruchu samochodowego (*Hostile Vehicle Mitigation Policy*). Wokół urzędów publicznych i instytucji państwowych wzniesiono kręgi umocnień, a do ich budowy wykorzystano wszystko, to co było dostępne: głównie betonowe donice kwiatowe i prefabrykaty budowlane. Na ulicach pojawiły się uzbrojone w broń maszynową patrole policyjne, a przed wejściami do budynków ustawiono posterunki, w których kontrolowano wszystkich wchodzących. Symbolem pierwszej generacji zabezpieczeń antyterrorystycznych stała się *Jersey barrier*, betonowa bariera drogowa, montowana zazwyczaj na jezdniach, pomiędzy pasami o przeciwnym kierunku ruchu, która masowo była wykorzystywana do budowy barykad wokół chronionych obiektów: zabezpieczano w ten sposób nawet parki i pomniki (!).

Wkrótce zdano sobie sprawę, że spontaniczne fortyfikacje stanowią przeszkodę nie tylko dla pojazdów i pieszych, ale zagrażają też normalnemu funkcjonowaniu miast. Co gorsza

– ich brutalne oddziaływanie wizualne na przestrzeń miejską zamiast redukować, wzmacniało wśród mieszkańców poczucie zagrożenia i niepewności. Otoczone betonowymi barierami historyczne budowle, siedziby władz i urzędów przestały być otwartymi, ogólnodostępnymi symbolami demokracji, niosły teraz inne przesłanie – stały się emblematem architektury strachu. Zrozumiano, że naprędce wznoszone zabezpieczenia najważniejszych budowli publicznych szkodzą nie tylko historycznemu i kulturowemu dziedzictwu, ale zagrażają też najgłębszym wartościom współczesnej demokracji: tj. wolności, swobodzie poruszania się, łączności władzy i obywateli [Jasiński 2013, s. 225].

Fot. 3. Budynek parlamentu w Londynie otoczony betonową barierą antyterrorystyczną, *www.en.wikipedia.org/wiki/Hostile_vehicle_mitigation#/media/File:National.security.parliament.arp.750pix.Clean.jpg.*

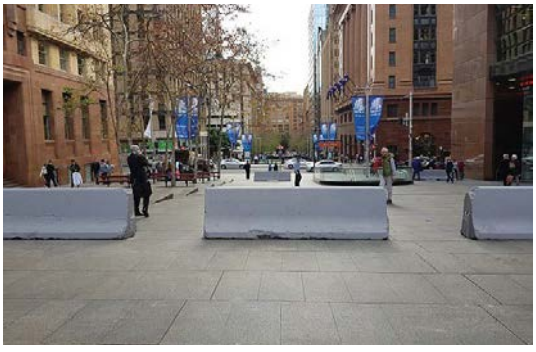
Fot. 4. Bariera antyterrorystyczna zintegrowana z napisem „ARSENAL" – stadion piłkarski Emirates w Londynie. Źródło: *www.en.wikipedia.org/wiki/Hostile_vehicle_mitigation#/media/File:Southbridgearsenal.jpg.*

Wtedy, na początku XXI wieku podjęto wysiłki, aby zabezpieczenia antyterrorystyczne wtopić w otaczający pejzaż miejski, a działania wszystkich służb i instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo budowli publicznych precyzyjnie koordynować. Podjęto też wysiłki zmierzające do racjonalizacji skali zabezpieczeń, do lepszego wyważenia ponoszonych kosztów i uzyskanych efektów. W celu zapewnienia ochrony antyterrorystycznej wykorzystywać zaczęto strategie sytuacyjnej prewencji kryminalnej (*Crime Prevention Through Environmental Design* – CPTED). Powstała wówczas koncepcja „niewidzialnego bezpieczeństwa", w której rolę barier strefowych przejęły odpowiednio ukształtowane i wzmocnione meble uliczne oraz elementy małej architektury: ławki, wiaty, pachołki drogowe, słupy instalacji, donice, schody, mury oporowe etc. Najlepszym przykładem tego typu działania był Plan Urbanistyczny Zabezpieczenia Stolicy (*The National Capital Urban Design and Security Plan*), który został opracowany i wdrożony w Waszyngtonie, w latach 2002-2004.

Jednak historia lubi się powtarzać: po fali zamachów terrorystycznych dokonywanych w latach 2016-2017 przy pomocy samochodów, na ulice miast całego świata wróciły betonowe bariery drogowe i ustawiane ad-hoc barykady, które bronią zatłoczone deptaki handlowe i uczestników imprez masowych przed groźbą ataku samochodowego. Co więcej: na ulice zachodnich metropolii wróciły wyładowane piaskiem samochody ciężarowe, a nawet śmieciarki, którymi blokuje się wjazdy na główne place i ulice miejskie, podczas parad i uroczystości. Zabezpieczenie dróg, śródmiejskich placów, deptaków i przestrzeni publicznych przed potencjalnym samochodowym atakiem terrorystycznym jest zadaniem szczególnie trudnym. Ale i tu istnieją metody, które pozwalają to ryzyko ograniczyć, a przy tym osiągać inne, wymierne korzyści dla miasta, między innymi poprzez wprowadzanie kompleksowych rozwiązań, podnoszących bezpieczeństwo pieszych i ograniczeń dla ruchu samochodowego. Przez przebudowę dróg możemy chronić ludzi zarówno przed złymi, jak też i morderczymi kierowcami. Co więcej, mądrze pomyślany, holistyczny system zabezpieczeń i ograniczeń ruchu drogowego może się w rezultacie przyczynić do rewitalizacji strefy śródmiejskiej, a tym samym do poprawy warunków życia i pracy mieszkańców oraz zwiększenia atrakcyjności turystycznej miasta [Jasiński 2018, s. 52].

Niezwykle istotną rolę we współczesnych systemach bezpieczeństwa publicznego zaczęły odgrywać różnego typu instalacje elektroniczne, przede wszystkim kamery monitorujące ruch uliczny, automatyczne czytniki tablic rejestracyjnych, czujniki materiałów wybuchowych i radioaktywnych oraz biometryczne urządzenia rozpoznające rysy twarzy przechodniów. Poszczególne elementy systemu nadzoru wizyjnego są połączone z policyjnymi ośrodkami dyspozycyjnymi i bazami danych, w których informacje są magazynowane i przetwarzane. Niektórzy badacze dostrzegają w tym zagrożenie dla istoty miejskości, jako miejsca gdzie spotykają się ze sobą anonimowi ludzie. Ostrzegają, że naruszane są podstawowe wolności i prawa obywatelskie, gdyż każdy obywatel staje się osobą potencjalnie podejrzaną. „Sieci są coraz gęstsze, a przestrzeń coraz rzadsza" – pisze niemiecki prawnik Herbert Prantl [Prantl 2008, s. 22]. Tym samym, w ramach walki z terroryzmem, demokratyczna władza czyni obywatela ubezwłasnowolnionym podopiecznym państwowych organów bezpieczeństwa. Stephen Graham uważa, że współczesne miasta stały się ofiarami państwowej przemocy, wywieranej bądź bezpośrednio, przy użyciu siły, bądź pośrednio, za pomocą technologii kontrolujących, inwigilujących i segregujących obywateli [Graham 2010].

Z czasem terroryzm zaczęto postrzegać, jako ogniwo w łańcuchu wielu zagrożeń, któremu czoła stawić muszą wielkie organizmy miejskie. Do innych zalicza się kataklizmy wywołane przez siły przyrody, skażenia i katastrofy przemysłowe, pandemie, rozruchy, zamieszki i wojny. Zauważono przy tym, patrząc z perspektywy historycznej, że organizmy miejskie zawsze starały się chronić przed otaczającymi je niebezpieczeństwami, zapobiegać im i ograniczać ich destrukcyjne skutki, poprzez logiczny, długotrwały i ewolucyjny proces wzmacniania swojej odporności (*resilience of the city*). Termin *resilience*, który można przetłumaczyć bądź jako systemową odporność[1], bądź jako zdolność organizmu do przetrwania i zdrowienia[2], został w kontekście bezpieczeństwa zdefiniowany przez rząd brytyjski jako „pewność, że kraj [bądź miasto – przyp. autor] posiada zdolność do wykrywania, odpowiedniego zabezpieczania i właściwego reagowania na główne zagrożenia bezpieczeństwa, z atakiem terrorystycznym włącznie [Coaffee, Wood, Rogers 2009, s. 2]. W ten sposób ukształtowana została doktryna wzmocnienia systemowej odporności miasta (*urban resilience*), w której zagrożenie terrorystyczne zostało potraktowane jako istotne, ale bynajmniej nie jedyne ryzyko, a ochrona przed nim jest powiązana z działaniem służb policyjnych i władz administracyjnych, przy aktywnym udziale społeczeństwa i przyjęciu założenia o pewnym dopuszczalnym stopniu ryzyka. Zauważono, że pomimo zaangażowania wielkich środków nie da się skutecznie ochronić miasta i jego mieszkańców przed wszystkim zagrożeniami: od wypadków drogowych poczynając, poprzez zamachy terrorystyczne, na ataku bronią jądrową kończąc.



Fot. 5. Betonowe bariery antyterrorystyczne typu Jersey Barrier zamontowane w 2017 roku w obawie przed atakiem samochodowym na śródmiejskim placu Martin Place w Sydney. *www.dailymail.co.uk /news/article-4631372/Martin-Place-installed-new -anti-terrorism-bollards.html.*

Fot. 6. Tymczasowe bariery antyterrorystyczne zamontowane w sierpniu 2017 roku w śródmieściu Edynburga, w celu ochrony Festiwalu Edinburgh Fringe. Źródło: *www.dailyrecord.co.uk/news/scottish-news/cops-erect-security-barriers-during-10874042.*

[1] Tłumaczenie proponowane przez autora.
[2] Tłumaczenie według *Wielkiego słownika angielsko-polskiego*, P. Wilson, Warszawa 1995.

Wnioski.

Wśród znawców przedmiotu, szczególnie wśród badaczy amerykańskich, upowszechniony jest pogląd, że dla dobrego funkcjonowania miast większym problemem, od skutków samych aktów terroru, stały się rezultaty działań, podejmowanych przez władze dla ochrony przed tym zagrożeniem. Peter Marcuse pisze, że: „największy wpływ na kształt współczesnego miasta i na życie jego mieszkańców wywiera nie sam terroryzm, lecz sposób w jaki traktowane jest zagrożenie terrorystyczne". Jako rezultat przesadnych działań antyterrorystycznych, motywowanych często określonym zyskiem politycznym wymienia: ograniczenia dla miejskiej demokracji, wzrost segregacji społecznej i przestrzennej, prywatyzację domeny publicznej i ograniczenia w korzystaniu z przestrzeni publicznej, a także zagrożenia dla kosmopolitycznej istoty miasta płynące z upowszechniania postaw szowinistycznych, rasistowskich i ksenofobicznych [Marcuse 2007].

To ostatnie spostrzeżenie istotne jest szczególnie w perspektywie polskiej: wywołane podczas ostatnich wyborów parlamentarnych strachy przed imigrantami arabskimi, utożsamianymi z terrorystami, podsycane przez populistycznych polityków i prawicowe media, rozbiły międzyludzką solidarność, zaogniły podziały polityczne i szeroko rozlały falę ksenofobii. Ich skutki mogą być bardzo groźne: mogą skutkować aktami agresji wobec ludzi o innym kolorze skóry, a w skrajnym przypadku mogą doprowadzić do przemocy. Islamofobia jest znanym źródłem terroryzmu – wystarczy przypomnieć Andersa Breivika, lub niedawny atak na meczet w Quebecu, dokonany 29 stycznia 2017 roku, gdzie miejscowy student zastrzelił sześciu i ranił siedemnastu modlących się muzułmanów. Wśród ofiar znalazło się trzech urzędników, profesor uniwersytetu, aptekarz i właściciel sklepu spożywczego, wszyscy byli obywatelami Kanady [NBC News 2017].

Aby przeciwdziałać i zapobiegać terroryzmowi konieczne jest, by oprócz działań aktywnych, prowadzonej przy użyciu policji i służb specjalnych, podejmować kompleksowe działania prewencyjne, których celem jest wzmocnienie systemowej odporności miast na różnorakie zagrożenia, które przed nimi stoją. Jedną z metod prewencji antyterrorystycznej jest kształtowanie urbanistyki i architektury współczesnych miast w sposób, który utrudni przeprowadzenie ataku i ograniczy jego ewentualne skutki. Jednak środki techniczne zmierzające do zabezpieczenia budowli przed atakiem terrorystycznym, a w szczególności przed zamachem bombowym, nie zawsze są skuteczne, co gorsza przynoszą w efekcie militaryzację i fortyfikację przestrzeni miejskich. Dlatego działania podejmowane w zakresie ochrony antyterrorystycznej, a w szczególności zabezpieczenia techniczne budynków i przestrzeni publicznej, powinny być wyważone, dostosowane do realnego poziomu zagrożenia, a także posiadać akceptację opinii publicznej. Dużą uwagę w prewencji antyterrorystycznej należy przywiązywać też do metod miękkich, takich jak wzmacnianie więzi sąsiedzkich, kształtowanie postaw obywatelskich i międzyludzkiej solidarności, które to cechy, w obliczu zagrożenia terrorystycznego mogą okazać się znacznie bardziej potrzebne i skuteczniejsze od twardych zabezpieczeń technicznych.

Fot. 7. Ciężarówka, śmieciarka i samochód policyjny wykorzystane do blokady głównej ulicy Rotterdamu podczas niedzielnej parady sportowej, 5 czerwca 2017, fot. autor.

Bibliografia

1. BEAL Jo, Cities, Terrorism and Urban Wars of 21st Century, Crisis Stage Working Papers, London 2007.
2. CASTELLS Manuel, Siła tożsamości, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
3. COAFFEE Jon, WOOD David Murakami, ROGERS Peter, The Everyday Resilience of the City: How Cities Respond to Terrorism and Disaster, Palgrave Macmillan, Basingstoke 2010.
4. GRAHAM Stephen, (Ed.) Cities, War and Terrorism, Blackwell Publishing, Malden 2004.
5. GRAHAM Stephen, Cities under Siege: the New Military Urbanism, Verso, London 2010.
6. JASIŃSKI Artur, Architektura w czasach terroryzmu. Miasto - przestrzeń publiczna - budynek, Wolters Kluwer, Warszawa 2013.
7. JASIŃSKI Artur, Protecting Public Spaces against Vehicular Terrorist Attacks: Zabezpieczenie przestrzeni publicznych przed samochodowymi atakami terrorystycznymi, Czasopismo Techniczne Architektura, Zeszyt 2/2018, Politechnika Krakowska, Kraków 2018.
8. JENKINS Brian Michael, The New Age of Terrorism, [w:] McGraw-Hill Homeland Security Handbook, RAND Corporation, 2006, *www.rand.org/pubs/reprints/RP1215.html* [odczyt 23.01.2018].
9. KOTKIN Joel, Powszechna historia miasta, Wydawnictwo Aletheia, Warszawa 2018.
10. NBC News, Quebec 'Terrorist Attack': College student Alexandre Bissonnette Charged, January 31 2017, *www.web.archive.org*, *www.nbcnews.com/news/world/multiple-deaths-injuries-mosque-shooting-quebec-city-canada-n713976* [odczyt 4.02.2018].
11. MARCUSE Peter, The threat of terrorism and existential insecurity: Urban policy response, Symposium „Architectures of fear. Terrorism and the Future of Urbanism in the West" CCCB 17-18 May 2007 *www.publicspace.org/ca/text-biblioteca/eng/b027-the-threat-ot-terrorism-and-existential-insecurity-urban-policy-responses* [odczyt: 27. 01. 2018].
12. MUGGAH Robert, Europe's terror is real. But its cities are much safer than you think, WORLD ECONOMIC FORUM, 8.07.2017, *www.weforum.org/agenda/2017/06/europes-terror-threat-is-real-but-our-cities-are-much-safer-than-you-think* [odczyt: 27. 01. 2018].
13. PRANTL Heribert, Der Terrorist als Gesetzgeber, Droemer, München 2008.
14. SASSEN Saskia, The Global City, Princeton University Press, Princeton 2001.
15. WUDARSKI Szymon, Terroryzm i jego konsekwencje społeczne i polityczne, [w:] KOWALCZYK Krzysztof,
16. WRÓBLEWSKI Wiesław (red.), Oblicza współczesnego terroryzmu, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2006.

METROPOLIS AS THE TARGET OF NEW AGE TERRORISM

SUMMARY

Metropolitan cities, because of their crucial functional and symbolic roles in global politics and economy they are considered prime targets for terrorist attacks. In countries that are most exposed to terrorist threat apart from active methods of counterterrorism, involving the Police, military and special forces, passive measures are commonly undertaken. They include planning, architectural and technical means to mitigate potential terrorist attacks against cities, public spaces and buildings that are most at risk. This is a difficult and controversial task, since security requirements are to be balanced with other state obligations towards its citizens, concerning the provision of personal freedom and the safeguarding of human rights.

KEYWORDS

terrorism, antiterrorist prevention, urban resilience

mgr inż. arch, Barbara KANIA
Politechnika Śląska w Gliwicach, *e-mail: barbara.kania@onet.pl*

KSZTAŁTOWANIE „NOWYCH" PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W MIEŚCIE METROPOLITALNYM NA PRZYKŁADZIE KATOWIC

STRESZCZENIE

Wraz ze zmianami zachodzącymi we współczesnych miastach, przekształceniom ulega przestrzeń publiczna. Impulsem do zmian w przestrzeni są przemiany społeczne, gospodarcze, polityczne i technologiczne. Inicjatywy podjęte w obrębie przestrzeni publicznej, w zależności od metod i zasięgu oddziaływania, mogą zadziałać jak katalizator zmian dla większego obszaru: dzielnicy oraz miasta. W przypadku miasta metropolitalnego, zmiany te mogą wpływać także na cały związek metropolitalny. W artykule opisano działania, które zostały zainicjowane w przestrzeni publicznej centrum Katowic – miasta poprzemysłowego, należącego do rdzenia Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej. Podejmowane od początku XXI wieku inicjatywy w obrębie przestrzeni publicznych, stały się elementem poprawy jakości życia, aktywizacji mieszkańców oraz częścią strategii promocji miasta i regionu. Celem artykułu jest ukazanie roli nowych przestrzeni publicznych w kształtowaniu zmiany wizerunku miasta oraz nowej tożsamości metropolitalnej Katowic.

SŁOWA KLUCZOWE

Katowice, przestrzeń publiczna, metropolia

WPROWADZENIE

Przestrzenie publiczne są sercem miasta. Decydują o postrzeganiu miasta, jego atrakcyjności, są wyznacznikiem jakości życia. Budowanie więzi społecznych oraz integracja mieszkańców są silnie zdeterminowane standardem i jakością przestrzeni publicznej. Zróżnicowane funkcje i formy, oraz indywidualny charakter powodują jej urozmaicenie, a wzbudzając zainteresowanie przechodniów przyciągają i zatrzymują ludzi.

Ważnym, szczególnie w kontekście miasta poprzemysłowego, jest również aspekt wizerunkowy. Przestrzenie publiczne stają się wizytówką miasta, a zmiany zachodzące w ich ramach stają się katalizatorem długofalowych zmian w większym obszarze. W sytuacji przemian zachodzących w miastach poprzemysłowych, można mówić o kształtowaniu nowych przestrzeni publicznych. Są to przestrzenie istniejące już wcześniej, znaczące dla miasta i mieszkańców, które na skutek zmian związanych z osłabieniem gałęzi sektora przemysłu i górnictwa, wraz z miastem, przechodzą metamorfozę. Nowe przestrzenie wytwarzane są również w otoczeniu nowo realizowanych inwestycji architektonicznych. Pozytywne zmiany w przestrzeniach publicznych często sprawiają, że stają się one wizytówką nie tylko miasta, ale całej metropolii.

1. Przestrzeń publiczna sercem metropolii.

Przestrzenie publiczne różnią się od siebie formą, zagospodarowaniem, skalą, położeniem i powiązaniem z otoczeniem, ale także różnią się od siebie znaczeniem. Może być ono rozpatrywane w skali dzielnicy lub miasta, ale w kontekście miast metropolitalnych można mówić o znaczeniu w skali całej metropolii.

Metropolizacja stanowi jeden z ważniejszych wyznaczników rozwoju społeczeństwa i kraju. Dzieje się tak, ponieważ miasta metropolitalne stanowią ośrodki nowoczesnej technologii, z dominującą funkcją usług, często specjalistycznych i wysokorozwiniętych [1]. Ośrodki te są również dobrze skomunikowane z innymi miastami regionu, ale także najważniejszymi miastami kraju oraz zagranicy. Zasoby kulturowe jakimi dysponują metropolie stają się atrakcyjne turystycznie, powodując napływ odwiedzających. Również środowisko naukowe i akademickie oraz możliwości zatrudnienia w sektorze finansowym, czy technologicznym mają duży wpływ na zwiększającą się liczbę ludności [1].

Proces napływu i koncentracji ludności w metropoliach, jak i w innych miastach, bardzo często powoduje jednak pogłębienie zjawiska rozdzielenia miejsc pracy od miejsc zamieszkania. Nasila to suburbanizację, powodując jednocześnie codzienny wzmożony ruch i wyludnianie centrów w porze popołudniowej. Między innymi to ostatnie zjawisko sprawia, że najważniejsze w skali miasta przestrzenie publiczne muszą podnosić poziom atrakcyjności, aby przyciągnąć i zatrzymać tam mieszkańców.

Mnogość rodzajów przestrzeni publicznych oraz ich różnorodność wzbudzają wątpliwości, które z nich są tymi najważniejszymi w skali metropolii. Na podstawie wymienionych wyżej cech charakteryzujących metropolie można wskazać, które przestrzenie publiczne podkreślają charakter miasta metropolitalnego, oraz które przestrzenie mogą mieć znaczenie ponadlokalne.

Przestrzeniami publicznymi, znaczącymi w skali metropolii są przede wszystkim przestrzenie położone w centralnych obszarach miasta (np. Times Square w Nowym Jorku), usytuowane przy głównych węzłach komunikacyjnych (np. Dworzec Główny w Berlinie) oraz towarzyszące obiektom architektonicznym, o znaczeniu ponadlokalnym (np. Centrum Pompidou w Paryżu).

Położenie i znaczenie przestrzeni nie jest jednak jednoznaczne z ich jakością. Cechy, które sprawiają, że przestrzenie publiczne są popularne, często odwiedzane i dobrze oceniane przez użytkowników to: dostępność, możliwość zaangażowania ludzi w różne aktywności, w obrębie tej przestrzeni, wygoda i atrakcyjność wizualna oraz aktywność społeczna poprzez miejsce spotkań [2]. Także zaprojektowanie z uwzględnieniem tożsamości miejsca oraz uwzględnienie potrzeb różnych grup społecznych jest istotną składową jakości.

Dopiero połączenie tych cech: położenia w kontekście znaczenia dla metropolii oraz jakości zagospodarowania jest przepisem na sukces metropolitalnych przestrzeni publicznych.

Przykładem realizacji łączącej wszystkie te cechy jest Battery Park City w Nowym Jorku [3]. Położony w Dolnym Manhattanie, nad rzeką Hudson obszar w latach 80 XX wieku był składowiskiem odpadów. Przez 10 lat niezagospodarowany teren niszczał, do czasu zainwestowania w niego, relatywnie niewielkich do skali przedsięwzięcia funduszy. Wybudowano odcinek promenady o długości 1,5 km, zadbano o detale i dostosowane do kontekstu meble miejskie. Dzięki tym zabiegom powstała wysokiej klasy przestrzeń publiczna, która ożywiła tę część miasta.

Fot. 1. Times Square, Nowy Jork. Źródło: *NYCgo.com*
Pic. 1. Times Square, New York. Source: *NYCgo.com*

Fot. 2. Dworzec Główny w Berlinie. Źródło: *myradiantcity.com*
Pic. 2. Station, Berin. Source: *myradiantcity.com*

Fot. 3. Plac przy Centrum Pompidou, Paryż. Źródło: *www.europeanbestdestinations.com*
Pic. 3. Pompidou Center, Paris. Source: *www.europeanbestdestinations.com*

Fot. 4. Dolny Manhattan, lata 80. XX wieku, Nowy Jork. Źródło: *www.doobrybrain.com*
Pic. 4. Lower Manhattan, 80s. XX, New York. Source: *www.doobrybrain.com*

Fot. 5. Dolny Manhattan, lata 80. XX wieku, Battery Park City, Nowy Jork. Źródło: *www.mapio.net*
Pic. 5. Lower Manhattan, 80s. XX, Battery Park City, New York. Source: *www.mapio.net*

Również niewielkie i niskobudżetowe zmiany potrafią odmienić oblicze miasta. Times Square w Nowym Jorku to miejsce, które łączyło ruch pieszy, samochodowy, rowerowy i komunikacji miejskiej o bardzo dużym natężeniu Miejsce to nie sprzyjało pieszym, ze względu na utrudnienia w przemieszczaniu, hałas i spaliny. W momencie zamknięcia tego miejsca dla ruchu samochodowego (zamknięto Broadway od 42. do 47 ulicy), przestrzeń stała się niezwykle atrakcyjna dla ludzi [4]. Popularność przerosła oczekiwania organizatorów, na tyle, że nie zdążono nawet zakupić mebli miejskich. Aby wyjść naprzeciw nagłej potrzebie zapewnienia miejsc do siedzenia, władze kupiły tanie i popularne leżaki w supermarkecie, by służyły ludziom do czasu zagospodarowania przestrzeni wyższej jakości meblami.

Fot. 6,7,8,9. Times Square, Nowy Jork. Źródła: *www.nj.com*, *www.thecityfix.com*, *www.designobserver.com*
Pic. 6,7,8,9. Times Square, New York. Sources: *www.nj.com*, *www.thecityfix.com*, *www.designobserver.com*

2. Katowice - nowe przestrzenie publiczne w metropolitalnym mieście poprzemysłowym.

Katowice, stolica Śląska, jedno z największych miast Południowej Polski, przez lata kojarzone było z przemysłem i górnictwem. Miasto powstałe z połączenia kilku osad, gwałtownie rozwinęło się w połowie XIX wieku w wyniku budowy kolei. Dzięki górniczemu Sztygarowi Franckowi Wincklerowi, Katowice wyrosły na przemysłową potęgę i były nią niemal do schyłku XX wieku, kiedy to w wyniku zmian polityczno-gospodarczych górnictwo i przemysł straciły na znaczeniu. Od tego momentu Katowice próbowały odnaleźć sposób na nowe życie dla miasta, zmianę wizerunku i zatrzymanie mieszkańców [5].

Katowice, tak jak i inne miasta Górnego Śląska, charakteryzuje brak jednego wyraźnego centrum. Spowodowane jest to historycznym, jednoczesnym rozwojem odrębnych innych miejscowości, które dopiero w późniejszym czasie połączone zostały w jedno miasto. Stolica Górnego Śląska od wielu lat walczy ze stereotypem brudnego, górniczo-przemysłowego miasta. Wizerunek ten, choć od kilkunastu lat nie ma pokrycia w rzeczywistości, jest silnie zakorzeniony w Polsce i Europie.

Problem istnienia słabej jakości przestrzeni publicznych po przemianach gospodarczo -społecznych, oraz związany z tym problem wizerunkowy został dostrzeżony przez władze miasta na początku XXI wieku. Podjęto próby naprawy tej sytuacji. Odzwierciedlenie tych prób odnaleźć można w dokumentach strategicznych, planach i raportach.

W Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2020", powstałej w 2005 roku, „centrum" oraz „metropolitalność", stanowią dwa z pięciu punktów ciężkości w rozwoju miasta Katowice [6]. Jako jeden z priorytetów wskazano, kształtowanie wielkomiejskiej zabudowy, przestrzeni publicznych o funkcjach kulturalnych i rozrywkowych (...)'. Celem tych działań miało być wzbogacenie Katowic o reprezentacyjną przestrzeń centralną, rozpoznawalną w szerokim otoczeniu oraz taką, z którą identyfikują się zarówno mieszkańcy Katowic, jak i Aglomeracji Górnośląskiej. Projekty strategiczne wymienione w tym dokumencie wskazują jednak, że nacisk położony został raczej na obiekty kubaturowe, a nie przestrzeń publiczną. Wśród wyszczególnionych projektów wiele zostało zrealizowanych, na przykład: budowa Nowego Muzeum Śląskiego, Międzynarodowego Centrum Kongresowego oraz Centrum Nauki i Edukacji Muzycznej „Symfonia". Co prawda, jakość przestrzeni publicznej w „Strategii Rozwoju Miasta „Katowice 2020" zeszła na dalszy plan, jednak realizację wielu spośród planowanych inwestycji kubaturowych można uznać za sukces i zalążek do dalszych, pozytywnych działań w obrębie centralnej przestrzeni miasta.

„Strategia rozwoju miasta „Katowice 2030" jest poniekąd aktualizacją wcześniejszego dokumentu, uwzględniającą nowe, światowe tendencje w projektowaniu miast oraz zmiany, które zaszły w Katowicach od powstania w 2005 roku poprzedniej „Strategii" [7]. Punkty ciężkości nowej strategii zostały określone jako: jakość życia, transport i logistyka miejska, przedsiębiorczość i rozwój gospodarczy oraz metropolitalność i obszar śródmiejski. Autorzy wskazali wysoką jakość przestrzeni publicznych, wpisanych w kontekst historyczny tkanki architektoniczno-urbanistycznej oraz nowatorskie realizacje architektoniczno – urbanistyczne, traktowane priorytetowo dla wzmocnienia pozycji Katowic, jako stolicy Górnego Śląska i metropolii w Europie XXI wieku.

Trzecim analizowanym dokumentem jest „Strategia promocji Katowic" powstała w 2012 roku [8]. Nisko oceniono atrakcyjność centralnych przestrzeni miasta, a co za tym idzie, oferta spędzania wolnego czasu w centrum miasta uwarunkowana została zmianą estetyki i funkcjonalności przestrzeni publicznych w obszarze śródmieścia jako katalizator pozytywnych zmian wskazać można natomiast, kandydaturę Katowic do miana Europejskiej Stolicy Kultury z 2009 roku. Pomimo, iż ostatecznie to Wrocław został wybrany jako ESK 2016, to sama kandydatura Katowic oraz inwestycje z nią związane, stały się motorem napędowym niewielkich, lecz długofalowych zmian w przestrzeniach publicznych.

Z analizy wymienionych wyżej trzech dokumentów strategicznych wynika, że władze Katowic starają się zmienić wizerunek miasta przemysłowo-górniczego, na obraz nowoczesnej metropolii, stolicy Górnego Śląska, ważnego miejsca na mapie Europy XXI wieku. Zmiany zapoczątkowane 15-20 lat temu, skoncentrowano głównie na nowatorskich realizacjach architektonicznych, jednak w ostatnich 5-8 latach zauważyć można pozytywne przemiany w przestrzeniach publicznych centralnych części miasta. Nowa jakość przestrzeni, szeroka oferta kulturalno-rozrywkowa oraz coraz większe bogactwo funkcji, w skali całej metropolii, pozwalają Katowicom zaistnieć w czołówce najbardziej przyjaznych człowiekowi polskich, a nawet europejskich metropolii.

W Katowicach, jak i innych miastach, wyróżnić można wiele rodzajów przestrzeni publicznych, ze względu na formę, funkcję i położenie. Jak już jednak we wstępie wspomniano, spośród „nowych", metropolitalnych przestrzeni wyróżnić można przede wszystkim dwa rodzaje: te już istniejące, które na skutek zmian w mieście również ulegają przekształceniu, oraz przestrzenie powstałe przy nowo realizowanych inwestycjach architektonicznych.

Fot. 10,11,12,13. „Nowe" przestrzenie publiczne Katowic. Plac Szewczyka (zdjęcie historyczne/współczesne) oraz Muzeum Śląskie (zdjęcie historyczne/współczesne). Źródła: *katowice.naszemiasto.pl*, *newsweek.pl*, *katowice.wyborcza.pl*, *katowice24.pl*
Pic. 10,11,12,13. „New" public spaces in Katowice. Szewczyk's Place (historical/contemporary) and Silesian Museum (historical/contemporary) Sources: *katowice.naszemiasto.pl*, *newsweek.pl*, *katowice.wyborcza.pl*, *.katowice24.pl*

Przykładem przestrzeni „nowej", jako tej, która była istniejąca, lecz uległa przemianie, jest Plac Szewczyka przed Dworcem PKP. Do roku 2010 przestrzeń placu można określić jako dwupoziomową. Dominującą funkcją placu był węzeł komunikacyjny, natomiast ruch pieszy odbywał się kładką wyniesioną ponad poziom placu. Rozwiązanie to stawiało ruch kołowy jako priorytetowo, nie uwzględniając skali człowieka. Zgodnie ze współczesnym trendem „miasta dla ludzi, nie dla samochodów", w roku 2010 rozpoczęto przebudowę dworca wraz z otoczeniem. Działania podjęte przez inwestora oraz projektantów są w środowisku architektów i miejskich aktywistów uznawane za kontrowersyjne, ze względu na nie zachowanie żelbetowych kielichów, stanowiących charakterystyczny element dworca oraz budowę centrum handlowego. Pomimo kontrowersji związanych z inwestycją, przestrzeń Placu Szewczyka dostosowana dziś do skali człowieka, wzbogacona starannymi detalami, stanowi część sieci przestrzeni publicznych łączących centrum miasta z dworcem. Plac jest znaczący nie tylko w skali miasta, ale także w całej metropolii, ze względu na położenie przy najczęściej odwiedzanym śląskim dworcu.

Innym „nowej" rodzajem przestrzeni publicznej jest ulica Mariacka. Jedna z najważniejszych ulic Śródmieścia, kiedyś obciążona ruchem kołowym, dziś stanowi deptak. Położona w niedalekiej odległości od Rynku, do roku 2008 nie stanowiła przyjaznej człowiekowi przestrzeni publicznej. Wraz z zamknięciem w jej obrębie ruchu kołowego, nowego jej zagospodarowania i przekształcenia w deptak, stała się towarzyskim sercem miasta i jedną z najczęściej odwiedzanych przez mieszkańców oraz przyjezdnych przestrzeni Katowic.
Nowa siedziba Muzeum Śląskiego wraz z otoczeniem stanowi przykład połączenia nowoczesności i innowacji z poszanowaniem historii i kontekstu miejsca. Położona w centralnej części miasta, na tzw. Osi Kultury[1], inwestycja powstała w 2015 roku, na terenie dawnej kopalni Katowice. Dzięki usytuowaniu znacznej części obiektu pod ziemią - w nawiązaniu do tradycji górniczej - wyeksponowano budynki pokopalniane, wraz z szybem znajdujące się na powierzchni. Przeszklone prostopadłościany wystające ponad poziom gruntu, umożliwiają oświetlenie wystaw, jednocześnie nie przesłaniają zabytkowych budynków. Powstała w ten sposób nowa przestrzeń publiczna jest istotną w skali metropolii, a jednocześnie podkreśla tożsamość i historię miejsca.

[1] Oś Kultury- również Strefa Kultury, potoczna nazwa położonych po sąsiedzku Hali Widowiskowej Spodek, Międzynarodowego Centrum Kongresowego oraz Muzeum Śląskiego przy Alei Roździeńskiego

Fot.15. Plac Szewczyka w Katowicach. Źródło: *www.sudarchitectes.pl*
Pic.15. Szewczyk's Place in Katowice. Source: *www.sudarchitectes.pl*

Fot. 16. Ulica Mariacka przed rokiem 2008.
Źródła: *www.dziennikzachodni.pl*
Pic. 16. Mariacka Street before 2008
Sources: *www.dziennikzachodni.pl*

Fot. 17. Ulica Mariacka współcześnie.
Źródła: *www.katowice.pressf11.pl*
Pic. 17. Mariacka Street contemporary.
Sources: *www.katowice.pressf11.pl*

Fot. 18. Muzeum Śląskie. Źródło: *www.katowice24.pl*
Pic. 18. Silesian Museum. Source: www.katowice24.pl

Budynkiem sąsiadującym z Muzeum Śląskim, położonym także w Strefie Kultury, jest siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia, powstała w 2014 roku. Prostopadłościenny obiekt, o ceglanej, nawiązującej do architektury Nikiszowca elewacji, stanowi środkową część Osi Kultury. NOSPR jest jedną z najnowocześniejszych i najważniejszych sal koncertowych w tej części Europy. Przestrzeń publiczna zaprojektowana w otoczeniu obiektu podkreśla wyjątkowość tego miejsca, lecz go nie przytłacza. Skromny i prosty plac w części frontowej oraz towarzysząca zieleń eksponują siedzibę NOSPR. Efektownym łącznikiem tej części Strefy Kultury z dalszym jej ciągiem, aż do Spodka, jest kładka nad ulicą Olimpijską. Otoczenie NOSPR-u jest przykładem nowej przestrzeni publicznej, która pomimo prostoty, wraz z obiektem, przy którym powstała, jest znacząca w skali całej metropolii.

Niemal na zakończeniu Osi Kultury, w bezpośrednim sąsiedztwie hali Spodek, w 2015 roku oddano do użytku Międzynarodowe Centrum Kongresowe. To jedno z największych centrów kongresowych we wschodniej Europie, jest budynkiem i przestrzenią publiczną w jednym. Oryginalna i dość niska bryła przecięta została obniżeniem podkreślającym oś biegnącą od Muzeum Śląskiego, aż do Spodka. W obniżeniu tym, prowadzącym przez dach budynku, biegnie przestrzeń spacerowa, łącząca plac przed Spodkiem z ulicą Olimpijską. Dach na tym fragmencie zaprojektowany został jako zielony, co z połączeniu z niezwykle starannie dobranym detalem posadzki i małej architektury, dało wysokiej jakości przestrzeń. W związku z rozwojem turystki biznesowej, MCK jest jednym z najczęściej odwiedzanych miejsc w Katowicach i jest obiektem o ogromnym znaczeniu nie tylko w Polsce, ale również w skali europejskiej. Nowa przestrzeń publiczna powstała na dachu budynku, jest przykładem nowoczesnego i nietuzinkowego podejścia do tworzenia miejsc przyjaznych ludziom w miastach metropolitalnych.

Podsumowanie.

Miasta to przede wszystkim ludzie. To, gdzie ludzie się spotykają oraz jak się przemieszczają, stanowi podstawę funkcjonowania miasta. Przyjazne człowiekowi i pełne życia przestrzenie publiczne, są kluczem do tworzenia miasta, w których chce się mieszkać i spędzać czas. Metropolie, ze względu na swoją wielkość, położenie i funkcje jakie w nich się mieszczą, stanowią jednocześnie wyzwanie, ale i pole do popisu dla tworzenia dobrej jakości przestrzeni publicznych. Nowe przestrzenie, zarówno te przekształcane jak i tworzone zupełnie od podstaw, powinny być inwestycją w poprawę jakości życia, wizerunku i impulsem do dalszych zmian.

Władze Katowic, po stagnacji spowodowanej przemianami gospodarczymi, zaczęły pracować nad poprawą sposobu postrzegania miasta, między innymi poprzez wprowadzanie zmian w tkance architektoniczno-urbanistycznej. Wraz ze zmianami zagospodarowania przestrzeni oraz tworzeniem nowych miejsc przyjaznych człowiekowi, w kwestii jakości życia, Katowice zaczęły stawać się liderem wśród śląskich miast, jak i równym partnerem dla innych europejskich metropolii. Poprzemysłowe miasto w przeciągu kilkunastu lat stało się innowacyjne, nowoczesne i przyjazne mieszkańcom. Stolica Śląska może stanowić przykład dla miast sąsiadujących, jak zróżnicowane działania w przestrzeni, stają się impulsem do pozytywnych zmian. W związku z charakterem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jako związku kilkunastu miast, istnieje możliwość i potrzeba tworzenia sieci metropolitalnych przestrzeni publicznych. Na przykładzie Katowic można stwierdzić, że założenie tworzenia sieci przestrzeni publicznych jest słuszne: scala miasto, poprawia komunikację i jakość życia oraz zachęca ludzi do odwiedzin.

Odnowa śródmieść miast, szczególnie poprzemysłowych jest konieczna. Inwestycje w poprawę i tworzenie nowych przestrzeni publicznych o wysokiej jakości dają długofalowe, pozytywne rezultaty.

Fot.19. Siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia. Źródło: *www.dziennikzachodni.pl*
Pic.19. The Polish National Radio Symphony Orchestra. Source: *www.dziennikzachodni.pl*

Fot. 20. Międzynarodowe Centrum Kongresowe. Źródło: *www.katowice.wyborcza.pl*
Pic. 20. International Congress Centre. Source: *www.katowice.wyborcza.pl*

Bibliografia

1. Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G., Obszary metropolitalne w Polsce - diagnoza i rekomendacje W: Studia regionalne i lokalne nr 1(35)/2009, ISSN 1509-4995
2. Project for Public Spaces, *www.pps.org*.
3. Transkrypcja wystąpienia Amandy Burden w ramach TED *www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work.*
4. Transkrypcja wystąpienia Janette Sadik Khan w ramach TED *www.ted.com/talks/janette_sadik_khan_new_york_s_streets_not_so_mean_any_more/transcript.*
5. Historia miasta, *www.katowice.eu/miasto/o-mie%C5%9Bcie/informacje-o-mie%C5%9Bcie/historia-miasta*, dostęp dnia 13.04.2016 r.
6. Strategia rozwoju miasta „Katowice 2020", 2005, dostępna: *www.bip.katowice.eu/Lists/Dokumenty/Attachments/61728/4-52-1068-05z.pdf.*
7. Strategia rozwoju miasta „Katowice 2030", 2015, dostępna: *www.katowice.eu/Documents/strategia_miasta_sklad.pdf.*
8. Strategia promocji Katowic, 2012, dostępna: *www.katowice.eu/SiteAssets/miasto/o-mie%C5%9Bcie/strategia-promocji-miasta/Strategia%20Promocji%20Katowic%2025.10.2012.pdf.*

FORMING „NEW" PUBLIC SPACES IN A METROPOLITAN CITY BY THE EXAMPLE OF KATOWICE

SUMMARY

Along with the changes of contemporary cities, public spaces also transform. Social, economical and technological changes cause public spaces transformations. This gives an impulse for a city quarter, or even a whole city to change and develope. In a case of a metropolitan city this public space change may influence the entire metropolis. The article shows changes in the public spaces of Katowice - a postindustrial metropolis. The article goal is to show how public spaces changes may help create a new image and identity of a postindustrial metropolis.

KEYWORDS

Katowice, public spaces, metropolis

prof. dr hab. inż. arch. Piotr LORENS
Politechnika Gdańska, *e-mail: plorens@pg.edu.pl*

TRANSFORMACJA ŚRÓDMIEŚCIA GDAŃSKA – WYBRANE ASPEKTY KREOWANIA NOWEGO OBLICZA CENTRUM METROPOLII

STRESZCZENIE

W ramach artykułu poruszono zagadnienia związane z uwarunkowaniami oraz specyfiką kształtowania obszaru Śródmieścia Gdańska. Obszar ten – podobnie jak ma to miejsce w odniesieniu do innych dużych polskich miast – łączy w sobie funkcje centrum kształtującej się metropolii, z obszarem, o niezwykle dużej atrakcyjności turystycznej. Równocześnie wskazać można na jego specyficzne cechy, odróżniające go od innych obszarów centralnych: stanowi ono tylko jedno z szeregu ogniw centralnego pasma usługowego metropolii, dysponuje znaczącymi rezerwami obszarów rozwojowych, w jego granicach lokuje się obecnie znaczący program mieszkaniowy o charakterze śródmiejskim, a wreszcie – realizowane inwestycje w sposób znaczący zmieniają geometrię powiązań funkcjonalno – przestrzennych obszaru. Dodatkowo wskazać należy na zmieniający się w ostatnich latach kontekst ogólno-miejski i regionalny: także i w tym wypadku przekształcenia istniejących struktur i realizowane nowe inwestycje o charakterze infrastrukturalnym (i nie tylko), uznać należy za czynnik odróżniający sytuację Śródmieścia Gdańska, od obszarów centralnych innych polskich miast. Na tym tle nieco dokładnej przedstawione zostały procesy przekształceń wybranych obszarów, w tym w szczególności: transformacja Wyspy Spichrzów, rozwój Młodego Miasta, realizacja Forum Gdańsk oraz przekształcenia dzielnicy Długie Ogrody. Omówione zostały także projekty i przedsięwzięcia związane z rewitalizacją oraz przekształceniami obszarów zdegradowanych, stanowiących naturalne dopełnienie w/w przedsięwzięć, o strategicznym dla całości Śródmieścia charakterze. Podsumowaniem tych rozważań stały się refleksje Autora, dotyczące relacji pomiędzy realnie zachodzącymi procesami rozwojowymi, a koncepcjami urbanistycznymi i planistycznymi dla przedmiotowego obszaru.

SŁOWA KLUCZOWE

Śródmieście Gdańska, procesy rozwojowe, transformacje urbanistyczne, współczesne inwestycje

WPROWADZENIE

Rozwój urbanistyczny Gdańska na przestrzeni wieków wielokrotnie już był dyskutowany i opisywany. Rzadko koncentrowano się jednak na jego dziejach w okresie XIX i XX wieku, brak jest także omówień współczesnych przekształceń obszaru. W nielicznych przypadkach odnoszono się do koncepcji urbanistycznych, w tym niezrealizowanych, które opracowywano jako projekty studialne i realizacyjne, a które mogą mieć istotne znaczenie, w kontekście dyskusji nad ciągłością i aktualnością poszczególnych idei rozwojowych.

Jednym z ważniejszych zagadnień jest przy tym problem samej delimitacji obszaru Śródmieścia Gdańska. W kontekście tak złożonego i zróżnicowanego funkcjonalnie i przestrzennie obszaru należy wziąć pod uwagę cały szereg czynników: określenie obszarów tożsamości miasta, funkcjonujących centrów administracyjnych i usługowych, wreszcie — szeroko pojętej dzielnicy śródmiejskiej, grupującej m.in. wysoko-intensywne obszary mieszkaniowe oraz usługi o charakterze unikatowym [Wallis, 1979]. Na te problemy nakłada się kwestia obsługi komunikacyjnej Śródmieścia, jego powiązania z resztą miasta, regionem i całym krajem. Do tego dochodzą zagadnienia zmiany struktury powiązań pomiędzy tymi elementami na przestrzeni dziejów, w tym m.in. utraty znaczenia niektórych obszarów i struktur na rzecz innych. Nie bez znaczenia pozostały także decyzje m. in. o politycznym podłożu, a związane z nadaniem powojennej odbudowie określonego charakteru oraz niemal całkowitej wymiany ludności.

W kontekście dyskusji o obecnym kształcie i przyszłości analizowanego obszaru należy także wspomnieć współcześnie realizowane projekty i przedsięwzięcia inwestycyjne. Mają one zarówno charakter infrastrukturalny, jak i kubaturowy, a wpływ na kształt obszaru mają także działania

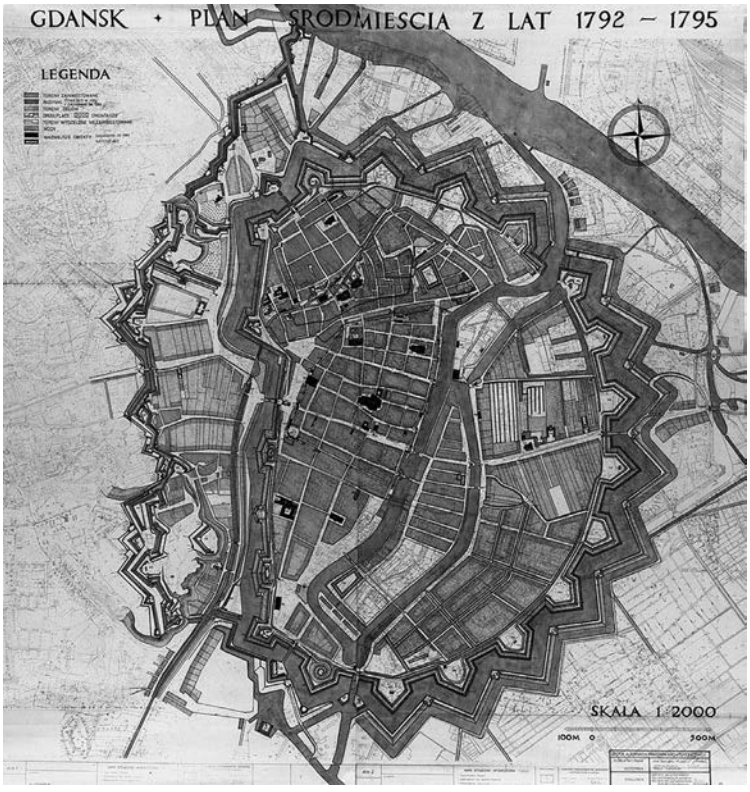
podejmowane w innych fragmentach miasta, czy wręcz poza jego granicami. Wymienić tu należy m.in. nowy układ komunikacyjny tzw. Trasy Sucharskiego (wraz z tunelem pod Martwą Wisłą), czy ciąg tzw. Obwodnicy Południowej Gdańska. Nie mniej jednak, biorąc pod uwagę wszystkie te kwestie, dzielnicą śródmiejską Gdańska nazwać można obszar ok. 800ha, obejmujący zarówno miasto w granicach tzw. obwałowań nowożytnych, jak i obszary bezpośrednio z nim sąsiadujące od zachodu i północy. Obszar ten jest – rzecz jasna – ogromnie zróżnicowany wewnętrznie, jednakże zagadnienie analizy i opisu jego morfologii znacząco wykracza poza ramy niniejszego opracowania.

1. Śródmieście Gdańska – tło współczesnych procesów rozwojowych.

Niezależnie od w/w stwierdzenia należy przyjąć, iż analiza obszaru śródmiejskiego jako tła współczesnych jego procesów rozwojowych nie powinna pomijać ogólnego opisu jego genezy. Z góry należy jednak zastrzec, iż omówienie to obejmować będzie jedynie wybrane zagadnienia, istotne z uwagi na treść niniejszego artykułu.

1.1. Śródmieście jako „orbis interior" w kontekście pierścienia fortyfikacji.

Jak wspomniano we wprowadzeniu, Śródmieście Gdańska obejmuje w swoich obecnych granicach tereny urbanizowane od ponad tysiąclecia. Gdańsk, przeżywający swoje najświetniejsze lata w dobie Średniowiecza i Renesansu, żył głównie z handlu m.in. zbożem [Cieślak, Biernat, 1975]. Dlatego też jego sercem pozostawał zawsze port na Motławie i związane z nim tereny zajęte przez spichlerze. W późniejszym okresie, na skutek otoczenia pierścieniem fortyfikacji nowożytnych uzyskało ono dość duże tereny pod zabudowę. Wtedy to, do dzielnic o średniowiecznym rodowodzie dołączyły nowe, takie jak: Dolne Miasto, Długie i Nowe Ogrody (patrz Rys. 1.).



Rys. 1. Obszar Śródmieścia Gdańska w granicach obwałowań nowożytnych. Stan na okres 1792-1795r. Opracowanie: ZAPA Gdańsk, S. Michel, S. Philip. Źródło: archiwum Autora.

Nowa sytuacja polityczna — odcięcie na skutek rozbiorów od naturalnego zaplecza, jakim była zlewnia Wisły – zaowocowała znaczącą degradacją ekonomiczną i przestrzenną miasta [Cieślak, Biernat, 1975]. Sytuacja ta miała się odmienić dopiero w drugiej połowie XIX wieku, kiedy rząd ówczesnych Prus zadecydował, o wdrożeniu polityki odnowy i „podźwignięcia" miast wschodniej części rodzącego się cesarstwa. Polityka ta przyczyniła się zarówno do podjęcia znaczących działań inwestycyjnych w mieście, jak i do polepszenia stanu jego gospodarki, przy czym dodać należy, iż tempo rozwoju Gdańska nie było w stanie dorównać innym znaczącym ośrodkom gospodarczym Niemiec.

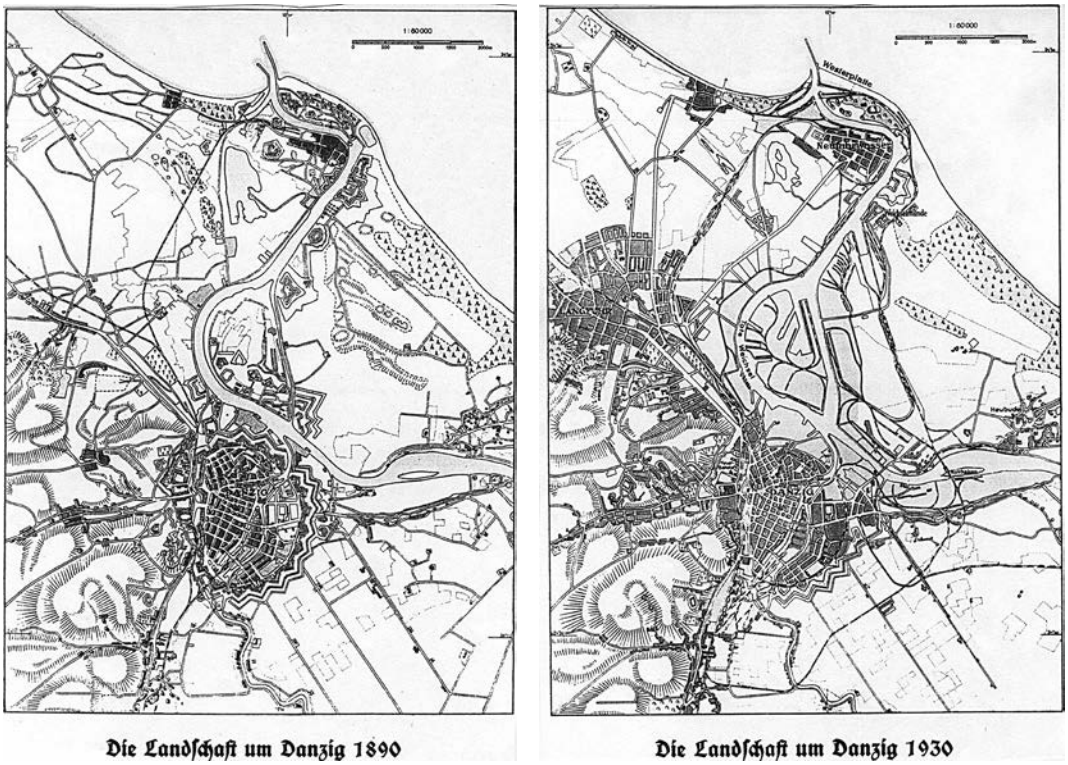
1.2. Uwarunkowania fizjograficzne i ich wpływ na kształtowanie się struktury miasta.

Wraz z podjęciem działań zmierzających do polepszenia stanu gospodarki miasta zmianie uległa jego rola. Miasto, zepchnięte dotychczas do roli jednego z większych garnizonów, zaczęło przeżywać swój renesans. Likwidacji uległy obwałowania, a na ich miejscu rozwinęły się nowoczesne układy komunikacji kolejowej i kołowej, połączone z reprezentacyjną zabudową śródmiejską. Równocześnie dawne tereny portowe nad Motławą straciły swoje pierwotne znaczenie na rzecz położonych bliżej morza wybrzeży Martwej Wisły. Obszary zajęte dawniej przez fortyfikacje, zostały wykorzystane pod rozwój przemysłu, w tym m.in. stoczniowego [Massalski, Stankiewicz, 1969].

Z racji jednak na znaczące ograniczenia fizjograficzne – w tym trudności w zabudowie rozległych terenów wzgórz morenowych, czy Żuław oraz uzależnienie rozwoju infrastruktury transportowej od rozwoju połączeń w kierunku Słupska i dalej Szczecina – rozwój ten przybrał charakter pasmowy, czego efektem stało się wzmocnienie impulsów rozwojowych takich dzielnic jak: Orunia, Wrzeszcz czy, Oliwa.

Zmiany te można łatwo zaobserwować, porównując ze sobą obrazy kartograficzne miasta pochodzące z różnych okresów historycznych. Interesującym — i szerzej dotychczas nieznanym — źródłem tych informacji może być zestaw planów miasta z lat 1890 i 1930 [Creutzburg, 1936]. Można z nich wnioskować nie tylko o rozwoju samego Śródmieścia, ale i jego usytuowaniu w całym zespole miejskim. Plany te dostarczają także informacji o rozwoju i przekształceniach takich układów, jak drogi, koleje czy port, pozostających nie bez wpływu na losy zarówno historycznego Śródmieścia, jak i nowych struktur Śródmiejskich, m.in. Wrzeszcza (patrz Rys. 2.).

Ponad pół wieku degradacji miasta do roli drugorzędnego ośrodka administracyjnego i garnizonowego spowodowało jednak, iż mimo pewnych działań o charakterze modernizacyjnym, nie nastąpiły w jego strukturze poważniejsze zmiany. Rozwijały się co prawda przedmieścia, lecz obszar Śródmieścia praktycznie zachował swój średniowieczny charakter. Miasto pozbawione było większych obiektów użyteczności publicznej, reprezentacyjnych założeń wielkomiejskich, znaczniejszych zakładów przemysłowych, a infrastruktura miejska ciągle jeszcze wymagała wielu nakładów. Słabo rozwijał się port — mimo wzrostu przeładunków, jego ranga znacznie spadła w porównaniu do Hamburga, Bremy, Lubeki czy Szczecina [Cieślak, Biernat, 1975]. Sytuacja ta skłoniła wreszcie władze pruskie do podjęcia znaczących działań, mających na celu rozwój miasta, a w szczególności jego Śródmieścia. Państwo posiadało na to środki pochodzące z kontrybucji, płaconej przez Francję na skutek przegranej wojny 1870—1871 r. Zresztą nie tylko Gdańsk był beneficjentem tej wojny — wiele miast pruskich wzbogaciło się w owym czasie o nowe gmachy i założenia urbanistyczne, często o monumentalnym charakterze. Przykładem tego typu działania, podjętego zresztą na obszarze poza granicami Śródmieścia, było m.in. zrealizowanie złożeń Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.



Rys. 2. Obszar Śródmieścia Gdańska w granicach obwałowań nowożytnych. Stan na okres 1792-1795r. Opracowanie: ZAPA Gdańsk, S. Michel, S. Philip. Źródło: archiwum Autora.

1.3. Defortyfikacja oraz będące jej skutkiem przekształcenia „zachodniego i północnego frontu Śródmieścia".

Jednym z działań mających przywrócić miastu jego dawny charakter, stało się reaktywowanie w 1878 r. prowincji Prus Zachodnich, ze stolicą w Gdańsku [Danzig und Seine Bauten, 1908]. Spowodowało to znaczny wzrost znaczenia miasta, a poza wymiarem politycznym miało także swój oddźwięk w ekonomii — znacznemu zwiększeniu uległo zapotrzebowanie na nowe biura i urzędy, wzrosła poważnie atrakcyjność Gdańska jako ośrodka administracyjnego i przemysłowego.

W pierwszym okresie — do 1895 r. — w granicach Śródmieścia zlokalizowano wiele gmachów użyteczności publicznej, a także zakłady przemysłowe i kolejne obiekty koszarowe. Ciągle jednak wypełniano tylko coraz ciaśniejsze struktury, ograniczane linią fortyfikacji. Gmachy te ubierano dalej w formy historyzujące, wzorując się na różnych stylach i epokach

W omawianym okresie w granicach fortyfikacji lokowano także nowe, znaczące założenia przemysłowe, jak choćby Rzeźnię Miejską przy ul. Angielska Grobla. Również na sąsiadującym terenie Dolnego Miasta rozwijały się i powstawały nowe zakłady produkcyjne. Do najważniejszych zaliczyć należy fabryki chemiczne oraz przemysłu spożywczego. Obsługę komunikacyjną tych założeń zapewniała systematycznie rozwijana sieć bocznic kolejowych. Zaczęto także zakładać nowe układy zieleni — m.in. na Placu Wałowym oraz Placu Heweliusza (d. Plac Obrońców Poczty Polskiej) [Stankiewicz, Szermer, 1959]. Jednak możliwości wytworzenia większych układów pojawiły się dopiero w konsekwencji likwidacji kompleksu bastionów okalających historyczne miasto. Obszar Śródmieścia, wypełniony zabudową, nie posiadał już prawie żadnych rezerw rozwojowych w obrębie fortyfikacji.

Zasadniczy przełom w rozwoju obszaru Śródmieścia nastąpił więc dopiero w 1895 r., kiedy to podjęto ostatecznie decyzję o niwelacji zachodniego pasa fortyfikacji. Decyzja ta wymuszona została postępującą ciasnotą i koniecznością znalezienia terenu pod kolejne inwestycje. Dodac tu należy, iż podobne działania podejmowano wówczas w wielu innych miastach niemieckich [Omilanowska, 2018]. Także i wiele z miast położonych obecnie na ziemiach polskich stało się areną przedsięwzięć rozwojowych na skalę wcześniej niespotykaną, pozwalającą na rozplanowanie nowoczesnych dzielnic śródmiejskich w postaci założeń pierścieniowych, okalających historyczne centra [Bugalski, 2018].

W kontekście Gdańska najważniejsza decyzja wiązała się ze zniesieniem niektórych z rejonów ograniczeń budowlanych [Biskup, 1995], co pozwoliło na rozplanowanie nowej, reprezentacyjnej części miasta. W konsekwencji podjętych licznych prób projektowych, wybrano koncepcję ukształtowania gdańskiego „ringu", wypracowaną przy udziale radcy budowlanego Jacobusa Stübbena z Kolonii. Urbanista ten był w ówczesnych Prusach dość znany, jako autor koncepcji zagospodarowania terenów pofortecznych Kolonii [Karnau, 1996]. Parę lat później (1903 r.), opracował także w sposób kompleksowy plan ogólny strefowy Poznania [Rybka, 1995]. Według wskazówek Stübbena w pracowni braci Zeuner opracowano w 1893 r. tzw. „Plan Zabudowy Miasta Gdańska", obejmujący nie tylko front zachodni fortyfikacji, ale także ich część północną, wzdłuż ulicy Wałowej, aż do wysokości wyspy Ołowianki (Rys. 3.). Nie zakładano jeszcze wówczas rezygnacji z umocnień pasa południowego i wschodniego, ani też z umocnień Grodziska i Biskupiej Górki [Danzig und Seine Bauten, 1908].

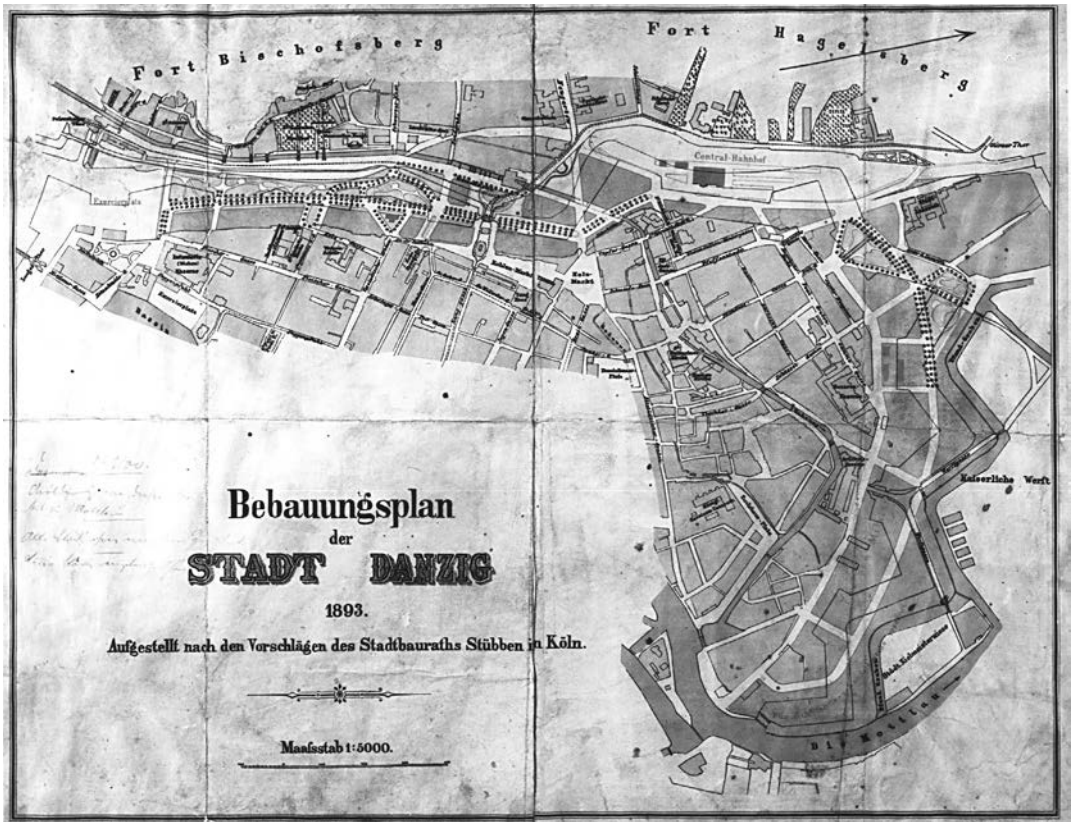
Plan ten przedstawiał dość spójne i jasne rozwiązanie, stwarzające dogodne warunki do rozwoju komunikacji, pozwalające na budowę nowoczesnych gmachów i uzyskanie prawdziwie wielkomiejskiego charakteru [Lorens, 1998]. Podstawowe jego założenia to: budowa półobwodnicy wokół Śródmieścia (tzw. Ringstrasse), dochodzącej na południu do Placu Wałowego, a na północy łączącej się z ul. Wałową na wysokości obecnego zespołu mieszkaniowego Brabank, rozwój intensywnego zainwestowania, o charakterze wielkomiejskim od strony zachodniej (tzw. „zachodni front Śródmieścia"), rozplanowanie założeń zielonych na krańcach północnym i południowym frontu zachodniego, obsadzenie ciągów komunikacyjnych szpalerami drzew oraz przeznaczenie „północnego frontu Śródmieścia" na funkcje związane z gospodarką morską, handlem oraz administracją, w tym wojskową. Tereny stykowe ze Stocznią Cesarską (dotychczas rozwijająca się poza granicami umocnień fortecznych, na wybrzeżu Martwej Wisły) przewidziane zostały do włączenia w jej obręb. Nie zakładano w tym rejonie, realizacji innych funkcji przemysłowych [Lipiński, Lorens, 2016]. Nowa zabudowa ujmowała w ramy pewne zachowane elementy dawnych obwałowań — utrzymana została m.in. Brama Wyżynna i Katownia. Likwidacji uległy resztki dawnego ogrodu Błędnika, a nowe założenia komunikacyjne zgrabnie łączyły układ uliczny Głównego i Starego Miasta z obszarami zewnętrznymi. Z ważniejszych połączeń należy tu wymienić przebicie z Targu Drzewnego do ulicy Nowe Ogrody, wyprowadzenie Podwala Przedmiejskiego do ul. Okopowej, przebicie ul. Gnilnej do nowego dworca czy kontynuację osi ul. Łagiewniki, aż do połączenia z ul. Jana z Kolna [Lorens, 1998].

W oparciu o powyższe projekty, władze miejskie przystąpiły do niwelacji obwałowań i rozplanowania nowej, reprezentacyjnej części Śródmieścia, wzbogaconej m.in. o monumentalne pomniki ku czci Cesarza czy żołnierzy poległych na frontach rozmaitych bitew. Najpierw likwidacji uległy fortyfikacje pasa zachodniego, a następnie sukcesywnie prowadzono prace na odcinku północnym. Po wytyczeniu układu ulicznego i założeniu licznych zieleńców, w tym alei przyulicznych, rozpoczęto inwestycje kubaturowe. Zgodnie z założeniami, w nowopowstałej części Śródmieścia znaleźć się miały funkcje reprezentacyjne, wielkomiejskie, świadczące o wspaniałości miasta i jego włodarzy. Około 1904 r. rozpoczęto realizację kompleksu zabudowy frontu północnego. Centralnym punktem tej części nowej dzielnicy stał się wielki skwer (Hansaplatz, ob. jego relikty noszą nazwę Wałów Piastowskich), ulokowany nieco na północ od dawnej Bramy Św. Jakuba. Na wschód od niego założono blok zabudowy w kształcie trójkąta, zwanego później „trójkątem naukowym", z racji umieszczonych na jego obszarze funkcji. Cała reszta tego obszaru

wraz z końcowym odcinkiem Ringstrasse, z wyjątkiem części pasa zabudowy przylegającego bezpośrednio do Motławy, została niestety, wchłonięta przez funkcje przemysłowe. Powstała tam bowiem nowa gazownia miejska, wybudowana w 1903 r. [Massalski, Stankiewicz, 1969]. Rozwijało się także budownictwo mieszkaniowe. W latach 1895—1918 powstało wiele nowoczesnych, jak na owe czasy, kamienic, bardziej ekskluzywnych w pobliżu, lub na terenie nowej dzielnicy reprezentacyjnej, oraz o niewysokim standardzie w innych partiach Śródmieścia. Wiele dawnych kamieniczek, zajmowanych dotychczas przez jedną rodzinę, zostało przebudowanych na domy wielorodzinne, wypełniano także do granic możliwości wolne jeszcze podwórka. Szczególnie niekorzystnie proces ten przebiegał w obszarze Głównego Miasta, gdzie zniszczeniu, lub znacznym przekształceniom uległo wiele wartościowych kamieniczek. Proces ten szybko doprowadził do przekształcenia Głównego Miasta oraz części Starego Miasta w nowoczesne Śródmieście kapitalistycznego miasta, ulegające jednak powolnemu wyludnieniu.

Okres 1878—1918 r. przyniósł więc Śródmieściu Gdańska istotne zmiany. Na skutek korzystnej koniunktury politycznej i gospodarczej obszar praktycznie nienaruszony od czasów renesansu i baroku w ciągu niespełna 40 lat przekształcił się w nowoczesne założenie Śródmiejskie, o dobrze rozwiniętej infrastrukturze komunikacyjnej, bogate w liczne funkcje, decydujące o jego wielkomiejskim charakterze (Fot. 1.) oraz – w części wschodniej i południowej – funkcje przemysłowe (Fot. 2.) . I chociaż zniszczeniu uległo wiele wartościowych elementów, w tym unikalne często elementy zabudowy czy układu obronnego, to w zamian miasto otrzymało reprezentacyjne założenie, które w znacznej mierze uległo jednak zniszczeniu w czasie II wojny światowej. Schemat urbanistyczny zaproponowany w regulacji Stübbena funkcjonuje — mimo licznych zmian, m.in. co do charakteru głównych ulic — do dnia dzisiejszego. W okresie międzywojennym decyzją Traktatu Wersalskiego utworzone zostało Wolne Miasto Gdańsk. Zasadnicza zmiana roli miasta spowodowała liczne konsekwencje dla funkcjonowania jego Śródmieścia. Na obszarze tym ulokowanych było wiele zespołów koszarowych i administracyjnych, związanych z garnizonem. W związku z demilitaryzacją miasta zostały one opuszczone przez wojsko, a władze miejskie podjęły decyzję, o przeznaczeniu ich na siedziby m.in. policji oraz różnych urzędów i instytucji, w tym polskich [Massalski, Stankiewicz, 1969]. Demilitaryzacja niosła jednak i bardziej znaczące konsekwencje. Tuż po zakończeniu I wojny, z uwagi na narastające trudności ekonomiczne i związane z tym bezrobocie, władze miejskie podjęły decyzję, o podjęciu robót publicznych polegających na rozbiórce dawnych urządzeń wojskowych, w tym głównie na obszarze Śródmieścia. Zlikwidowano wówczas kolejne elementy dawnego systemu umocnień, w tym część bastionów od strony wschodniej [S., Szermer, 1959].

W związku z zasadniczą zmianą roli miasta oraz postępującym rozwojem urbanistycznym podjęto decyzję o podjęciu prac nad tzw. „Planem Wielkiego Gdańska", którego celem było stworzenie podstaw do prowadzenia gospodarki nieruchomościami, regulacji nowopowstającej zabudowy, wytyczenia nowych kierunków rozwoju miasta, regulacji układu komunikacyjnego, zagospodarowania przestrzeni zielonych, wydzielania terenów pod rozwój przemysłu i portu [Althof, 1935]. W granicach Planu znalazł się także m.in. obszar Śródmieścia miasta, wyznaczając tym samym przewidywane ingerencje w jego strukturę. Nie były one jednak wielkie. Zakładano zachowanie historycznej struktury, o wielkiej wartości zabytkowej. Nie decydowano się na przebijanie przez ten obszar nowych tras komunikacyjnych. Dopuszczono nowe inwestycje — ale stawiano limit wysokości zabudowy do 5 kondygnacji. Autorzy planu oceniali, iż Śródmieście miasta nie nadaje się zbytnio do celów mieszkaniowych i postulowali na tym obszarze rozwój funkcji usługowych. Przewidywano także zachowanie przemysłowego charakteru Wyspy Spichrzów, Ołowianki, zespołu Rzeźni Miejskiej, Polskiego Haka oraz obszaru przylegającego do Starego Miasta, od strony północnej (granicę wyznaczała tu linia obecnych ulic Stara Stocznia, Wałowa i Jaracza). Przewidziano zagospodarowanie układu opływu Motławy i związanych z nim fortyfikacji na funkcję rekreacyjną. Podobne decyzje podjęto dla obszaru Biskupiej Górki i Grodziska. Rozwój funkcji mieszkaniowej na analizowanym obszarze przewidywano tylko w okolicach Rudna. Projekt ten, związany z wytrasowaniem ul. Siennickiej, został częściowo zrealizowany.



Rys. 3. Plan Zabudowy Miasta Gdańska, wykonany przy współpracy J. Stubbena. Archiwum własne Autora.

Fot. 1. Fragment obecnego założenia ul. Wały Jagiellońskie vis-a-vis zespołu Dworca Głównego. Stan sprzed zniszczeń. Archiwum własne Autora.

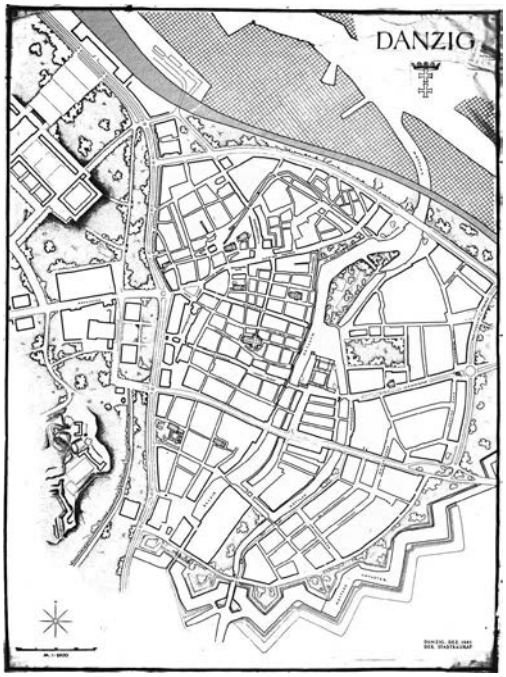
Fot. 2. Zdjęcie lotnicze rejonu ujścia rz. Raduni do Motławy. Stan z okresu międzywojennego. Źródło: Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego, 2010.

W okresie Wolnego Miasta przestrzeń Śródmieścia Gdańska nie uległa więc poważniejszym zmianom. Realizowano jedynie pojedyncze, nowe obiekty, lub ich zespoły. Tzw. „Plan Wielkiego Gdańska" oraz polityka konserwatorska dość ściśle wyznaczały ramy wszelkich ingerencji w jego strukturę. Najważniejszym obiektem zrealizowanym w Śródmieściu miasta w okresie międzywojennym jest zespół schroniska młodzieżowego (Jugendherberge) na Biskupiej Górce (lata 1938—1939). Obiekt ten, autorstwa Hansa Reicherta, był w momencie budowy największą tego typu realizacją w Europie [Troost, 1942]. Eksponowana lokalizacja oraz zastosowane elementy architektoniczne miały podkreślać jego ważność w strukturze Śródmieścia, by nie rzec — intencjonalną nad nim dominację. W szczególności odnosi się to do wieży zegarowej, dość nietypowej dla ówczesnych realizacji architektonicznych w Niemczech. Również wystrój wnętrza,

zawierający liczne akcenty antypolskie, miał zapewne przypominać wszystkim odwiedzającym o nowych władcach miasta — nazistach [Massalski, Stankiewicz, 1969].

1.4. Koncepcje totalitarne i zniszczenia wojenne.

Już pod koniec lat 30-tych, a więc jeszcze przed wybuchem wojny, kiedy to władzę w mieście sprawowała NSDAP, rozpoczęto prace projektowe mające doprowadzić do znacznych przekształceń w obrębie Śródmieścia. Niewiele, niestety, wiadomo na ten temat — zachowały się jedynie wzmianki o planowanych nowych trasach i inwestycjach [Gamm, 1960]. Zachowały się jednak schematy i ogólne koncepcje zabudowy i przebudowy poszczególnych partii miasta pochodzące już z pierwszych lat wojny. Wówczas to w pełni rozwinięto koncepcję przeniesienia głównego układu kolejowego z korytarza równoległego, do obecnej ul. Okopowej w kierunku wschodnim, za dawną linię obwałowań. Nowy układ torowy oddzielałby historyczne miasto od portowych terenów przemysłowych. Równolegle do przeniesienia torowiska, rozważana była budowa obwodnicy wschodniej Śródmieścia i rozcięcie jej przez nową arterię tranzytową wschód -zachód. Wspomniane powyżej idee wiązały się z przeniesieniem głównego dworca kolejowego w rejon dawnej Bramy Nr 3 Stoczni Gdańskiej i zlokalizowaniem na dzisiejszym Placu Zebrań Ludowych ośrodka administracyjnego. Przewidywano także lokalizację dworca kolei podmiejskiej na południowym krańcu Śródmieścia, nieco na południe od dawnego przystanku kolejowego Gdańsk-Biskupia Górka. Również w strukturze funkcjonalnej Śródmieścia projektowano daleko idące zmiany. Przewidywano wycofanie się przemysłu z Wyspy Spichrzów, Ołowianki i Rzeźni Miejskiej. Tym samym próbowano realizować modernistyczny postulat ścisłego rozdziału funkcji przemysłowych od śródmiejskich, przewidując zachowanie całego historycznego układu śródmiejskiego dla funkcji nieprzemysłowych. Likwidacji miał także ulec zespół obecnego Nowego Ratusza wraz z zespołem willowym ulokowanym na południe od Huciska. Przewidywano powstanie w tym miejscu nowego kwartału zabudowy, prawdopodobnie przeznaczonego na cele administracyjne. Podobne funkcje miałyby także spełniać zespoły zabudowy ulokowane wzdłuż obecnej ul. 3 Maja. Są one zapowiedzią późniejszych projektów zespołów administracyjnych na Grodzisku. Projektowano również powstanie zespołu zabudowy na Biskupiej Górze oraz na przeciwko Bramy Wyżynnej. W miejsce dawnego rowu kolejowego oraz na obszarze przyległym do Placu Wałowego i Kościoła Św. Trójcy projektowano nowe założenia zielone.



Rys. 4. Jeden ze zbiorczych szkiców przebudowy obszaru Śródmieścia, datowany na 1941r. Archiwum własne Autora.

Nieco inny charakter miały późniejsze koncepcje, rysowane zarówno dla obszaru całego Śródmieścia, jak i dla jego poszczególnych fragmentów [Gruszkowski, 1994]. Obejmowały one szczegółowe szkice rozwiązań poszczególnych kluczowych fragmentów przestrzeni. Plany te pozwalają ocenić skalę projektowanych przekształceń oraz stopień ich wpływu na strukturę całego miasta. Z opisanych powyżej zamierzeń, jak już wspomniano, zrealizowano bardzo niewiele. Przy ul. Okopowej rozplanowano, kontynuując linię zabudowy wyznaczoną w regulacji Stübbena, gmach NSDAP — obecny zespół Urzędu Wojewódzkiego. Przy ul. Elżbietańskiej zrealizowano (w miejscu obecnego zespołu kinowego) budynek, przeznaczony na siedzibę redakcji „Danziger Vorposten", a na rogu ul. Garncarskiej i Targu Drzewnego powstał budynek, mieszczący dzisiaj drukarnię [Stankiewicz, Szermer, 1959]. Z tego okresu pochodzi także budynek zajmowany obecnie przez Wojewódzką Bibliotekę Publiczną na Targu Rakowym — być może, miał on stanowić zaczątek większej przebudowy tego obszaru. Obiekty te pozwalają wnioskować o charakterze innych planowanych inwestycji użyteczności publicznej na terenie Śródmieścia.

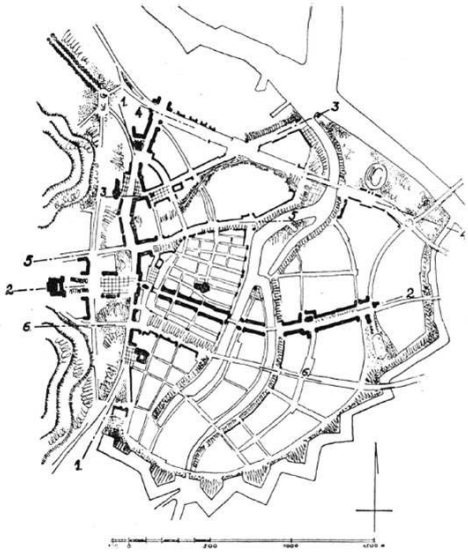
Mimo planów przebudowy styku Śródmieścia ze Stocznią również i na jej obszarze prowadzono liczne inwestycje, szczególnie pod koniec lat 30-tych i w trakcie wojny. Zachowało się na tym obszarze wiele hal produkcyjnych z tego czasu, w tym m.in. gigantyczny magazyn (5 kondygnacji), położony na końcu ul. Targowej. Starannie wykończona gładka ceglana elewacja z betonowymi wstawkami oraz żelbetowa konstrukcja pozwala przypuszczać, iż powstał on krótko po wybuchu wojny. Nie ma go jednak na planie miasta z 1940 r. — oznacza to, że powstał później. Być może, była to pierwsza realizacja z planowanej przebudowy stoczni — niestety, żadne przekazy na ten temat się nie zachowały [Lorens, Lewicki, 2018]. Planowano także sanację fragmentów historycznego Śródmieścia. Zachował się rysunek pokazujący koncepcję przebudowy fragmentu Starego Miasta (okolice ul. Karpiej i Rycerskiej). Nie wiadomo, niestety, czy i w jakim zakresie została ona zrealizowana.

1.5. Odbudowa struktury i jej konsekwencje.

Zniszczenia wojenne spowodowały bardzo duże uszczerbki w strukturze Śródmieścia, z której zachowały się jedynie niektóre elementy. Na skutek powojennej odbudowy pewnym obszarom Śródmieścia — jak np. Głównemu Miastu — przywrócono dawny wygląd, choć odbudowa ta budzi obecnie wiele dyskusji związanych z dążeniem projektantów do nadania obszarowi specyficznego charakteru [Lorens, 2006]. Wiele terenów zostało jednak zabudowanych w sposób nie odpowiadający przedwojennej strukturze. Nowe znaczenie uzyskały także obszary, uważane dotychczas za peryferia [Lorens, 1995].

Procesy odbudowy przebiegały w oparciu o szereg szkiców i planów urbanistycznych, z których wiele zostało jedynie w sferze koncepcji. Wymienić tu należy przede wszystkim opracowanie, sygnowane przez W. Czarneckiego pt. „Gdańsk zabytkowy" (Rys. 5.) z okresu tuż powojennego, socrealistyczne koncepcje zabudowy zachodniego frontu śródmieścia, czy wreszcie schemat planu ogólnego historycznego Śródmieścia Gdańska z 1952r. (Rys. 6.) [Bugalski, 2015]. Wszystkie te opracowania przybliżyły koncepcję odbudowy historycznego śródmieścia i dostosowanie jego przestrzeni do nowych potrzeb. W efekcie wykreowana została specyficzna struktura zdominowana przez średnio-intensywną zabudowę mieszkaniową, z historycznym jądrem w postaci odbudowanego Głównego Miasta, osiedlami mieszkaniowymi o modernistycznym charakterze, położonymi na północ i południe od tegoż (Stare Miasto i Stare Przedmieście), zespołem urzędów w rejonie Nowych Ogrodów oraz zdegradowanymi obszarami Wyspy Spichrzów i Dolnego Miasta, jedynie w niewielkim stopniu poddanych procesom odbudowy. Szczególnie interesującym elementem struktury stała się przy tym Wyspa Spichrzów właśnie – niegdyś gospodarcze serce miasta, teraz pozostawiona w dużej mierze w ruinie – stanowiąca niejako granice pomiędzy Gdańskiem odbudowanym, a swoistą mieszanką historycznych struktur mieszkaniowych i przemysłowych oraz nielicznych współczesnych uzupełnień na wschodnim brzegu Nowej Motławy.

Rys. 5. Gdańsk zabytkowy. Szkic plany odbudowy z okresu tuz powojennego. Archiwum własne Autora.



Rys. 6. Schemat planu ogólnego historycznego śródmieścia Gdańska z 1952 roku; autorzy: Leszek Dąbrowski, Adam Kühnel i Witold Rakowski. Źródło: L. Dąbrowski, A. Kühnel, W. Rakowski, Plan Śródmieścia Gdańska, [w:] S. Lier, Konkurs na projekt urbanistyczno-architektoniczny fragmentu Śródmieścia Gdańsk, Architektura, 7–8(1954), 197.

Znaczące zmiany w zakresie polityki przestrzennej przyniósł dopiero koniec lat 1960-tych, kiedy to przygotowano nowy plan ogólny obszaru Śródmieścia (1962r., ze znaczącymi modyfikacjami w 1968r.). W dokumencie tym odszukać można inspiracje funkcjonalizmem, a jego głównymi rysami są: rozwój nowych, imponujących swoim rozmachem założeń komunikacyjnych, realizacja nowych obiektów mieszkaniowych i administracyjnych punktowych, sukcesywne dążenie do przekształceń nielicznych reliktów zabudowy przedwojennej i integracja obszaru Śródmieścia. Co interesujące, zobrazowaniem decyzji planistycznych stała się makieta prezentująca architektoniczne rozwiązania w skali całego śródmieścia (patrz Fot. 3.).

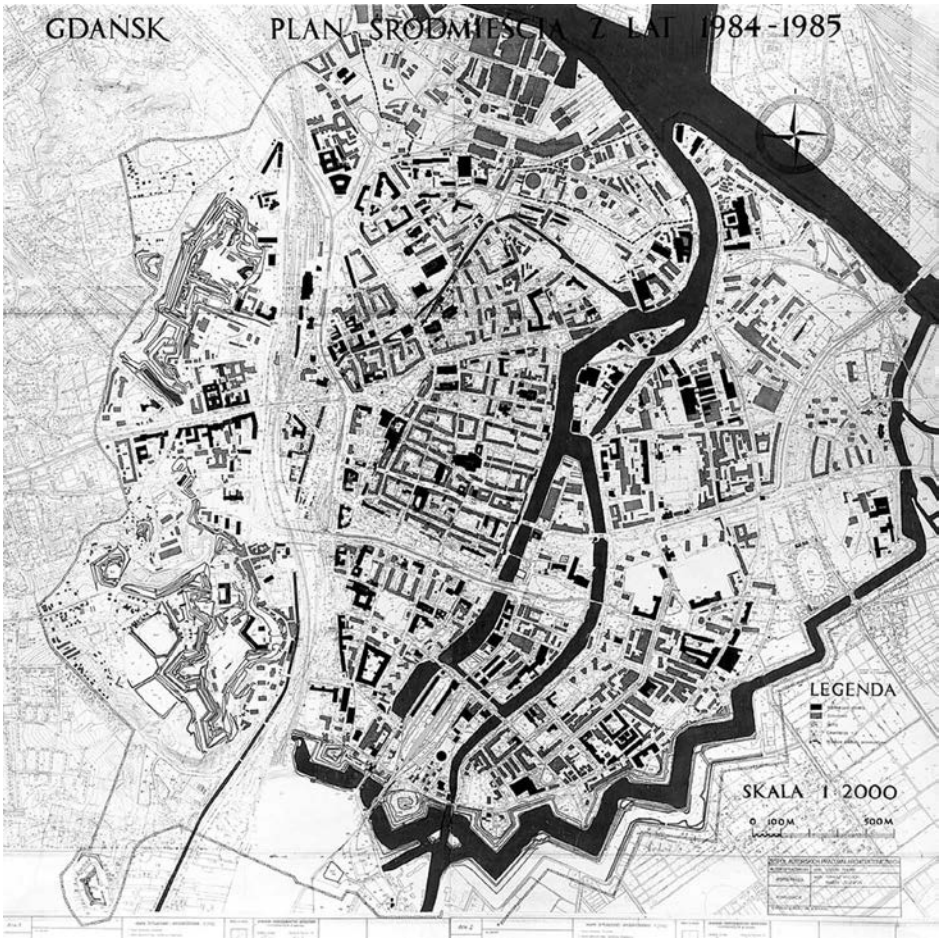
Na podstawie zachowanych zdjęć dostrzec można charakter planowanych przekształceń oraz niejako sztandarowe inwestycje: nowe układy komunikacyjne poprowadzone w śladzie dawnego założenia Ringu (czyli układ Wały Piastowskie – Wały Jagiellońskie – Grodzka – Okopowa) oraz układ obecnego Podwala Przedmiejskiego – Al. Armii Krajowej, rozcinający historyczną tkankę śródmieścia. Te dwie realizacje – jako jedne z nielicznych w pełni wdrożonych rozwiązań planu – do dnia dzisiejszego wyznaczają charakter tych kluczowych obszarów Śródmieścia.

Fot. 3. Plan ogólny historycznego śródmieścia Gdańska z 1962 r. zdjęć makiety historycznego śródmieścia Gdańska wizualizującej założenia planu ogólnego z 1962 roku. Źródło: album przekazany przez Wiesława Gruszkowskiego archiwum Towarzystwa Urbanistów Polskich Oddział Gdańsk.

1.6. Punkt wyjścia dla współczesnych przekształceń.

Zrealizowane zamierzenia, ujęte w planie z 1962r., obejmowały także kreację wielkomiejskich założeń, jak choćby nowe centrum administracyjno – usługowe w rejonie ul. Heweliusza. Jednakże narastający kryzys ekonomiczny późnych lat 1970-tych i 1980-tych spowodował, iż większość planowanych realizacji nigdy nie doszła do skutku, lub też została podjęta w sposób fragmentaryczny. W efekcie pod koniec lat 1980-tych śródmieście Gdańska stało się swoistym kolażem form, założeń i układów pochodzących z różnych okresów odbudowy i planowania rozwoju, co przy zmieniających się dość diametralnie założeniach doprowadziło do pewnego chaosu w przestrzeni.

Równoczesne zaniedbania w zakresie zagospodarowywania obszarów pozostających w ruinie od czasów wojny – jak np. wspomniana wcześniej Wyspa Spichrzów – doprowadziły także do zakonserwowania w obszarze Śródmieścia olbrzymich rezerw terenowych. Przeprowadzone na początku lat 1990-tych szacunki wskazywały na to, iż blisko 50% powierzchni, prawie 800-hektarowego obszaru stać się mogło obszarem znaczących przekształceń. Dziedzictwo to jest także dobrze odzwierciedlone na planie, obrazującym stan Śródmieścia w połowie lat 1980 -tych, opracowanym w zespole ZAPA pod kier. St. Michela i St. Philipa (patrz Rys. 7.).



Rys. 7. Stan Śródmieścia w połowie lat 1980-tych. Opr. ZAPA St. Michel i St. Philip. Archiwum własne Autora.

2. Współczesne determinanty i specyfika przekształceń.

Okres po 1989r. i przemiany Śródmieścia Gdańska zachodzące w okresie ostatniego 30-lecia są właściwie nieopisane i nieudokumentowane. Tymczasem, procesy te doprowadziły do daleko idących przewartościowań w zakresie poglądów na przyszły kształt obszaru, a także – na charakter polityki przestrzennej. Równocześnie wielki wpływ na charakter przekształceń mają także współczesne trendy społeczne i gospodarcze, przyczyniające się do zmian w sposobie funkcjonowania obszaru.

2.1. Trendy przyczyniające się do współczesnych przemian obszaru Śródmieścia.

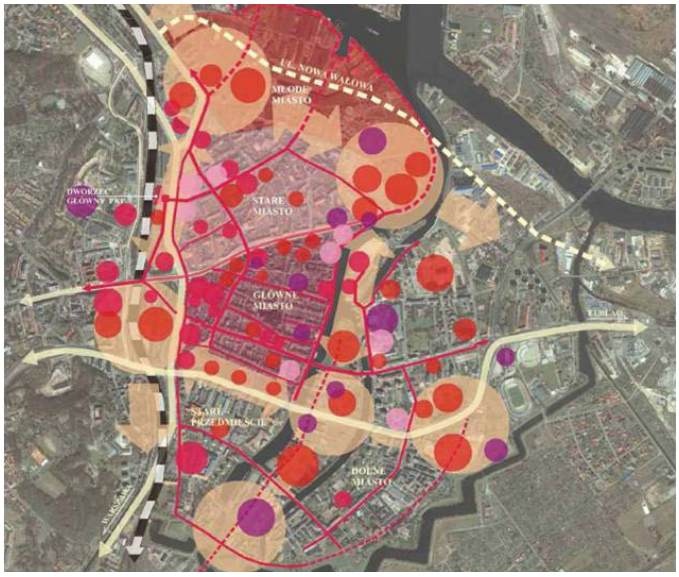
Na przemiany struktury funkcjonalno – przestrzennej Śródmieścia Gdańska w okresie po 1989r., zasadniczy wpływ miały przede wszystkim dwie kwestie: uwolnienie gospodarki z okowów centralnego planowania oraz przemiany polityczne, pozwalające na rozwój współpracy i turystyki międzynarodowej. Skutkiem tych przemian stały się nowe zjawiska przestrzenne, często stanowiące kopię podobnych procesów zachodzących (nieco wcześniej) w miastach zachodnioeuropejskich, czy północnoamerykańskich. Wiele z nich ma charakter ogólno miejski (a więc dalece wykraczający poza ramy niniejszego opracowania), nie mniej jednak, niektóre są specyficzne dla obszarów centralnych.

Jedną z najważniejszych kwestii stał się rozwój zainteresowania „mieszkaniem w mieście" oraz inwestowaniem w nieruchomości mieszkaniowe. W konsekwencji przemian w obszarze rynku turystycznego i wzrastającej mobilności mieszkańców, pojawiło się także zjawisko mieszkań na wynajem, w tym – krótkoterminowy. Towarzyszy temu ogromny wzrost zapotrzebowania na usługi gastronomiczne – co prowadzi do przemiany części Głównego Miasta w konglomerat turystyczno – hotelowy, w którym wprowadzona po wojnie funkcja mieszkaniowa zaczyna pomału zanikać. Oczywiście, proces ten nie prowadzi do wyludnienia obszaru, ale trend jest coraz bardziej widoczny. Ważne jest także, iż proces ten powoduje ogromne zapotrzebowanie na nowe mieszkania w obszarze Śródmieścia, co przyczynia się z kolei do realizacji znaczących zamierzeń deweloperskich. Wymienienie najważniejszych choćby inwestycji jest zadaniem na osobne opracowanie, warto jednak wskazać, iż w takich obszarach Śródmieścia jak np. Długie Ogrody w ciągu ostatnich 10 lat, ilość powierzchni mieszkaniowej wzrosła o 100%, w stosunku do stanu sprzed 1989r.

Drugą istotną kwestią jest rozwój usług i handlu, o specyficznym, często unikatowym charakterze. Można wręcz powiedzieć, iż profil usługowy Śródmieścia ewoluuje wraz z przemianami gospodarczymi i kulturowymi, przyczyniając się do kreowania ofert dla specyficznego klienta, zainteresowanego spędzeniem wolnego czasu w historycznym otoczeniu.

2.2. Główne przeobrażenia przestrzeni Śródmieścia.

Omówione pokrótce powyżej procesy, doprowadziły do gwałtownego rozwoju urbanistycznego śródmieścia, którego główne natężenie obserwować można w okresie od 2010r. Co interesujące, nowe inwestycje przyczyniające się do zmiany obrazu dzielnicy, lokowane są na głównych osiach rozwoju, wyznaczonych przez największe skupiska obszarów wolnych lub podlegających transformacji. Wśród nich wymienić należy cztery najważniejsze:
• Front wodny Motławy – obejmujący m.in. Wyspę Spichrzów oraz nabrzeża Starej i Nowej Motławy;
• Zachodni Front Śródmieścia – w tym obszar Targu Siennego i Rakowego, od ponad stu lat przewidzianego jako miejsce lokalizacji znaczących inwestycji o charakterze śródmiejskim;
• Północny Front Śródmieścia – w tym obszar Młodego Miasta (czyli terenów postoczniowych i poprzemysłowych, położonych na nabrzeże Martwej Wisły) oraz zespół Brabanku;
• Ciąg Podwala Przedmiejskiego – strefy obejmującej obszary towarzyszącej trasie niegdyś przenoszącej istotne potoki ruchu, obecnie (wobec realizacji nowych założeń komunikacyjnych poza obszarem Śródmieścia, przejmujących główne potoki tranzytu), w pewnej mierze niewykorzystanej i przez to mogącej stanowić istotny fragment struktury śródmiejskiej.
Osobną kwestią jest wykształcenie się swoistych „biegunów rozwoju" – miejsc koncentracji znaczących inwestycji, o charakterze centrotwórczym. W szczególności wymienić tu należy:
• Rejon Placu Solidarności – z Europejskim Centrum Solidarności i nowym kompleksem mieszkalno – biurowym;
• Rejon Placu Bartoszewskiego – z nowym gmachem Muzeum II wojny światowej oraz rozwijającym się założeniem mieszkaniowym pod nazwą Brabank;
• Rejon Targu Siennego i Rakowego – z realizacją Forum Gdańsk, stanowiącego obecnie główną koncentrację nowoczesnego handlu w obszarze dzielnicy;
Ponadto wskazać można na kolejne trzy „potencjalne" bieguny rozwoju, wciąż oczekujące na podjęcie działań inwestycyjnych. Wśród nich najważniejsze to:
• Rejon centralnej części Wyspy Spichrzów – rozdzielającej obszary realizowanych już zamierzeń;
• Rejon dawnego dworca kolejowego przy ul. Toruńskiej – czekający na realizację podobnej w charakterze do Brabanku, inwestycji mieszkaniowo – usługowej o dużej skali;
• Rejon Długich Ogrodów i zakończenia ciągu Podwala Przedmiejskiego – stanowiący największa obecnie rezerwę terenową w obszarze Śródmieścia.
Wszystkie te obszary tworzą dość spójny układ korytarzy i biegunów rozwoju, których geometrie można prześledzić, wraz z lokalizacją innych interwencji, o pomniejszym charakterze (Rys. 6.).



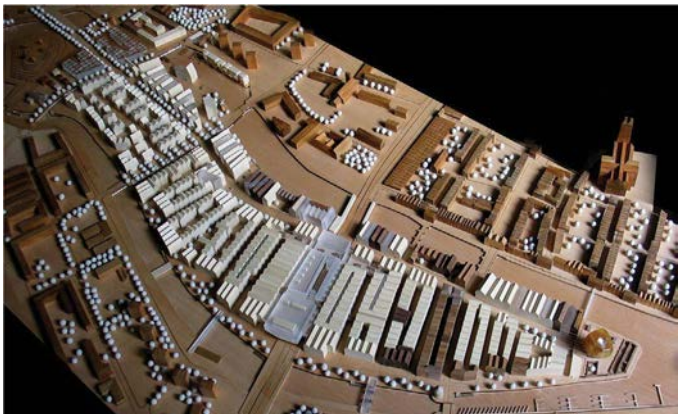
Rys. 8. Główne korytarze i bieguny rozwoju w obszarze Śródmieścia Gdańska wraz z lokalizacją inwestycji o różnorodnym charakterze. Opr. P. Lorens, I. Burda.

2.3. Kluczowe projekty i przedsięwzięcia.

Na tle powyższego omówienia wskazać można szereg obszarów interwencji, o najciekawszym charakterze. W szczególności obejmują one większe obszary, poddawane procesom kompleksowego projektowania, planowania i następnie skoordynowanej realizacji.

2.3.1. Front wodny miasta – Wyspa Spichrzów i bezpośrednie okolice.

Jednym z najważniejszych obszarów kompleksowej interwencji jest obszar Wyspy Spichrzów. W celu koordynacji procesu rozwojowego, przygotowano kompleksowo nakreśloną wizję przekształceń, następnie zapisaną w formule planów miejscowych i – na tej bazie – realizowaną przez rozmaite podmioty (Fot. 4.). Wymienić tu należy zarówno inwestorów prywatnych jak i spółkę publiczno – prywatną, zawiązaną przez władze miasta dla realizacji zabudowy na północnym cyplu obszaru. Obecnie procesy inwestycyjne w tym obszarze są daleko zaawansowane, a ukończenie kluczowych elementów przedsięwzięcia przewiduje się około roku 2022-2025.



Fot. 4. Koncepcja zagospodarowania Wyspy Spichrzów. Opr. Fischer Atelier. Archiwum własne Autora.

2.3.2. Młode Miasto i poszczególne obszary w jego strukturze.

Drugim, najważniejszym polem inwestycyjnym jest obszar Młodego Miasta. Obejmuje ono ponad 70 ha terenów postoczniowych, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie zidentyfikować można kolejne 70-80 ha terenów poprzemysłowych i rozmaitych nieużytków miejskich, mogących stać się jednym z najważniejszych obszarów rozwojowych nie tylko Śródmieścia, ale i całej kształtującej się Metropolii Trójmiejskiej. W ramach Młodego Miasta jednym z najbardziej interesujących obszarów jest zespół tzw. Stoczni Cesarskiej – wzniesionej w połowie XIX wieku, na potrzeby budowy pruskiej floty wojennej. Obecnie procesy inwestycyjne w tym obszarze są na etapie przygotowania, a koncepcje realizacyjne dla poszczególnych obszarów są sukcesywnie prezentowane społeczności miasta. Wskazać jednak należy na duży dorobek planistyczny i projektowy dla tego obszaru, stanowiący przedmiot osobnego omówienia [Lipiński, Lorens, 2016].

Fot. 5. Wizja ukształtowania Młodego Miasta – terenów postoczniowych z 2006r. Opr. P. Lorens, S. Ledwoń. Archiwum własne Autora.

Rys. 9. Współczesna wizja zagospodarowania Stoczni Cesarskiej w strukturze Młodego Miasta w Gdańsku. Opr. Henning Larsen, 2017r. Archiwum własne Autora.

2.3.3. Forum Gdańsk.

Ostatnim znaczącym projektem jest Forum Gdańsk. Jest to będące na etapie zaawansowanej realizacji, wielkie centrum handlowo – rozrywkowe, obejmujące także część biurową i wystawienniczą, zlokalizowaną w obszarze Targu Siennego i Rakowego, vis-a-vis Bramy Wyżynnej. Stanowić ma ono główną koncentrację nowoczesnego handlu i usług związanych ze spędzaniem wolnego czasu, a dodatkowo, jego realizacja wiązała się z kompleksową przebudową systemu komunikacyjnego w obszarze oddziaływania zespołu.

Fot. 6. Wizualizacja zespołu Forum Gdańsk widzianego z góry. Materiały prasowe inwestora.

3. Wnioski dotyczące skuteczności polityki kształtowania spójnych struktur śródmiejskich.

Wymienione w poprzedniej części artykułu inwestycje i projekty, rzecz jasna, nie wyczerpują listy wszystkich podejmowanych inwestycji. Wspomnieć tu należy także, o szeregu innych, drobniejszych interwencjach, obejmujących skalę jednego kwartału, czy paru obiektów. Pełna ich lista wraz analizą oddziaływania dopiero wymaga opracowania. Nie mniej jednak, podkreślić należy, iż Śródmieście Gdańska w ciągu ostatnich dwudziestu lat stało się jednym wielkim placem budowy.
Finalny kształt jego struktury urbanistycznej nie jest jednak do końca znany, ani przewidywalny. Dodatkowo, koordynacja planistyczna pozwala na spełnienie podstawowej funkcji zapewniania spójności przestrzennej, ale zdecydowanie brak jest dwóch elementów:
• Koordynacji urbanistyczno – architektonicznej – czego skutkiem jest kakofonia form architektonicznych nowej zabudowy i swoista dominacja konserwatora zabytków w dyskursie, o kształcie przestrzeni (co jednak w żadnym razie nie prowadzi do ujednolicenia formy);
• Koordynacji strategicznej – czego skutkiem jest niejasna sieć relacji funkcjonalnych pomiędzy poszczególnymi obszarami, z których każdy, stanowić może swoistą „wyspę rozwoju", podczas gdy powinien stanowić fragment „śródmiejskiej sieci powiązań".

Osobne problemy wiążą się z relacjami pomiędzy obszarami Śródmieścia Gdańska, a pozostałymi biegunami przekształceń i wzrostu Metropolii Trójmiejskiej. W tym kontekście wymienić należy wyzwania wiążące się z:

• Integracją przedsięwzięć inwestycyjnych i projektów stricte rewitalizacyjnych;
• Zapewnianiem spójności systemu przestrzeni publicznych – kształtowaniem „obszarów stykowych", zarówno wewnątrz poszczególnych obszarów interwencji, jak i pomiędzy nimi;
• Świadome kształtowanie kompozycji i krajobrazu – w tym kwestie lokalizacji i architektury obiektów wysokich.

Każde z tych zagadnień jest podejmowane jako osobny problem planistyczny, czy projektowy przez miejską pracownię urbanistyczną – Biuro Rozwoju Gdańska. Do wypracowania w pełni spójnej polityki przestrzennej jest niestety, jeszcze daleko, a na razie procesy inwestycyjne – zgodnie logiką „niewidzialnej, liberalnej ręki rynku" – przyczyniają się do realizacji czasami dość przypadkowych inwestycji. Szczególnym przypadkiem może być tu tzw. „Bastion Wałowa" – zespół czterech punktowców mieszkalnych, zrealizowanych z wykorzystaniem swoistej luki planistycznej, na styku Starego i Młodego Miasta.

Podsumowanie.

Przedstawiona w artykule ewolucja struktury Śródmieścia Gdańska pozwala na stwierdzenie, iż w odstępie stu lat obszar ten przeżywał niebywałe wręcz okresy wzrostu i przemian. Pierwszy z nich wiązał się z de fortyfikacją i rozwojem tzw. Zachodniego Frontu śródmieścia, drugi zaś ze współczesnymi przemianami urbanistycznymi, stymulowanymi okresem znaczącego wzrostu gospodarczego. Co jednak interesujące, współcześnie zachodząca transformacja Śródmieścia ma znacznie głębszy charakter, choć wyniki podejmowanych w jej ramach interwencji, nie są w pełni przewidywalne, w związku z niedoborami w zakresie koordynacji urbanistycznej podejmowanych przedsięwzięć.

Bibliografia

1. Althof H.: Danzig. Town Planning, [w:] Town Planning and Housing Throughout the World, pr. zb. pod red. B. Schwana, Berlin: Verlag Ernst Wasmuth G.M.B.H., 1935.
2. Biskup K., Rejony ograniczeń budowlanych twierdzy gdańskiej w XIX/XX w., [w:] Informator nr 6 — Pomorze Wschodnie — Prusy. Gdańsk: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego, 1995.
3. Bugalski Ł.: Model mobilności a struktura urbanistyczna historycznego Śródmieścia Gdańska. [w]: Człowiek i Środowisko 39 (2). Warszawa, IGPiK, 2015.
4. Bugalski Ł.: Założenia pierścieniowe w strukturze urbanistycznej miast współczesnej Polski. (opr.niepubl). Gdańsk, 2018.
5. Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego. Wrocław, Via Nova, 2010.
6. Cieślak E., Biernat Cz., Historia Gdańska, Gdańsk, Wydawnictwo Morskie, 1975.
7. Creutzburg N., Atlas der Freien Stadt Danzig. Danzig: Kommissionsverlag Danziger Verlagsgesellchaft m.b.h., 1936.
8. Danzig und Seine Bauten, praca zb., Berlin: Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, 1908.
9. Dąbrowski L., Kühnel A., Rakowski W.: Plan Śródmieścia Gdańska, [w:] S. Lier, Konkurs na projekt urbanistyczno-architektoniczny fragmentu Śródmieścia Gdańsk, Architektura, 7–8(1954), 197.
10. Gamm R., Swastyka nad Gdańskiem, Warszawa, 1960.
11. Gruszkowski W., Mało znana karta z dziejów urbanistyki gdańskiej, [w:] Pismo Politechniki Gdańskiej nr 9/94, Gdańsk, 1994.
12. Karnau O.: Hermann Josef Stubben Stadtebau 1876-1930. Wiesbaden: Vieweg 1996.
13. Lipiński J., Lorens P.: Młode Miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych. Warszawa, Monoplan, 2016.
14. Lorens P., Restrukturyzacja przestrzeni Śródmieścia Gdańska — możliwości i ograniczenia, [w:] Informator nr 6 — Pomorze Wschodnie — Prusy. Gdańsk: Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego, 1995.
15. Lorens P.: Przekształcenia obszaru Śródmieścia Gdańska w latach 1793-1945. [w]: Gdańsk pomnik historii. Teka gdańska 3. Gdańsk, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Dziedzictwa Kulturowego 1998.
16. Lorens P.: Tematyzacja przestrzeni publicznej miasta. Gdańsk: Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej 2006.
17. Lorens P., Lewicki J.: Młode Miasto Gdańsk. Zasady kształtowania przestrzeni dawnej Stoczni Gdańskiej w kontekście wartości zabytkowej i wytycznych konserwatorskich. Warszawa: Monoplan 2018.
18. Massalski R., Stankiewicz J., Rozwój urbanistyczny i architektoniczny Gdańska, [w:] Gdańsk — jego dzieje i kultura, pr. zb. pod red. F. Mamuszki, Warszawa, 1969.
19. Omilanowska M.: Budowanie nad Bałtykiem. Studia z architektury i sztuki Gdańska, Pomorza i Żmudzi. Gdańsk, Fundacja Terytoria Książki, 2018
20. Rybka A., Centralny Okręg Przemysłowy a polska awangardowa urbanistyka międzywojenna, Rzeszów, 1995.
21. Stankiewicz J., Szermer B., Gdańsk — rozwój architektoniczny i urbanistyczny oraz powstanie zespołu Gdańsk—Sopot—Gdynia, Wydawnictwo Arkady, Warszawa, 1959.
22. Troost G., Das Bauen in Neuen Reich, Gauverlag Bayerische Ostmark, Bayeruth 1942.
23. Wallis A., Informacja i gwar. O miejskim centrum, PIW, Warszawa, 1979.

TRANSFORMATION OF GDAŃSK CITY CENTER - SELECTED ASPECTS OF CREATING THE NEW FACE METROPOLITAN CENTER

SUMMARY

Within the article the issues associated with both conditions and specifics of the process of shaping the urban structure of Gdańsk city center were discussed. Within this area – similarly to other urban centers of major cities in Poland – key parts of the metropolitan commercial and administrative functions coexist with sites of major tourist interest. At the same time it is possible to indicate a number of its various specific features: it is just one of the many parts of the so-called central commercial belt of the entire metropolitan area, within it one can identify a large number of underdeveloped and /or distressed sites, it currently becomes home to large portions of new housing program of urban / city center character, and – finally – currently developed investment projects are to large extend changing the geometry of its urban structure and connections between its various parts. In addition, one should point out recently changing city – wide and metropolitan context of the area, which takes place due to implementation of numerous new infrastructural investments. On that basis within the article there were presented key development principles and projects associated with selected sites, including: transformation of the Granary Island, development of the Young City, construction of the Forum Gdańsk as well as undertakings associated with other distressed and decayed sites which are becoming a natural addition to above mentioned projects of the strategic importance for the entire city center. As a summary a few Author's reflections regarding interrelations between real transformation or development processes and key planning and development concepts for the area discussed were presented.

KEYWORDS

Gdańsk city center, development processes, urban transformations, contemporary investment projects

prof. dr hab. inż. arch. Robert MASZTALSKI
Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław, *e-mail: robert.masztalski@pwr.edu.pl*

mgr inż. Piotr KRYCZKA
Politechnika Wrocławska, Wydział Architektury, Katedra Urbanistyki i Procesów Osadniczych, ul. Bolesława Prusa 53/55, 50-317 Wrocław, *e-mail: piotr.kryczka@pwr.edu.pl*

PROBLEMY LOKALIZACJI BUDYNKÓW WYSOKOŚCIOWYCH W ŚRÓDMIEŚCIU WROCŁAWIA, W ASPEKCIE DYNAMIKI ZMIAN POLITYKI PRZESTRZENNEJ MIASTA

STRESZCZENIE

Proces lokalizowania budynków wysokościowych w miastach metropolitalnych w Polsce związany jest z szeregiem problemów formalno-prawnych. Szczególne znaczenie w tym kontekście ma polityka przestrzenna, która wskazuje kierunki rozwoju zróżnicowanych typów zabudowy, w tym także zabudowy wysokościowej. Zauważa się, że władze samorządowe szczebla gminnego, skupiają się na procedurze powstawania jednostkowych inwestycji wynikających z wniosków deweloperskich, które nie prowadzą do kompleksowego zagospodarowania przestrzeni o charakterze miastotwórczym i nie są elementem spójnych działań w zakresie całościowego kształtowania zurbanizowanej tkanki miast. Działania te postrzega się jako groźne dla ładu przestrzennego, w szczególności w aspekcie kształtowania przestrzeni publicznych oraz miejsc integracji lokalnych społeczności. W niniejszym opracowaniu poddano krytycznej analizie dokumenty planistyczne, kształtujące politykę przestrzenną Wrocławia w odniesieniu do sytuowania obiektów wysokościowych. Wskazano wrocławskie doświadczenia w zakresie prób rewaloryzacji Śródmieścia Południowego. W pracy przedstawiono rozkład terytorialny historycznych koncepcji sytuowania budynków wysokościowych projektowanych przez Maxa Berga na początku XX w. Dokonano oceny dynamiki zmian w kreowaniu zasad zagospodarowania przestrzennego miasta, w planach powojennych oraz współczesnych edycjach studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia, jak również odniesiono się do budynków wysokościowych, które zostały zrealizowane na terenie miasta.

SŁOWA KLUCZOWE

polityka przestrzenna, planowanie przestrzenne, wieżowce, budynki wysokościowe

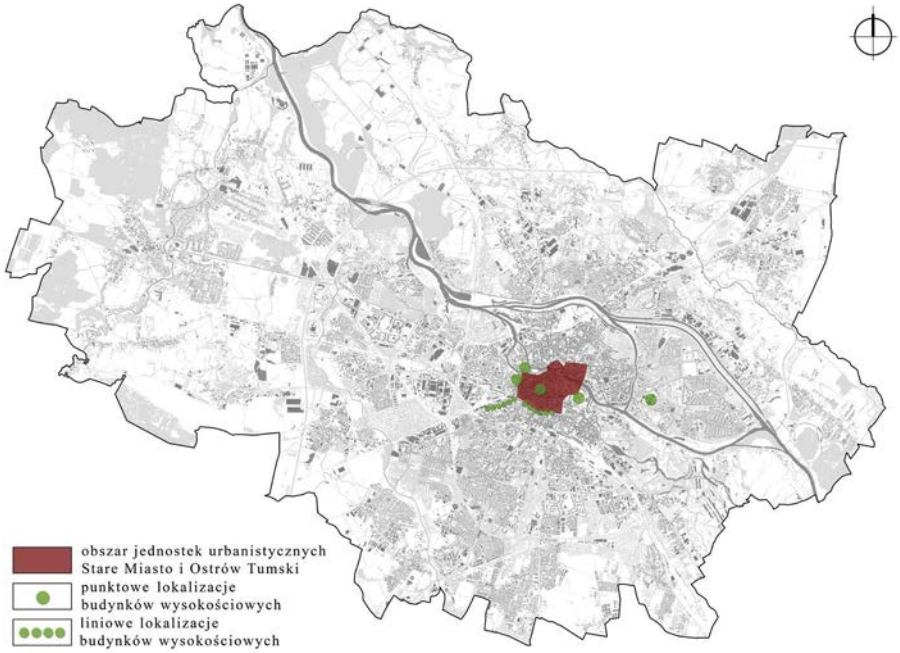
WPROWADZENIE

W rozwoju urbanistyczno-architektonicznym dużych miast Polski zauważalny jest postępujący wzrost liczby inwestycji, polegających na realizacji budynków wysokich i wysokościowych. Na pierwszym miejscu z oczywistych względów znajduje się Warszawa, gdzie liczba tego typu inwestycji jest największa. Wrocław, znajdujący się na czwartym miejscu, pod względem liczby mieszkańców, także jest istotnym uczestnikiem tego procesu. Dyktowany polskim prawem budowlanym dotychczasowy podział na budynki wysokie do 55 metrów i wysokościowe powyżej tej wielkości, wydaje się być dalece niewystarczający w dzisiejszej rzeczywistości. Efektem tej regulacji prawnej jest powstawanie przede wszystkim budynków nie przekraczających 55 metrów wysokości. Dotyczy to zarówno budynków mieszkaniowych, jak i biurowo-usługowych, a wiąże się z innymi, mniej skomplikowanymi, procedurami formalno-prawnymi. Budynki wysokościowe powstające rzadko i na przekór tej tendencji są swoistymi ewenementami w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Dotyczy to zarówno Warszawy jak i innych dużych miast Polski. Można zaryzykować twierdzenie, że powstają one w przypadkowych miejscach miasta, głównie ze względu na posiadanie przez inwestora w tym miejscu nieruchomości. Krytyka polityki przestrzennej leżącej w kompetencjach władz samorządowych szczebla gminnego, skupia się na procedurze powstawania jednostkowych inwestycji, wynikających z wniosków deweloperskich, które nie prowadzą do kompleksowego zagospodarowania przestrzeni o charakterze miastotwórczym, a są efektem błędów obowiązującego prawa o planowaniu

przestrzennym. Działania te postrzega się jako groźne dla ładu przestrzennego, w szczególności w aspekcie kształtowania przestrzeni publicznych oraz miejsc integracji lokalnych społeczności. W niniejszym opracowaniu poddano krytycznej analizie dokumenty planistyczne kształtujące politykę przestrzenną Wrocławia w obecnym stanie prawnym, w odniesieniu do sytuowania obiektów wysokościowych. Miasta takie jak Wrocław podlegają ciągłym i dynamicznym zmianom. Wpływ na to ma wiele czynników poza przestrzennych, które w efekcie mają bezpośrednie odzwierciedlenie w kreowaniu zurbanizowanej formy miasta.

Proces porządkowania wpływu czynników mieszczących się w kategoriach ekonomiczno -społecznych i środowiskowych, podejmuje polityka przestrzenna, współcześnie odzwierciedlona w polskich dokumentach planistycznych szczebla gminnego. Przyjmowana przez gminy polityka przestrzenna jest niedoskonałą próbą opisu rzeczywistości, w formie uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, której celem jest określenie możliwości i zasad rozwojowych w odniesieniu do sposobu kształtowania przestrzeni. Niniejsze opracowanie stanowi pogłębioną analizę sektora polityki przestrzennej Wrocławia, dotyczącą zagadnienia sytuowania budynków wysokościowych[1] na terenie miasta. Celem artykułu jest ocena dynamiki zmian w kreowaniu zasad zagospodarowania przestrzennego miasta w latach 1988 – 2018, w oparciu o zapisy planu ogólnego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Omawianą dynamikę zmian w polityce przestrzennej zestawiono z historycznymi i współczesnymi realizacjami budynków wysokich i wysokościowych na terenie Wrocławia.

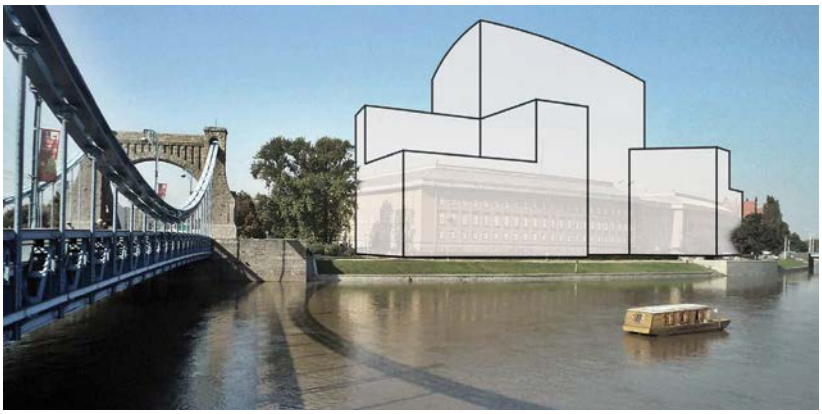
Debata dotycząca sytuowania budynków wysokościowych we Wrocławiu rozpoczęła się jeszcze przed II wojną światową, kiedy w 1920 r. ówczesny radca budowlany Max Berg, zaanonsował możliwość wprowadzenia na terenie miasta, wieżowców. Śmiała koncepcja wiązała się z wyznaczeniem konkretnych lokalizacji, dopuszczonych do lokalizowania budynków wysokościowych (Rysunek 1).



Rys. 1. Planowane lokalizacje budynków wysokościowych przez Maxa Berga. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 1. Planned locations of high-rise buildings by Max Berg. Source: own research.

[1] Według § 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie za budynki wysokościowe uznaje się budynki powyżej 55 m powyżej poziomu terenu [1].

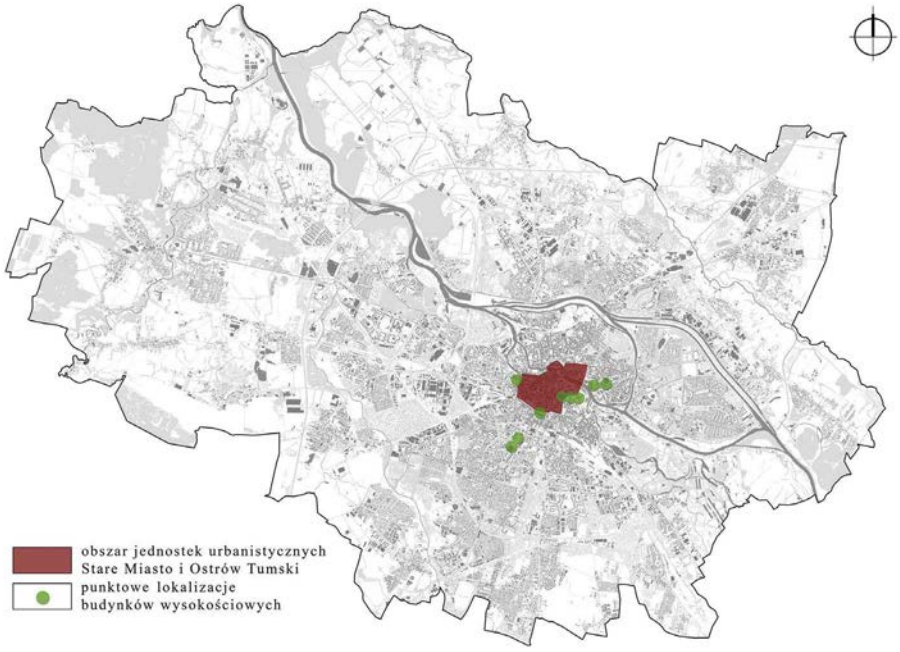
Celem rozmieszczenia wieżowców na obszarze miasta była segregacja mieszkalnictwa i usług. Berg w lokalnej prasie wskazywał na potrzebę zwiększenia udziału stref mieszkaniowych wolnych od przestrzeni usługowych, które mogły być sytuowane w wieżowcach [2]. Proponowano lokalizacje budynków wysokościowych w historycznym bloku śródrynkowym, w kordonie wokół historycznego centrum miasta, wokół ważnych placów publicznych, nad Odrą (jak na Zdjęciu 1) oraz w sąsiedztwie Hali Stulecia, zrealizowanej przez Berga, a dziś wpisanej na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Wczesno-modernistyczne projekty wieżowców autorstwa Berga charakteryzowały się addytywnością brył i współcześnie dominowałyby w krajobrazie miasta. Na rysunku 2, w uproszczonej formie, zobrazowano zaproponowany przez Berga XX-kondygnacyjny wieżowiec (ok. 130 m wysokości) w sąsiedztwie mostu Grunwaldzkiego (w miejscu obecnego Dolnośląskiego Urzędu Wojewódzkiego). Ze względów ekonomicznych, scenariusza Maxa Berga nie zrealizowano, jednak śmiałe wizje są żywo omawiane do dziś.



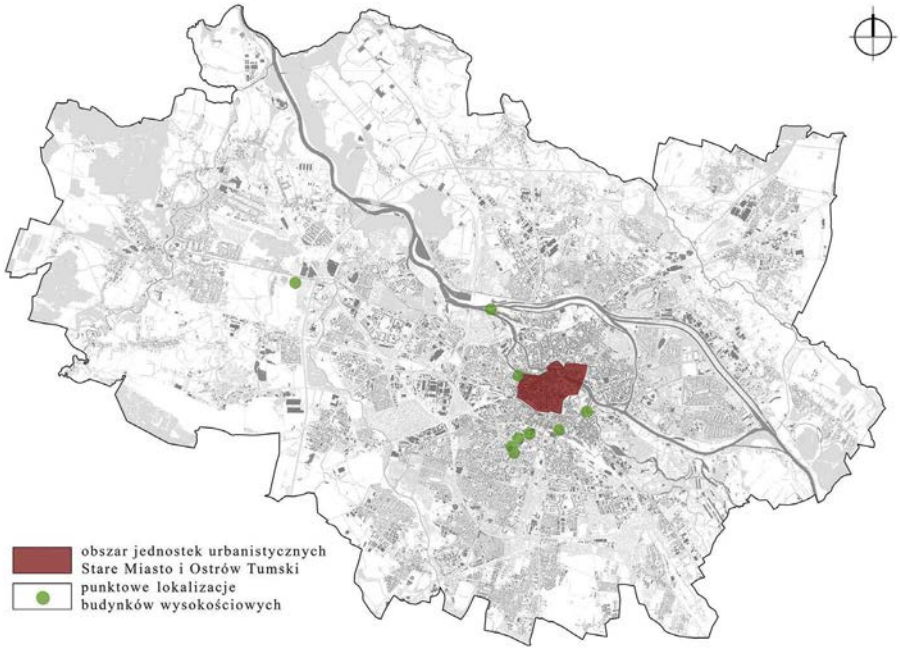
Fot. 1. Wizualizacja planowanego przez Maxa Berga wieżowca w sąsiedztwie mostu Grunwaldzkiego na tle współczesnego zagospodarowania. Źródło: opracowanie własne.
Pic. 1. Visualization of the high-rise building planned by Max Berg in the vicinity of the Grunwaldzki Bridge on the background of present development. Source: own research.

1. Koncepcje powojenne.

Koncepcje Maxa Berga utrwaliły się w świadomości wrocławskich urbanistów i spowodowały wzmożenie zainteresowania sytuowaniem wieżowców na terenie miasta. Dodatkowo sprzyjał temu fakt, że oblężenie Wrocławia w trakcie II wojny światowej wywołało wiele zniszczeń powodujących nieciągłości w zabudowie i puste, niezagospodarowane przestrzenie miejskie. W efekcie powyższych, rozpoczęto kreację nowego miasta realizowanego najpierw w duchu powszechnie panującego socrealizmu, a następnie poprzez szerokie wpływy Karty Ateńskiej – w duchu modernistycznym. Realizacje założeń urbanistyczno-architektonicznych poprzedzały konkursy, które sukcesywnie ogłaszano po 1945 roku. W ramach odbudowy Wrocławia zrealizowano konkursy m.in. dla obszaru pl. Grunwaldzkiego oraz pl. Dominikańskiego i pl. Społecznego (pierwotnie rozpisano konkurs wyłącznie na pl. Dominikański – ówcześnie pl. Dzierżyńskiego, jednak dość szybko zauważono potrzebę powiązania funkcjonalnego z pl. Społecznym, w związku z czym, kilka lat później ogłoszono nowy konkurs z rozszerzonymi granicami opracowania). W latach późniejszych zrealizowano również konkursy urbanistyczno-architektoniczne dla Śródmieścia Południowego (w 1986 r., a następnie w latach 1990-1993), które poprzez działania wojenne w trakcie Festung Breslau utraciło kamienicową obudowę istotnej arterii komunikacyjnej. Była ona również wielkomiejskim pasażem stanowiącym trasę usługowo-spacerową dla ówczesnych mieszkańców miasta. W ramach wskazanych powyżej konkursów proponowano punktowe sytuowanie pojedynczych budynków wysokościowych (lokalizacje jak na Rysunku 3). Miały one zarazem podkreślać ważność danego miejsca i budować lokalne osie kompozycyjne. Mimo prób kreowania szerokiej dyskusji eksperckiej, związanej z realizacją konkursów na terenie Wrocławia, żadna z koncepcji nie została zrealizowana.



Rys. 2. Planowane lokalizacje budynków wysokościowych po II Wojnie Światowej. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 2. Planned locations of high-rise after II World War. Source: own research.



Rys. 3. Planowane lokalizacje budynków wysokościowych na początku XXI w. na terenie Wrocławia.
Źródło: opracowanie własne.
Fig. 3. Planned locations of high-rise buildings at the beginning of 21th century in Wrocław. Source: own research.

Planowane po II wojnie światowej lokalizacje budynków wysokościowych nie ingerowały bezpośrednio w historyczną tkankę miasta, tak jak planował to Max Berg. Niemniej jednak, miały być obiektami „luźno" rozstawionymi w mieście. Ówcześnie we Wrocławiu nie budowano strategii rozwoju budynków wysokościowych, która mogłaby stanowić holistyczną politykę przestrzenną, w związku z czym, w mieście mogły pojawiać się przypadkowo rozstawione wieżowce (np. w wyniku wskazań lokalizacyjnych na mocy konkursów urbanistyczno-architektonicznych).

Postępująca świadomość przestrzenno-ekonomiczna oraz dobra koniunktura gospodarcza na początku XXI wieku, wiązała się z powstawaniem nowych koncepcji, ściśle związanych z budownictwem wysokościowym na terenie Wrocławia. Jednak w przeciwieństwie do lat poprzednich, w związku z rozwojem neoliberalnej gospodarki wolnorynkowej, po 2000 r. projekty urbanistyczno-architektoniczne dla wieżowców i ich bezpośredniego otoczenia, przede wszystkim wypływały z rąk deweloperów zainteresowanych sytuowaniem tego typu obiektów. Na terenie miasta zrealizowano jedynie dwa publiczne konkursy (dla Śródmieścia Południowego oraz pl. Społecznego), które uwzględniały budynki wysokościowe. Wśród obszarów, na których najczęściej pojawiały się koncepcje wysokościowców było Śródmieście Południowe, stanowiące potencjał dla nowej dzielnicy biznesowej miasta, wypełnionej wieżowcami, stanowiąc tym samym podstawę do rewitalizacji częściowo zdegradowanego obszaru śródmiejskiego Wrocławia o wielkoblokowym charakterze zabudowy. Uzupełnieniem powyższej lokalizacji miały być rozproszone na terenie miasta budynki, które tak jak w przypadku koncepcji po II wojnie światowej, miały zostać punktowo umiejscowione w strukturze miasta.

Koncepcje budynków wysokościowych, które próbowano implementować w projektach konkursowych nie zostały zrealizowane. Niemniej jednak, na terenie miasta do 2000 r. zrealizowano budynki o wysokości 55 metrów i wyższe[2]. Na terenie Śródmieścia Południowego w 2012 roku zakończono budowę ok. 212 m wieżowca Sky Tower, który obecnie jest najwyższym budynkiem we Wrocławiu. Wśród innych budynków wysokościowych oraz budynków wysokich, które poprzez dodatkowe, wielkogabarytowe obudowy techniczne zwiększają swoją wysokość) są m.in.:

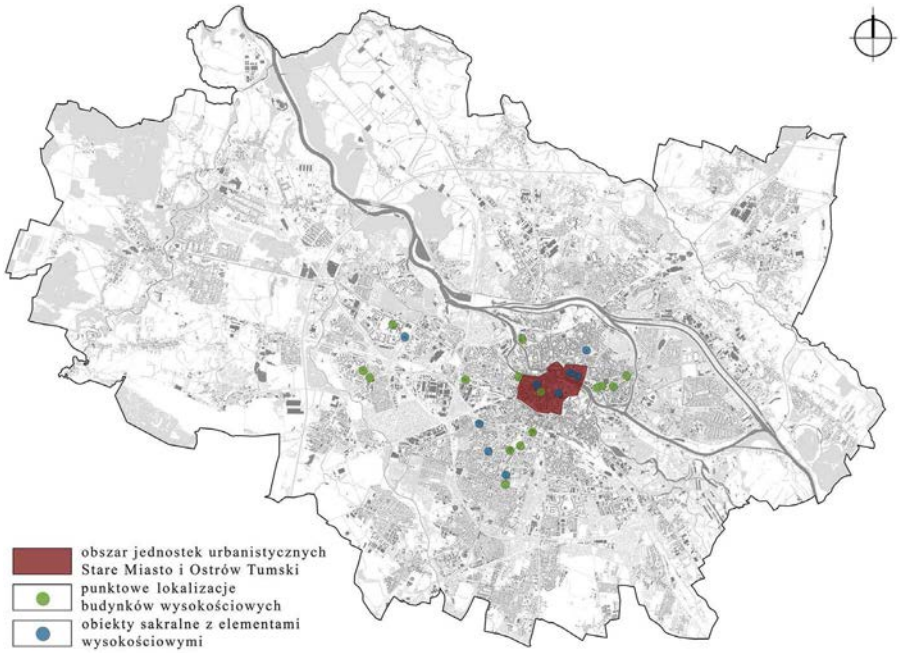
• dom akademicki „Kredka" (o wysokość ok. 82 m, wybudowany w latach 1985 – 1990),
• dom akademicki „Ołówek" (o wysokość ok. 66 m, wybudowany w latach 1985 – 1990),
• budynek mieszkaniowy przy ul. Drzewieckiego 24 (o wysokość ok. 64 m, wybudowany w 1991 r.),
• wieża ciśnień (obecnie bud. usługowy) na al. Wiśniowej (o wysokość ok. 62 m, wybudowana w 1904 r.),
• budynek usługowy Silver Tower Center (o wysokość ok. 61 m, wybudowany w 2014 r.),
• budynki mieszkaniowo-usługowe, tzw. wrocławski Manhattan projektu Jadwigi Grabowskiej -Hawrylak (o wysokość ok. 61 m, wybudowane w latach 1970 – 1973),
• budynek mieszkaniowy przy ul. Gubińskiej 8 (o wysokość 61 m, wybudowany w 1992 r.),
• budynki mieszkaniowe przy ul. Powstańców Śląskich 46 – 64, tzw. galeriowce (o wysokość ok. 59 m, wybudowane w latach 1988 – 1991),
• budynek usługowy Grunwaldzki Center (o wysokość 59 m, wybudowany w 2009 r.),
• budynek mieszkaniowo-usługowy Odra Tower (o wysokość 59 m, wybudowany w 2013 r.),
• budynki Atal Towers (o wysokość ok. 55 – 59 m, wybudowane w 2018 r.),
• budynek usługowy Arkady Wrocławskie (o wysokość 58 m, wybudowany w 2007 r.),
• budynki Millenium Tower IV i Millenium Tower II (o wysokość 57 – 58 m, wybudowane w 2009 i 2013 r.)[3].

[2] Istnieją różne sposoby pomiaru wysokości budynków. Według Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie docelową wysokość budynku określa się tzw. „do dachu" [1], niemniej jednak dodatkowe zamocowania techniczne, anteny lub obudowy urządzeń infrastrukturalnych zamontowanych na dachach budynków również wpływają na percepcję wysokości zabudowy.
[3] Podano przybliżone wysokości budynków (wraz z elementami technicznymi na dachach), które wynikają z danych skaningu laserowego zrealizowanego w 2015 r. (z wyłączeniem budynków Atal Towers, które zrealizowano po 2015 r.). Wymienione budynki usługowe zrealizowane po 2000 r. z wyłączeniem wieżowca Sky Tower, posiadają wysokość maksymalną „do dachu" nie większą niż 55 m, w związku z czym przynależą do kategorii budynków wysokich.

Fot. 2. Wybrane budynki wysokie i wysokościowe na terenie Wrocławia. Od lewej: Sky Tower, domy akademickie „Kredka" i „Ołówek", budynki mieszkaniowo-usługowe tzw. „Manhattan", Grunwaldzki Center, Arkady Wrocławskie. Źródło: zbiory własne.
Pic. 2. Selected high buildings and high-rise buildings in Wrocław. From the left: Sky Tower, students dorm „Kredka" and „Ołówek", residential and service buildings „Manhattan", Grunwaldzki Center, Arkady Wrocławskie. Source: own research.

Budynki wysokościowe realizowano na terenie miasta już od XX wieku, niemniej jednak poprzez skalę zabudowy otaczającej, nie wyróżniają się znacząco w krajobrazie miasta. Jedynym obiektem mającym znaczący wpływ na krajobraz, jest wieżowiec Sky Tower, zlokalizowany na obszarze Śródmieścia Południowego, który jest ponad trzykrotnie wyższy, niż budynki go otaczające. We wrocławskich budynkach wysokościowych dominuje funkcja usługowa oraz mieszana (mieszkaniowo-usługowa). Warto jednak nadmienić, że wpływ na krajobraz miasta mają również liczne wieże kościelne, które poprzez swoją wysokość powyżej 55 m tworzą spiętrzenia w sylwecie miejskiej.

Budynki wysokościowe oraz budynki wysokie z urządzeniami technicznymi zamocowanymi na dachach, które wpływają na percepcję wysokości obiektu, jak również obiekty sakralne z elementami wieżowymi wyższymi niż 55 m oznaczono na Rysunku 4.



Rys. 4. Lokalizacje zrealizowanych budynków wysokościowych na terenie Wrocławia. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 4. Locations of completed high-rise buildings at the beginning of 21th century in Wrocław. Source: own research.

Proponowane koncepcje sytuowania budynków wysokościowych na terenie Wrocławia świadczą o wieloletnim zainteresowaniu tematyką lokalizowania wieżowców w mieście. Jednak większość z proponowanych koncepcji nie została zrealizowana, a obiekty, które powstawały przez wiele lat nie tworzą przemyślanego schematu kompozycyjno-przestrzennego ich sytuowania. W celu dalszej weryfikacji determinant i zasad sytuowania budynków wysokościowych we Wrocławiu, poddano analizie dokumenty planistyczne obowiązujące w latach 1988 – 2018 r.

2. Regulacje formalno-prawne.

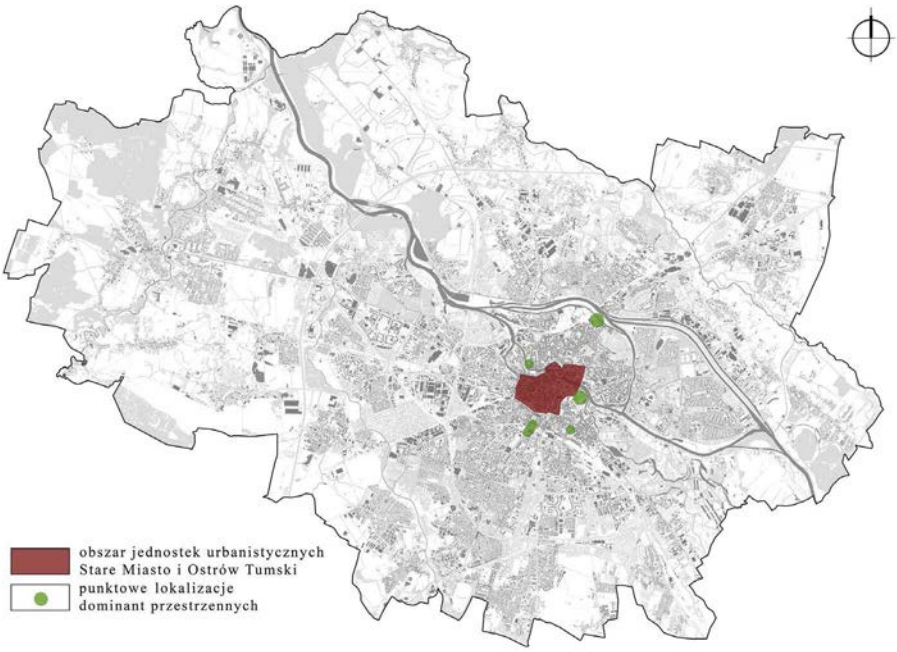
Sytuowanie zabudowy, a co za tym idzie również budynków wysokościowych, ściśle związane jest z regulacjami prawnymi związanymi z planowaniem przestrzennym. Ich lokalizowanie możliwe jest w drodze pozwolenia na budowę, będącego wynikiem zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, lub decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (w skrócie DWZ). W przypadku drugiej możliwości, która niejednokrotnie wskazywana była jako element potencjalnie degradujący system planistyczny kraju (m.in. [3], [4]), możliwość realizacji wieżowców dopuszczalna jest jedynie, po spełnieniu minimalnych wymogów ustawowych dotyczących m.in. dostępności planowanego budynku do tej samej drogi publicznej, która obsługuje już istniejące budynki wysokościowe [5]. Taka sytuacja w znacznym stopniu eliminuje możliwość sytuowania wieżowców na mocy DWZ w miastach, w których ich liczba jest niewielka, bądź w ogóle nie występują. Jednak ostateczny sposób lokalizowania budynków wysokościowych w miastach zależy od kształtu polityki przestrzennej, odzwierciedlonej w dokumentach planistycznych.

Na podstawie ustawy z dnia 12 lipca 1984 r. o planowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 35 poz. 185 z późn. zm.), w 1988 r., uchwalony został miejscowy plan ogólny zagospodarowania przestrzennego miasta Wrocławia [6], który dzielił Wrocław na 24 jednostki strukturalne o zróżnicowanych funkcjach rozwoju, wskazując równocześnie zasady zagospodarowania terenów. W powyższym dokumencie wprowadzone zostały zalecenia w zakresie lokalizowania dominant przestrzennych, których precyzyjnie nie zdefiniowano. W kontekście analizy całości dokumentu należy domniemywać, że autorzy planu uznali dominanty przestrzenne za budynki wysokie lub wysokościowe, które wyróżniają się skalą i gabarytami zabudowy, co mogłoby również stanowić odzwierciedlenie pojmowania wysokości, nie tylko poprzez sumaryczną wysokość budynku a poprzez kontekst otoczenia [7]. Nie wskazano również odniesienia do wytycznych wysokości zabudowy, niemniej jednak plan wskazywał obowiązek analiz krajobrazowych w trakcie sporządzania projektów architektonicznych takich obiektów. Zaanonsowano również konieczność powiązania dominant przestrzennych z „urządzeniami ogólnomiejskimi", które rozumiano jako obiekty usługowe, ważne w skali całego miasta. Wśród proponowanych lokalizacji dla dominant przestrzennych, znalazły się obszary śródmiejskie w rejonie skrzyżowania ul. Gen. Kazimierza Pułaskiego i ul. Tadeusza Kościuszki, skrzyżowania ul. Świerczewskiego (ob. ul. Marsz. Józefa Piłsudskiego) i ul. Swobodną, u zbiegu ul. Jedności Narodowej i ul. Wieczorka (ob. ul. Kard. Stefana Wyszyńskiego), na pl. Społecznym oraz przy pl. Dąbrowszczaków (ob. pl. Maxa Borna). Rozkład terytorialny planowanych lokalizacji na tle całego miasta przedstawia Rysunek 5.

Lokalizacje budynków wysokościowych na mocy miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta z 1988 r. dotyczyły w szczególności obszarów śródmiejskich. Plan ogólny zakładał również rozwój funkcji komunikacyjnych w mieście, w których prym miał wieść transport publiczny, z pionierskim rozwiązaniem „szybkiego tramwaju". Docelowo, realizacja wszystkich założeń komunikacyjnych mogła wiązać funkcjonalnie lokalizacje planowanych budynków wysokościowych, a co za tym idzie, ułatwiać przepływy między nimi. Uchwalenie planu ogólnego nie przyczyniło się do realizacji budynków wysokościowych na terenie miasta, a powstające w tym czasie domy akademickie „Kredka" i „Ołówek", domy mieszkaniowe przy ul. Drzewieckiego i ul. Gubińskiej nie uzyskały szczególnych wytycznych dla dalszej możliwej kontynuacji gabarytów i charakteru zabudowy. Nie zrealizowano również koncepcji „szybkiego tramwaju".

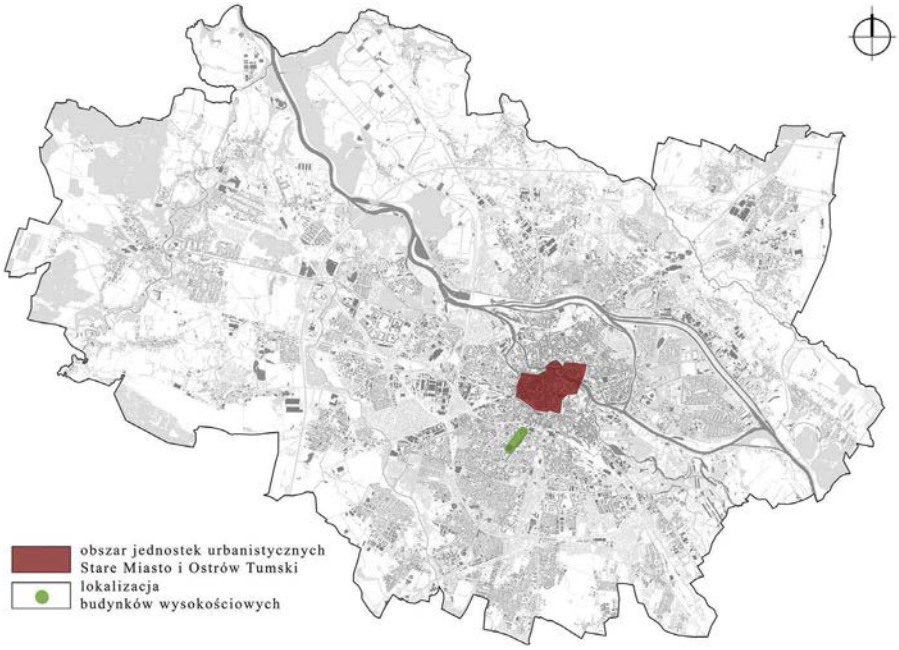
Kolejnym dokumentem planistycznym obowiązującym na terenie całego miasta, było studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław [8].

Zostało uchwalone 30 stycznia 1998 r., przez Radę Miejską Wrocławia na mocy nieobowiązującej od 2003 r. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 89, poz. 415 z późn. zm.). W ramach powyższego dokumentu nie wprowadzono zapisów dotyczących kształtowania budownictwa wysokościowego na terenie miasta. Studium z 1998 r. było również zmieniane w 2001 r., niemniej jednak, zmiana ta dotyczyła wyłącznie przekształcania terenów przemysło-wych, usług zdrowia oraz edukacji, nie wprowadzając jednocześnie zapisów w odniesieniu do badanego w niniejszym opracowaniu zjawiska. W okresie od 1998 r. do 2001 r. nie powstały na terenie miasta budynki wysokościowe.



Rys. 5. Lokalizacje planowanych dominant przestrzennych w miejscowym planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta Wrocławia z 1988 r. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 5. Planned locations of architectural dominants in general zoning plan of Wrocław in 1988. Source: own research.

W 2006 r. nastąpiła kolejna zmiana studium z 1998 r., która w całości rewidowała zapisy poprzedniego studium, przy jednoczesnym zachowaniu dorobku metodologicznego i poszanowaniu zasad kształtowania rozwoju przestrzennego [9]. W zmianie studium zwrócono szczególną uwagę na układ policentryczny Wrocławia, gdzie centrum historyczne miało być wspierane przez trzy usługowe ośrodki o charakterze wspierającym: Centrum Akademickie w rejonie pl. Grunwaldzkiego, Centrum Południowe o charakterze biznesowym wzdłuż osi ul. Powstańców Śląskich oraz Centrum Świebodzkie, które wspólnie miały tworzyć Zespół urbanistyczny wielkomiejskiego centrum Wrocławia. W kontekście analizowanego zagadnienia sytuowania budynków wysokościowych, szczególnie istotne było Centrum Południowe, w którym zaproponowano sytuowanie budynków wysokościowych (Rysunek 6). Wskazano na szczególny rozwój funkcji biznesowej, przy jednoczesnym zachowaniu różnorodności usług.

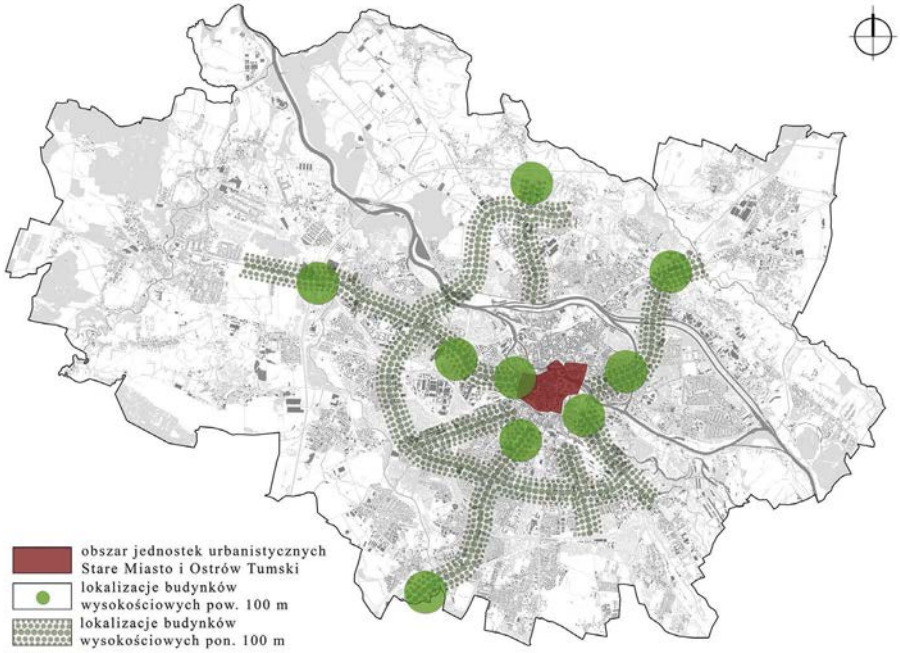


Rys. 6. Lokalizacje planowanych budynków wysokościowych w zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2006 r. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 6. Planned locations of high-rise buildings at the study of conditions and of the spatial management of Wrocław in 2006. Source: own research.

Zmiana studium z 2006 r. wskazywała jedno miejsce dla lokalizacji budynków wysokościowych na terenie miasta. W ramach rozwoju budownictwa wysokościowego wskazano wydłużony fragment terenu o powierzchni ok. 14 ha (ówcześnie częściowo zagospodarowany), który miał nawiązywać do ul. Powstańców Śląskich – planowanej jako najważniejsza, wielkomiejska ulica handlowa Wrocławia [9]. Omawiana zmiana studium zaakceptowała zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru rozwoju Południe I z 2005 r., w którym wprowadzono obszar dopuszczalnego podwyższenia zabudowy, nie określając jednocześnie maksymalnej wysokości zabudowy, w związku z czym, w jego ramach mogą być sytuowane dowolnie wysokie budynki. I właśnie na mocy powyższego planu miejscowego, który został zaimplementowany do zmiany studium z 2006 r., w 2007 r. rozpoczęto budowę wieżowca Sky Tower, w miejscu zburzonego w tym celu, modernistycznego budynku Poltegor Centrum, o wysokości 92 m do dachu.

Szczególną uwagę poświęcono budynkom wysokościowym w okresie czterech lat od obowiązywania studium z 2006 r. W 2010 r., uchwalono zmianę studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, w ramach której rozbudowano tematykę sytuowania wieżowców we Wrocławiu, jak również m.in. wprowadzono korekty w polityce przestrzennej, w zakresie infrastruktury technicznej [10]. Możliwość lokalizacji budynków wysokościowych została przyjęta dla dwóch sytuacji:
• budynki do 100 m wysokości były możliwe do sytuowania wzdłuż wybranych wnętrz ulicznych, o szczególnym znaczeniu komunikacyjnym (we fragmentach: Obwodnicy Śródmiejskiej, Trasy Średzkiej, Trasy Pomorskiej, Trasy Warszawskiej, Trasy Krakowskiej, Trasy Karkonoskiej i ul. Powstańców Śląskich),
• budynki powyżej 100 m wysokości mogły być sytuowane w obszarach ważnych węzłów komunikacyjnych i ośrodków usługowych (w rejonie węzłów: Kosmonautów, Widawa, Bielany), jak również w rejonach podkreślających kompozycję przestrzenną obszarów wjazdowych do śródmiejskiej i centralnej części miasta, tzw. „bram do centrum" (w wybranych fragmentach

ul. Legnickiej, Trasy Warszawskiej z Łącznikiem Szczytnickim i Warszawskim, w rejonie pl. Jana Pawła II, w Centrum Południowym, w rejonie ul. Gen. Romualda Traugutta i pl. Społecznego, jak również osiowo wzdłuż, pl. Grunwaldzkiego). Rozkład terytorialny powyżej wskazanych lokalizacji przedstawiono na Rysunku 7.

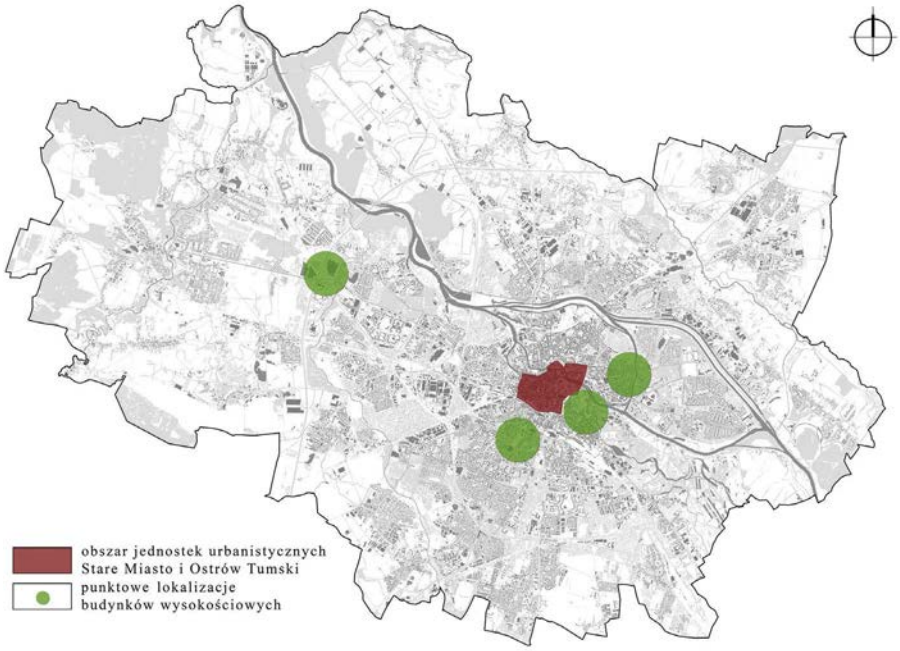


Rys. 7. Lokalizacje planowanych budynków wysokościowych w zmianie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2010 r. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 7. Planned locations of high-rise buildings at the study of conditions and of the spatial management of Wrocław in 2010. Source: own research.

W zestawieniu z wcześniej obowiązującą na terenie miasta polityką przestrzenną w zakresie sytuowania budynków wysokościowych, studium z 2010 r. zaprezentowało najbardziej permisywne zapisy dotyczące kształtowania wysokościowców na terenie miasta. Jasno wykreowane lokalizacje wskazywały liniowe (wzdłuż wnętrz ulicznych) oraz punktowe (w miejscach „bram do centrum" oraz na terenie węzłów komunikacyjnych), miejsca rozwoju tego typu budownictwa. Niemniej jednak, w studium pojawił się dodatkowy zapis wskazujący, że określone na rysunkach studium lokalizacje budynków wysokościowych „nie oznaczają zakazu sytuowania takich budynków w innych obszarach miasta" [10, s. 112]. Wprowadzenie powyższego zapisu, skutkowało możliwością lokalizacji budownictwa wysokościowego, poza wyznaczonymi obszarami, które mogły negatywnie wpłynąć na sylwetę miasta, deformując lokalne układy kompozycyjne. W studium uznano, że każdorazowa realizacja budynku wysokościowego wymaga analiz krajobrazowych, badających wpływ danego obiektu na priorytetowe widoki urbanistyczne Wrocławia, jednocześnie nie wskazano, gdzie zlokalizowane są te widoki. Również nie określono miejsc, z których dane analizy powinny być prowadzone, w związku z czym, nie wprowadzono zasad i wytycznych kształtowania krajobrazu miasta i ochrony ważnych miejsc, przed zniekształceniem struktury urbanistycznej.

Po 2010 r. nie zrealizowano budynków wysokościowych na terenie Wrocławia. W 2012 r. oddano do użytku wieżowiec Sky Tower, którego lokalizacja została uwzględniona w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, natomiast na terenie miasta zrealizowano kilka budynków wysokich, których wysokość do dachu sięga 55 m, natomiast wysokość z dodatkowymi zamocowaniami technicznymi ponad dachem, zwiększa ich wysokość nawet do 60 m powyżej poziomu terenu.

W 2018 r., po ponad rocznych konsultacjach społecznych, Rada Miejska Wrocławia uchwaliła nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia [11]. W ramach nowego studium wyznaczono politykę w zakresie zamieszkiwania, politykę zieleni i środowiska, politykę rzeczną, politykę dziedzictwa kulturowego, politykę gospodarczo-usługową, politykę zrównoważonej mobilności, politykę infrastrukturalną w zakresie energetyki, politykę infrastrukturalną w zakresie sieci komunalnych. W parametrach i wskaźnikach urbanistycznych uwzględniono również wysokość zabudowy, gdzie określono lokalizacje i zasady sytuowania budynków wysokościowych. W przeciwieństwie do permisywnego Studium z 2010 r., wprowadzono jedynie cztery obszary rozwoju budynków powyżej 55 m wysokości, tj. rejony: Centrum Południowego, pl. Społecznego, Osi Grunwaldzkiej, przy moście Szczytnickim oraz Stadionu Miejskiego – jak na Rysunku 8.

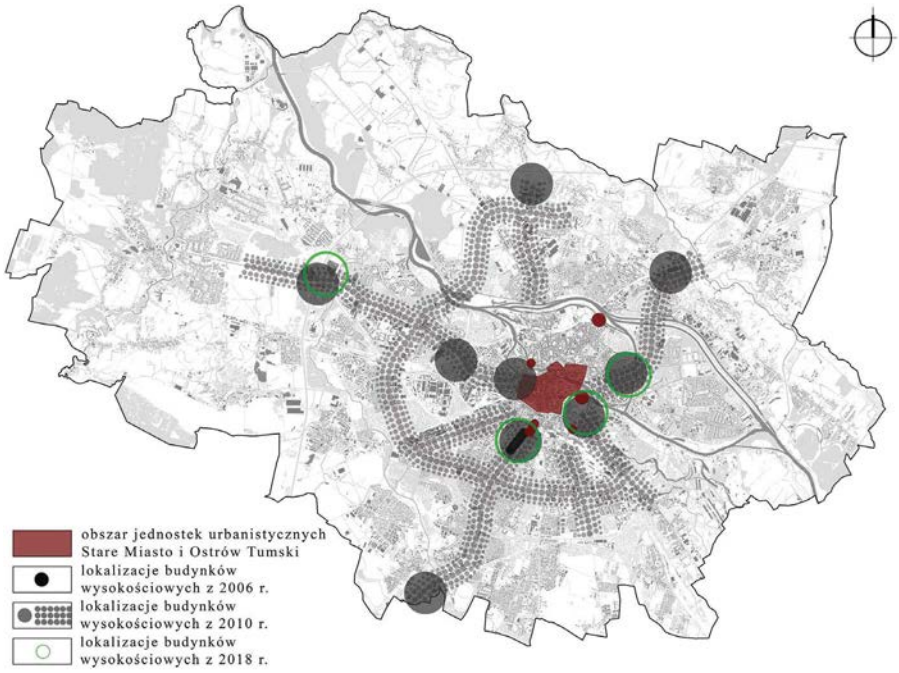


Rys. 8. Lokalizacje planowanych budynków wysokościowych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2018 r. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 8. Planned locations of high-rise buildings at the studiy of conditions and of the spatial management of Wrocław in 2018. Source: own research.

Wprowadzone do studium z 2018 r. lokalizacje budynków wysokościowych w Centrum Południowym, na terenie pl. Społecznego oraz w sąsiedztwie Stadionu Miejskiego, wynikają z obecnie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które uwzględniają możliwość sytuowania budynków wysokościowych. W efekcie studium implementuje obecnie obowiązujący stan prawny na terenie miasta, niwelując tym samym niezgodność planów miejscowych ze studium. W konsekwencji, w wypadku zmian planów miejscowych, które muszą być zgodne ze studium, uniknięto potencjalnych odszkodowań, w wyniku zmniejszenia wartości nieruchomości, na skutek obniżenia możliwych parametrów i wskaźników zabudowy. Jedynym obszarem niewynikającym z obecnych przepisów planów miejscowych, jest planowana lokalizacja budynków wysokościowych na Osi Grunwaldzkiej, w ramach której już występują budynki 55-metrowe, a w pobliżu mostu Szczytnickiego umiejscowione są budynki wysokościowe – domy akademickie „Kredka" i „Ołówek". W ich sąsiedztwie, na wypadek zmian obecnego sposobu zagospodarowania (stacja benzynowa) możliwa jest lokalizacja pojedynczego budynku o podobnych gabarytach zabudowy jak domy akademickie – co mogłoby pozytywnie wpłynąć na kształt lokalnej kompozycji przestrzennej, ze względu na potencjalne zamknięcia widokowe z trzech stron.

3. Efekty realizacyjne.

Dynamiczne zmiany kształtowania polityki przestrzennej w zakresie sytuowania wieżowców we Wrocławiu (Rysunek 9), odzwierciedlone są efektach realizacyjnych budynków wysokościowych. Jedyny wieżowiec po 2000 r. – Sky Tower (powyżej 55 m wysokości do dachu), został oddany do użytku w 2012 r. i jest obiektem dominującym w skali całego miasta – obiekt wyższy ponad trzykrotnie od zabudowy go otaczającej.



Rys. 9. Zestawienie planowanych lokalizacji budynków wysokościowych w latach 1988 – 2018 we Wrocławiu. Źródło: opracowanie własne.
Fig. 9. Summary of the planned location of high-rise buildings in the years 1988 - 2018 in Wroclaw. Source: own research.

Jak wskazuje analiza zabudowy we Wrocławiu, lokalizacje istniejących budynków wysokościowych wybierane były przypadkowo. Rozwój wieżowców nastąpił w szczególności w latach 80. i 90. XX w. Natomiast po 2000 r., w związku z restrykcjami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [1], na terenie miasta powstawały budynki o wysokości nieprzekraczającej 55 m do dachu (m.in. Silver Tower Center, Grunwaldzki Center, Odra Tower, Atal Towers, Arkady Wrocławskie, Millenium Tower II i Millenium Tower IV), lecz ich faktyczna wysokość jest większa i wynika z dodatkowych zamocowań technicznych – co również odzwierciedlają wyniki skaningu laserowego zrealizowanego nad Wrocławiem w 2015 r.

Wnioski.

Minęło prawie sto lat od pierwszych prób wprowadzania we wrocławski krajobraz budynków wysokich, jak dzisiaj byśmy to określili - wieżowców. Te pierwsze próby skończyły się jedną realizacją z lat 1930 – 1931, budynku Banku autorstwa Heinricha Rumpa. Kontrowersyjna dla wielu do dzisiaj bryła, wypełnia narożnik oddzielający Rynek od Placu Solnego i ma wysokość ok. 40 m powyżej terenu. W okresie 1945 – 1989 Wrocław wzbogacił się o wysokie budynki w rejonie Placu Grunwaldzkiego (mieszkania i akademiki), ul. Powstańców Śląskich (mieszkania, pomieszczenia biurowe), ul. Grabiszyńskiej (mieszkania). Na początku lat 90. XX wieku zrealizowano wysoką

zabudowę mieszkaniową przy ul. Powstańców Śląskich (1991, galeriowiec mieszkalny, wys. 59 m), na Gądowie (1991, mieszkania, wys. 64 m) i na Nowym Dworze (1992, mieszkania, wys. 61 m). Od roku 2007 realizowane są budynki o wysokości nie przekraczającej w większości przypadków 55 metrów.

Pomimo dopuszczenia przez wcześniejsze dokumenty planistyczne realizacji budynków wysokościowych w pewnych obszarach miast, inwestycje takie nie były podejmowane. Wyjątkiem jest Sky Tower, który zrealizowano w oparciu o uchwalony plan miejscowy, trochę na przekór oporowi różnych środowisk społecznych przeciw takim obiektom. W obecnym czasie, planuje się realizację kilku inwestycji o wysokości 100 – 150 metrów, ale napotykają one na liczne przeszkody natury formalnej i społecznej.

Dynamicznie zmieniająca się od 1998 r. zapisana w dokumentach planistycznych polityka w zakresie sytuowania budynków wysokościowych, nie sprzyja realizacji wieżowców na terenie miasta. Najważniejszą przyczyną jest brak zdecydowanej i jasnej koncepcji realizacji współczesnych budynków wysokościowych na terenie Wrocławia. Koncepcje realizacji budynków wysokich we Wrocławiu sprzed stu lat są bardziej konsekwentne i śmiałe, niż obecne. Uchwalone w tym roku, nowe studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta jest ostrożne i zachowawcze w tej materii i nie kończy, a raczej zaczyna dyskusję na temat zasad polityki kształtowania krajobrazu miasta przez współczesne budynki wysokościowe.

Bibliografia

1. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [tj. Dz. U. z 2015 r., poz. 1422 z późn. zm.].
2. Trocka-Leszczyńska, E., Tomaszewicz, A.,: Dyskusja wokół usytuowania budynków wysokich w strukturze współczesnego miasta. W: Czasopismo Techniczne. Architektura. 2008, R. 105, z. 6-A, Kraków, s. 171-177. ISSN 1897-6271.
3. Nowak., M. J., Decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu – instrument czy wyłącznie bariera rozwoju? W: Studia Regionalne i Lokalne nr 2(48)/2012, Warszawa, s. 77-91. ISSN 1509-4995.
4. Balcerek., K., Masztalski., R., Ocena ruchu inwestycyjnego na obszarach oddziaływania dużego miasta - na przykładzie wydanych w gminie Długołęka pozwoleń na budowę i decyzji o warunkach zabudowy. W: Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, 2016, nr 418, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław. s. 11-21, ISBN 978-83-7695-563-6.
5. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1073 z późn. zm.].
6. Uchwała Miejskiej Rady Narodowej nr XXI/104/88 z dnia 10 czerwca 1988 r. w sprawie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Wrocławia [Dz. Urz. Woj. Wroc. z 1988 r. nr 11, poz. 165 z późn. zm.].
7. Short., M. J., Planning for tall buildings, Abingdon, Oxon, New York: Routledge, 2012, ISBN 978-0-415-58107-3.
8. Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr XLVIII/680/98 z dnia 30 stycznia 1998 r. w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Wrocław.
9. Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr LIV/3249/06 z dnia 6 lipca 2006 roku w sprawie uchwalenia zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
10. Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia nr L/1467/10 z dnia 20 maja 2010 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.
11. Uchwała Rady Miejskiej Wrocławia Nr L/1177/18 z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie uchwalenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Wrocławia.

PROBLEMS OF LOCALIZATION OF HIGH-RISE BUILDINGS IN THE DOWNTOWN OF WROCŁAW IN THE ASPECT OF THE DYNAMIC CHANGES IN THE CITY SPATIAL POLICY

SUMMARY

In spatial planning and development of metropolitan cities in Poland increasing investment process related to tall buildings is noticeable. Criticism of spatial policy, which is the competence of local government, is focused on the procedure of creating onefold buildings resulting from developer applications. It does not lead to a comprehensive development of urban spaces. These activities are perceived as a dangerous for a spatial order, in particular in the aspect of shaping public spaces and places of integration of local communities. Critical analysis of planning documents shaping the spatial policy of Wrocław in relation to the location of tall buildings in this elaboration were executed. The Wrocław experience in the field of revitalization of South Midtown was indicated. The paper presents the territorial distribution of historical concepts of the location of high-rise buildings designed by Max Berg at the beginning of the 20th century. The dynamics of changes in creating the principles of spatial development of the city in the post-war plans and contemporary editions of the studies of conditions and of the spatial management of Wrocław were evaluated. The high-rise buildings that were completed within the city were referred in this study.

KEYWORDS

spatial policy, urban planning, high-rise buildings, tall buildings

mgr inż. arch. Sylwia PAWLIKOWSKA – MUSIEWICZ
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *e-mail: sylwia.musiewicz@wst.com.pl*

CENTRA ŚRÓDMIEJSKIE, A PROJEKTY REWITALIZACJI – PRZYPADEK KATOWIC

„Centra miast są witalnymi komórkami świata"
Le Corbusier, architekt

STRESZCZENIE

Dzisiejsze Katowice to centrum ponad 2-milionowej aglomeracji, stolica Górnego Śląska, centrum Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ale przede wszystkim, to jeden z najszybciej rozwijających się ośrodków w Polsce. Miasto kojarzone do niedawna jedynie z przemysłem ciężkim, otrzymało tytuł Kreatywnego Miasta Muzyki Unicef i było kandydatem do miana „Europejska Stolica Kultury 2016". Katowice są dobrym przykładem na to, że odnowa miasta możliwa jest poprzez regenerację terenów poprzemysłowych. Tereny poprzemysłowe położone w pobliżu centrum miejskiego, to niezwykle cenny zasób przestrzeni rozwojowej dla miasta, a zgodnie z zasadą trwałego rozwoju, ponowne ich użytkowanie ogranicza zajmowanie pod zabudowę nowych terenów naturalnych. Niezwykłe tempo zmian, jakie dyktują współczesne realia miast postindustrialnych, to z jednej strony wygaszanie wielkoobszarowych państwowych zakładów przemysłowych, często lokowanych w centrum osady, a potem miasta - jak kopalnie i huty w przypadku Katowic - z drugiej strony, to możliwość pozyskania znacznych funduszy z Unii Europejskiej na realizacje projektów rewitalizacyjnych, związanych z inwestycjami publicznymi. Opierając się na dobrym dziedzictwie, a także na nowych projektach, w Katowicach dąży się do stworzenia spójnej wizji rozwoju przestrzennego.

SŁOWA KLUCZOWE

śródmieście Katowic, rewitalizacja miast, trwały i zrównoważony rozwój, zarządzanie przestrzenią miejską

WPROWADZENIE

Katowice są dobrym przykładem na to, że odnowa centrum miasta możliwa jest poprzez regenerację terenów poprzemysłowych. Tereny poprzemysłowe położone w pobliżu centrum miejskiego, to niezwykle cenny zasób przestrzeni rozwojowej, a zgodnie z zasadą trwałego rozwoju, ponowne ich użytkowanie ogranicza zajmowanie pod zabudowę nowych terenów naturalnych. Niezwykłe tempo zmian, jakie dyktują współczesne realia miast postindustrialnych, to z jednej strony wygaszanie wielkoobszarowych państwowych zakładów przemysłowych, często lokowanych w centrum osady, a potem miasta - jak kopalnie i huty w przypadku Katowic /Rys.1/ - z drugiej strony, to możliwość pozyskania znacznych funduszy z Unii Europejskiej na realizację projektów rewitalizacyjnych związanych z inwestycjami publicznymi. Opierając się na dobrym dziedzictwie, a także na nowych projektach, w Katowicach dąży się do stworzenia spójnej wizji rozwoju przestrzennego. Celem niniejszego opracowania jest analiza przedsięwzięć rewitalizacyjnych, na postindustrialnych terenach, jakie miały miejsce w Katowicach od początku ich istnienia, a także analiza celów, które realizowano tą drogą i perspektyw rozwoju miasta, w oparciu o ostatnie przekształcenia struktury centrum miasta.

1. Rozwój przestrzenny Katowic.

W ciągu 153. lat istnienia (nadanie praw miejskich nastąpiło 11 września 1865 roku), Katowice intensywnie rozwijały się i przeobrażały. Półtorawiekowy rozwój układu miejskiego poprzedza ponad dwa i pół wieku istnienia układu wiejskiego. W roku 1866 nowe miasto Katowice liczyło 4.815 mieszkańców, w tym 3.354 katolików, 888 ewangelików, 573 Żydów i zajmowało obszar 465 ha. Na podstawie przeprowadzonych badań przyjmuje się siedem faz rozwoju przestrzennego Katowic[1].

Układ urbanistyczny miasta powstał na skutek rozbudowy i połączenia poszczególnych wsi i osiedli rolniczych, w czasie gwałtownego rozwoju w XIX i XX wieku. Przejście od fazy ruralistycznej do fazy wczesnoprzemysłowej dokonało się w szerszej skali - objęło cały obszar Górnego Śląska. Zespoły przemysłowe stanowiły w tym czasie enklawy w zachowanym jeszcze krajobrazie wiejskim. Z rozwojem przemysłu wiązały się regulacje niektórych dróg oraz wytyczanie nowych, które miały znaczenie dla przyszłego układu urbanistycznego miasta. Funkcja przemysłowa ustępowała funkcjom typowym dla centrum miejskiego, w którym stopniowo skupiały się ośrodki zarządzania przemysłem. Uregulowane w fazie wczesnoprzemysłowej proste odcinki traktów i dróg wiejskich zachowały się i były włączane w sieć ulic miejskich, a dwie główne osie komunikacyjne stały się głównymi osiami urbanistycznymi śródmieścia.

Przeprowadzenie w 1846 r. przez teren Katowic linii kolejowej było jednym z najistotniejszych impulsów procesu urbanistycznego. Na głównej osi urbanistycznej rozlokowane zostały trzy place (obecnie): Rynek, Plac Wolności i Plac Szramka. Charakterystycznym elementem krajobrazu miasta w najwcześniejszym okresie rozwoju była dzielnica willowa, rozciągnięta wzdłuż wschodniego odcinka głównej osi urbanistycznej wschód - zachód (obecnie ul. Warszawska). Powstały wówczas przede wszystkim pierzeje zwartej zabudowy miejskiej, złożone z kamienic, o wyjątkowej jednolitości stylu. W obrębie centrum nowo założonego miasta wciąż jeszcze rozwijała się zabudowa przemysłowa wraz z osiedlami robotniczymi. W latach 80 XIX wieku do 1922 roku nastąpiło zurbanizowanie terenów po południowej stronie torów kolejowych.

Nadanie Katowicom rangi stolicy nowo utworzonego województwa (1922 r.), stanowiło bezpośredni impuls dla poszerzenia terytorium miasta w roku 1924. W tym czasie powstały również pierwsze w Polsce wielopiętrowe budynki o stalowej konstrukcji szkieletowej[2].

Około połowy lat 50-tych XX w. Rynek utracił większość tradycyjnych funkcji głównego placu miasta, pełniąc rolę węzła komunikacyjnego z usytuowanym pośrodku przystankiem tramwajowym, a poszerzona Aleja Korfantego stała się osią zespołu zabudowy typowego dla urbanistyki lat 60 -tych XX w. Całkowicie przebudowano okolice Rynku, pozostawiając z wcześniejszej zabudowy tylko Teatr. Wyburzono zabudowę północnej pierzei Rynku, a w miejscu zabudowy południowej pierzei, która spłonęła w 1945 r. powstał węzeł linii tramwajowych. Powstały domy handlowe: Zenit, Skarbek, Dom Prasy oraz budynek[3] zamykający nowy, powiększony Rynek od południa. Szeroka Aleja biegnie od przebudowanego Rynku do ronda, wokół którego zgrupowano zabudowę usługową i mieszkaniową, wraz z najbardziej rozpoznawalnymi obiektami, zlokalizowanymi na zamknięciu osi - halą widowiskowo-sportową „Spodek" oraz Pomnikiem Powstań Śląskich - do dziś będącymi symbolami miasta.

[1] *Studium historyczno-urbanistyczne Katowic w granicach administracyjnych*, [red.] Danilczyk L., Kasprzyk M., Kraków 1994. Kraków, 1994 r / Kolejne fazy rozwoju przestrzennego miasta, to: Faza I - ruralistyczna: druga połowa XVI w. - druga połowa XVIII w., Faza II - wczesnoprzemysłowa: koniec XVIII w. - lata 40 XIX w., Faza III - wczesnourbanistyczna: lata 40 XIX w. - lata 80 XIX w., Faza IV - zaawansowanego rozwoju urbanistycznego: lata 80 XIX w. - 1922., Faza V - ekspansji terytorialnej: 1922 - 1945., Faza VI - powojenna: 1945 - lata 80 XX w., Faza VII - współczesna od 1990 roku.

[2] Siedmiopiętrowy budynek przy ul. Wojewódzkiej 23 i dwunastopiętrowy przy ul. Żwirki i Wigury 15.

[3] Obecnie pod adresem Rynek 13.

2.Chrakterystyka miasta.

Katowice zajmują obszar 164,5 km. kw. W strukturze użytkowania miasta grunty antropogeniczne i zabudowane zgodnie z obowiązującym *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla miasta Katowice* zajmują 50,4% powierzchni miasta. Wśród terenów zurbanizowanych największy udział mają tereny komunikacji oraz tereny produkcyjno-usługowe i infrastruktury technicznej - 22% i 14,4%.

Wśród zabudowy mieszkaniowej dominuje zabudowa jednorodzinna - 11,9%, zabudowa wielorodzinna zajmuje 10,5%. Tereny usługowe zajmują 10,6% powierzchni miasta. Uzupełnieniem ww. funkcji są tereny zieleni urządzonej, zajmujące 8,7% powierzchni, z czego 4% stanowią publicznie dostępne tereny, o funkcji rekreacyjnej. Duży obszar powierzchni miasta zajmują tereny leśne i zadrzewione zlokalizowane głównie w południowej i południowo -wschodniej części miasta - ponad 41%. Tereny wód powierzchniowych, łąk i pastwisk, terenów rolniczych stanowi łącznie około 9% powierzchni miasta.

Część obszarów leśnych w mieście to pozostałość Puszczy Śląskiej, a jednym z ciekawszych zachowanych jej fragmentów jest rezerwat Las Murckowski, z drzewostanem bukowym liczącym od 150 do 220 lat. Katowice to też zaplecze rekreacyjne: boiska, place zabaw, parki, trasy rowerowe przebiegające przez najciekawsze przyrodniczo rejony miasta. W trosce o zachowanie dziedzictwa przyrodniczego, w mieście dotąd silnie uprzemysłowionym, dokonano ogromnego wysiłku inwestycyjnego w celu modernizacji systemu wodno-kanalizacyjnego i oczyszczalni ścieków. Niezwykle ważne dla miasta były zapoczątkowane przed 1995 rokiem zadania związane z rekultywacją obszarów zdegradowanych przez wieloletnią eksploatację złóż naturalnych oraz działalność przemysłu hutniczego.

W ostatnich latach zrealizowano wielkie inwestycje drogowe: autostrada A4, przebudowa Ronda wraz z budową tunelu drogowego o długości 657 m pod Rondem, Drogowa Trasa Średnicowa (DTŚ) z estakadą, węzeł drogowy Murckowska, ulica Feliksa Bocheńskiego[4]. Konsekwencją rozbudowy układu drogowego była budowa nowych obiektów użyteczności publicznej, jako pierwsze powstały: biurowiec Chorzowska 50, wielofunkcyjny wieżowiec Altus /najwyższy obiekt w mieście/, budynek Wydziału Prawa i Administracji, galeria handlowa Silesia City Center, kopuła na Rondzie, o funkcjach kulturalno-wystawienniczych.

Aktualnie, prawie 50% obszaru zainwestowanego miasta objęte jest miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, na różnym etapie zaawansowania prac, a w roku 2012 przyjęto nowy dokument *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice - II edycja*[5]. Powyższe dokumenty planistyczne wprowadzają zasady ochrony i wraz z wojewódzkim rejestrem zabytków, stanowią podstawę ochrony dziedzictwa kulturowego i krajobrazu miasta. Kierunki działań w zakresie kultury i ochrony zabytków, zapisane w uchwale Rady Miasta Katowice[6], mówią o podejmowaniu działań i wspieraniu inicjatyw zmierzających do ochrony materialnego dziedzictwa kulturowego, upowszechniania tradycyjnych i historycznych wartości w odniesieniu do obiektów i zespołów zabytkowych oraz zabytków przemysłu i techniki. Jednym z efektów tych działań był projekt pn.: *Stworzenie i oznakowanie Szlaku Moderny w Katowicach*, współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. W roku 2011 roku zakończyła się procedura uznania zabytkowego osiedla Nikiszowiec za Pomnik Historii[7], gdzie w uzasadnieniu decyzji Prezydenta RP czytamy: *Nikiszowiec wyrasta na realizację szczególną dzięki wyjątkowej koncepcji urbanistycznej i architekturze, bogatemu programowi socjalno-usługowemu oraz autentyczności. Jest wybitnym przykładem budownictwa społecznego początku*

[4] Łącznik między A4 a DTŚ, stanowiący element zachodniej obwodnicy miasta.
[5] *Uchwała Rady Miasta Katowice nr XXI/483/12 z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie uchwalenia „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Katowice" - II edycja.*
[6] Uchwała Rady Miasta Katowice nr XX/277/2000 z dnia 20 marca 2000 r.
[7] Rozporządzenie Prezydenta Rzeczpospolitej Polskiej z dnia 14 stycznia 2011 r.

XX w. i niepowtarzalnym świadectwem dziedzictwa kulturowego Górnego Śląska. Ciągłość wartości materialnych i niematerialnych czyni go unikatem na skalę europejską.

3. Rewitalizacja terenów poprzemysłowych położonych w pobliżu centrum śródmiejskiego.

Dzisiejsze Katowice to centrum ponad 2-milionowej aglomeracji, stolica Górnego Śląska, centrum Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, ale przede wszystkim, to jeden z najszybciej rozwijających się ośrodków w Polsce. Miasto kojarzone do niedawna jedynie z przemysłem ciężkim, dziś jest miastem prawdziwie europejskim.

W Katowicach niezwykle trafnym jest twierdzenie, że odnowa miasta możliwa jest poprzez regenerację terenów poprzemysłowych. Podjęte działania zmierzające do ponownego zagospodarowania terenów poprzemysłowych i nieużytkowanych można podzielić na trzy grupy. Pierwsza grupa, to działania związane z tworzeniem programów[8] i udziałem w projektach współfinansowanych z Funduszy Europejskich[9]. Kolejna grupa to działania związane z identyfikacją terenów poprzemysłowych, a następnie ich rekultywacją[10] i rewitalizacją[11]. W ramach współpracy z Wydziałem Polityki Gospodarczej Urzędu Marszałkowskiego, do Wojewódzkiej Bazy Danych Terenów Poprzemysłowych zgłoszono 28 tereny do rekultywacji o powierzchni 654 ha co daje ok. 10% powierzchni zainwestowanej miasta. Ostatnia grupa działań to wyznaczenie terenów do ponownego zagospodarowania oraz terenów inwestycyjnych pozostających własnością Miasta Katowice - wyznaczono ok. 30 ofert inwestycyjnych (tj. 229 ha co daje ok. 3% powierzchni zainwestowanej miasta), w tym tereny dla nowej zabudowy mieszkaniowej, usługowej i produkcyjnej. Dobrym przykładem zrealizowanej z sukcesem rekultywacji 30 ha terenu po zakładzie górniczym, był prowadzony w latach 2004 - 2005 projekt budowy wielofunkcyjnego obiektu handlowo - rozrywkowego Silesia City Center, w skład którego weszły zaadaptowane do nowych funkcji i odrestaurowane zabytkowe budynki poprzemysłowe Kopalni Kleofas. Trwają prace przy rewitalizacji ponad 20 ha terenu, po zlikwidowanej zabytkowej Kopalni Katowice /Rys. 2./ tzw. Strefa Kultury. Na tym obszarze powstały obiekty kultury o wyjątkowym znaczeniu dla regionu: nowy gmach Muzeum Śląskiego, Międzynarodowe Centrum Kongresowe oraz sala koncertowa i siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia /Rys. 3./. Kolejnym wielkim wyzwaniem najbliższych lat dla Miasta, będzie zagospodarowanie terenu wokół nowych obiektów.

4. Katowice - przywrócenie utraconych funkcji centrum miasta.

Rewitalizacja terenów miejskich i poprzemysłowych w Katowicach, to nie tylko działania ostatnich lat. Podejmowane i z sukcesem realizowane dawne projekty rewitalizacyjne dotyczyły terenów poprzemysłowych. Ich lokalizacja w centrum osady, a potem miasta, jak np. rozbiórka w latach 70 - XIX w. Huty Katowickiej, czy likwidacja pod koniec XIX w. kopalni Beata, a także nowe przeznaczenie opisanych terenów - na parki miejskie, pozwalają zakwalifikować te wczesne przedsięwzięcia jako rewitalizację zdegradowanych obszarów miejskich. Likwidacja Huty Katowickiej była następstwem urbanizacji, a w konsekwencji redukcji przemysłu w obrębie centrum miasta. Z krajobrazu miasta zniknął charakterystyczny, stojący przy ujściu rzeki Rawy ze stawu hutniczego, w miejscu dawnej kuźnicy, trójskrzydłowy budynek połączonego z fryszerką pieca na węgiel drzewny. W miejscu dawnej huty założono Park Miejski, o swobodnej kompozycji, sięgający od rejonu ujścia Rawy na północy, po zaplecza zabudowy przyrynkowej na południu, ograniczony od zachodu skanalizowanym korytem płynącej tu na południe rzeki, a od wschodu linią obecnie Alei Korfantego (park zlikwidowano w roku 1939). Drugi przykład, to założony na poprzemysłowym obszarze zlikwidowanej kopalni Beata, Park Suedpark (obecnie Park Kościuszki) - do dziś największy w Katowicach kompleks zieleni komponowanej. Prace przy jego zakładaniu miały charakter rekultywacyjny. Położony przy samej ulicy, w północnej części

[8] Lokalny Program Rewitalizacji
[9] projekt Integra Sites w ramach programu INTERREG III C.
[10] doprowadzenie terenu do stanu pierwotnego, tzw. stan zero.
[11] ponowne zagospodarowanie terenu poprzez wprowadzenie nowych funkcji.

parku staw, powstał w miejscu dawnego zbiornika kopalnianego. Całemu założeniu nadano charakter krajobrazowy, a założony na wykupionych w latach 1894 - 1895 dworskich terenach dawnego Lasu Katowickiego był istotnym dopełnieniem rozplanowania południowej części śródmieścia. Równie ciekawe przedsięwzięcie zrealizowano na terenie byłej kopalni Wełnowiec. Powstały po 1834 roku i należący do kopalni Alfred, a następnie w 1869 roku przyłączony do kopalni Hohenlohe, zespół zabudowy przemysłowej, po pierwszej wojnie światowej zaadaptowano na cele mieszkalne. Dawne zbudowania szybu Alfred[12], w tym: budynek nadszybia, maszyny wyciągowej, cechowni, kuźni, kotłowni, łaźni, administracji, wagi i budowle towarzyszące - nową funkcję mieszkań robotniczych uzyskały w latach 1921-1930 i służą mieszkańcom do dziś. Granice ochrony konserwatorskiej obejmują wszystkie wymienione budowle wraz z otoczeniem, stanowiące jako zespół - enklawę w układzie przestrzennym dzielnicy, wydzieloną naturalnym ekranem zieleni. Teren bezpośrednio związany z budynkami i drogą wewnętrzną ,zajmuje powierzchnię około 1,9 ha i otoczony jest obszarem zielonym, o powierzchni około 39 ha.

Rewitalizacja, to proces przemian przestrzennych, społecznych i ekonomicznych w zdegradowanych częściach miasta, przyczyniający się do poprawy jakości życia mieszkańców, przywracania ładu przestrzennego, ożywienia gospodarczego oraz odbudowy więzi społecznych. Obecnie w ramach Lokalnego Programu Rewitalizacji, na terenie Katowic wskazano 9 obszarów wymagających rewitalizacji (6 obszarów mających charakter terenów miejskich i 3 obszary mające charakter terenów poprzemysłowych). Do terenów miejskich wymagających rewitalizacji zaliczono następujące obszary: Centrum, Giszowiec – Nikiszowiec, Szopienice, Załęże, Witosa, Piotrowice /Rys. 4./.

Celem Lokalnego Programu Rewitalizacji Miasta Katowice jest również przywrócenie utraconych funkcji centrum miasta, zachowanie dziedzictwa historyczno – kulturowego jego najstarszych dzielnic, rewitalizacja zdegradowanych terenów miejskich oraz terenów poprzemysłowych i powojskowych. Do zadań, jakie powinien spełnić Program należy:
- rozwój funkcji metropolitalnych i usług centrotwórczych,
- poprawa estetyki przestrzeni miejskiej,
- porządkowanie „starej" tkanki urbanistycznej,
- rewaloryzacja obiektów, o wartościach oraz znaczeniu historycznym i architektonicznym,
- stworzenie warunków do zmiany struktury społecznej w rewitalizowanych obszarach,
- stworzenie warunków dla rozwoju nowych form aktywności gospodarczej, społecznej, edukacyjnej, kulturalnej i turystyczno – rekreacyjnej,
- zwiększenie potencjału kulturalnego i turystycznego miasta,
- poprawa jakości życia mieszkańców, w tym m.in. w zakresie warunków mieszkaniowych, bezpieczeństwa publicznego, ochrony zdrowia i pomocy społecznej,
- wzmocnienie identyfikacji mieszkańców z miastem.

5. Przebudowa Centrum Katowic.

Katowice podjęły niezwykłe wyzwanie przemiany centrum miasta, której skala to ok. 100 ha terenów i wartość publicznych inwestycji, która z prawdopodobnie przekroczy miliard złotych. Cały obszar (ulice w południowej części centrum miasta, teren wokół dworca kolejowego, z deptakiem ul. 3-go Maja, rejon kampusu uniwersyteckiego i teren byłej kopalni Katowice) ,,został podzielony pod względem pełnionych funkcji na trzy strefy tj,: strefę usług i handlu, strefę kultury oraz strefę nauki. Projekt prezentowany początkowo jako *Transformacja Centrum w kolejnych latach, zyskał nazwę Katowice w centrum przemian* i wyróżniał tzw. Strefy i podstrefy funkcjonalne przebudowy centrum /Rys. 5./: I. Rondo-Rynek, II. Kwartał ulicy Dworcowej, III. Dworzec PKP wraz z otoczeniem, IV. Strefa uniwersytecka, V. Kwartał Pawła-Wodna-Górnicza / Rys. 7./, VI Tereny po Kopalni Katowice.

[12] Wpisane do rejestru zabytków 19.VIII.1978 r. pod numerem A/1228/78.

We wrześniu 2007 roku ukończony został *Plan Koordynacyjny dla Centrum Katowic* - autorstwa arch. Tomasza Koniora, zawierający koncepcję zagospodarowania strefy Rondo-Rynek. Dokument powstał na bazie pracy, która rok wcześniej zwyciężyła w otwartym konkursie na zagospodarowanie centrum miasta[13]. Plan Koordynacyjny uszczegółowił pracę konkursową w zakresie m.in. struktury zabudowy, kompozycji, głównych ciągów pieszych i nowego układu komunikacyjnego. Opracowaniem zostało objęte 150 ha śródmieścia, w tym szczegółowo opracowano 28 ha terenu w ścisłym centrum miasta, gdzie powierzchnia planowanej wielofunkcyjnej inwestycji szacowana na około 308 tyś. m kw. powierzchni użytkowej, miała stworzyć katowickie City /Rys. 6./.

Założono, że transformacja powinna angażować środki pochodzące z budżetu miasta oraz od inwestorów prywatnych. Miasto liczyło na odpowiedzialnych inwestorów, którzy zapewnią najwyższej jakości rozwiązania architektoniczne - potwierdzenie tożsamości Katowic - miasta nowoczesnej architektury, postrzeganego jako symbol całej Aglomeracji Górnośląskiej. Kluczowymi przedsięwzięciami w tej strefie, była przebudowa Alei Korfantego oraz przebudowa Dworca Głównego PKP, wraz z jego otoczeniem.

Po raz pierwszy, na tak dużą skalę w procesie planowania przebudowy centrum Katowic partycypowali mieszkańcy miasta. W ramach prac nad wytycznymi do kształtowania systemu przestrzeni publicznych w dniach 16-18 października 2008 r., w Rondzie Sztuki zorganizowany został cykl spotkań warsztatowych *Katowice na warsztacie*[14]. Uczestniczyć w spotkaniach mogli wszyscy, którzy wyrazili zainteresowanie, a zasadniczym celem było podjęcie społecznej dyskusji nad koncepcją docelowego kształtu przestrzennego obszaru centrum miasta. Punktem wyjścia stało się określenie następujących głównych elementów wymagających dyskusji: sposób ukształtowania powiązań zewnętrznych obszaru, rodzaj i charakter nowego programu miejskiego, charakter zabudowy poszczególnych obszarów, sposób ukształtowania struktury przestrzeni publicznych, charakter funkcjonalny oraz sposób fizycznego ukształtowania poszczególnych kluczowych elementów układu przestrzeni publicznych. Wynikiem warsztatów było sporządzenie dokumentu: *Transformacja Centrum Miasta Katowice - wytyczne planistyczne*.

Strefa Rondo-Rynek / Przebudowa Alei Korfantego

Założono, że pierwsza faza projektu (Transformacja Centrum Katowic - Faza I) obejmie przekształcenie obszaru Rondo-Rynek, o powierzchni 12,3 ha, który dodatkowo podzielono na 4 części. W kolejnych trzech obszarach I-A, I-B i I-D miasto miało zrealizować inwestycje z zakresu przebudowy systemu dróg, infrastruktury technicznej, modernizacji systemu transportu publicznego i rewitalizacji przestrzeni publicznych. Kluczowym etapem działań planowanych w ramach transformacji obszaru centrum, był projekt przebudowy obszaru Rynek-Rondo strefa I-C o powierzchni 3,5 ha. Inwestycje w podstrefach I-Ca i I-Cb (2,08 ha), które stanowią własność miasta, miały być realizowane przez inwestora wybranego w drodze konkursu, lub procedury przetargowej. Budowa nowych obiektów i przestrzeni publicznych oraz zmiana przebiegu ciągów komunikacyjnych, powodowały konieczność modyfikacji struktury własnościowej, a nowe rozwiązania komunikacyjne, w tym planowana pierwotnie, budowa parkingu podziemnego - konieczne przebudowy uzbrojenia terenu (sieć elektryczna, wodociągowo-kanalizacyjna, grzewcza i gazowa).

Niestety, kolejne przetargi nie wyłoniły inwestora strategicznego, a wyniki konkursów na projekt zagospodarowania przestrzeni publicznych strefy Rondo-Rynek były często oprotestowywane, co w konsekwencji doprowadziło do wyboru bardzo zachowawczego wariantu zagospodarowania. Ostatecznie w roku 2015 otwarto tzw. Plac Kwiatowy - południową część katowickiego Rynku.

[13] Ogłoszenie wyników konkursu nastąpiło 16 października 2006 r.
[14] Warsztaty zorganizował Instytut Współczesnego Miasta, który powstał na początku kwietnia 2008 r.

Przebudowa Dworca Głównego PKP wraz z jego otoczeniem

Nowy dworzec kolejowy - częściowo oddano do użytkowania już pod koniec 2012 roku. Został zaprojektowany w miejscu charakterystycznego obiektu, o betonowych kielichach i estakady na Placu Szewczyka - składa się dodatkowo z nowoczesnej galerii handlowej, dworca autobusowego i parkingu podziemnego. Inwestycja od początku była krytykowana, a dyskusje na łamach prasy trwały jeszcze długo po oddaniu obiektu do użytkowania. Inwestor - *Firma Neinver ogłosiła, że wybudowane przez nią dworce autobusowy i kolejowy poprawiły jakość życia w mieście i przyczyniły się do rewitalizacji Katowic. Śmiem twierdzić, że to opinie nad wyraz przesadzone* - pisał red. Przemysław Jedlecki, w kwietniowym wydaniu Gazety Wyborczej[15]. Przedstawiciele inwestora Galerii Katowickiej zachęcali do poparcia ich inwestycji *Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego* w głosowaniu w konkursie portalu *Propertynews.pl,* na najlepszą inwestycję komercyjną w przestrzeni miejskiej. - *Zachęcamy do głosowania na katowicką inwestycję, która w istotny sposób wpłynęła na poprawę jakości życia w mieście, przyczyniła się do rewitalizacji tkanki miejskiej, a także przez wielu została uznana za wizytówkę śląskiej stolicy*. W odpowiedzi, profesor Krzysztof Skalski z Uniwersytetu Jagiellońskiego, specjalista w dziedzinie rewitalizacji miast, zwracał uwagę, że rewitalizacja zwykle polega na - *kompleksowym programie remontów, modernizacji zabudowy i przestrzeni publicznych, w połączeniu z działaniem na rzecz rozwiązywania problemów społecznych*, podkreślał, że niewłaściwym jest mówić, o rewitalizacji jednego budynku, czy rewitalizacji placu miejskiego, jeśli te działania dotyczą jedynie modernizacji budynków.

Strefa Kultury / Oś Kultury

Katowicka Strefa Kultury to obszar kilkudziesięciu hektarów pomiędzy Spodkiem, Aleją Roździeńskiego i Parkiem Bogucickim - w większości tereny byłej kopalni Katowice, wraz z dawnym placem drzewnym, osadnikami i zabytkowymi obiektami zakładu głównego. Na tym terenie powstały w ostatnich latach opisane poniżej trzy wybitne obiekty użyteczności publicznej[16], których projekty wyłonione zostały w konkursach międzynarodowych, a wartość ich budowy to prawie miliard złotych.

Sala koncertowa i siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia

W konkursie na siedzibę Narodowej Orkiestry Symfonicznej zwyciężył projekt, przygotowany przez Biuro Architektoniczne Konior Studio[17]. Najważniejszym kryterium, które w międzynarodowym konkursie przychyliło szalę zwycięstwa na rzecz Tomasza Koniora i jego zespołu, była doskonała akustyka. Nowoczesny budynek, o najwyższych parametrach akustycznych, stanął w miejscu dawnego placu drzewnego byłej kopalni. Budynek ma kubaturę ponad 81 tys. m. sześć. i powierzchnię 13 tyś. m kw. Wielka sala koncertowa na 1700 miejsc zajmuje wydzieloną przestrzeń w centrum gmachu i sprawia wrażenie bryły unoszącej się wewnątrz tej konstrukcji. Od odgłosów ruchliwej trasy DTŚ oddziela ją wielki hol, o przeszklonym dachu i znajdujące się najbliżej zewnętrznych ścian budynku pomieszczenia pomocnicze: garderoby, sale prób, restauracja i sala kameralna na 300 miejsc. Uroczysty koncert inauguracyjny miał miejsce 1 października 2014 r. - inwestycja była dofinansowana z funduszy europejskich i znalazła się na liście projektów kluczowych w grupie projektów, które zostały uznane za znaczące dla Regionu.

Międzynarodowe Centrum Kongresowe

W międzynarodowym konkursie architektonicznym wygrał projekt uznanej warszawskiej pracowni JEMS Architekci[18], która zaproponowała obiekt w kształcie prostopadłościanu przecięty zieloną doliną. Zielona dolina, która rozbija bryłę na pół, biegnie po przekątnej, śladem dawnej

[15] Gazeta Wyborcza z dnia 17.04.2013 r.
[16] Dwa z nich, tj. Muzeum Śląskie i siedziba NOSPR, znalazły się w prestiżowym konkursie Miesa van der Rohe na najlepszy europejski budynek dwóch ostatnich lat, z czego pierwszy trafił do półfinałowej czterdziestki.
[17] Rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło 15 grudnia 2008 r.
[18] Rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło 1 października 2008 r.

drogi i została nazwana przez projektantów „przełęczą bogucicką". Można nią nie tylko swobodnie przejść na drugą stronę obiektu w stronę Muzeum Śląskiego, ale i wejść na dach Centrum. Wcięcie w budynku, oddziela zarazem główną wielofunkcyjną salę, od części z mniejszymi salami konferencyjnymi. Dzięki temu, oba fragmenty budynku mogą działać niezależnie. Przed projektantami postawiono trudne zadanie, bowiem nowy obiekt musiał skomponować się ze Spodkiem, który do dziś jest niedościgłym wzorem śmiałej i funkcjonalnej architektury. Nowy gmach tworzy z halą widowiskowo-sportową całość, a w przypadku wielkich kongresów niektóre wydarzenia mogą się toczyć również we wnętrzu budowli z lat 70. Działalność Międzynarodowego Centrum Kongresowego oficjalnie zainaugurował Europejski Kongres Gospodarczy, w maju 2015 roku. Inwestycja była dofinansowana z funduszy europejskich, jako projekt kluczowy Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013.

Nowa siedziba Muzeum Śląskiego

Muzeum Śląskie w Katowicach z końcem lat 80. ubiegłego wieku, zostało tymczasowo ulokowane w okazałym budynku przy Alei Korfantego[19]. Miasto na nową siedzibę Muzeum przeznaczyło pierwotnie grunt przy ul. Ceglanej[20], jednak 30 grudnia 2004 roku podpisano porozumienie, na mocy którego nastąpiła zamiana nieruchomości. W roku 2005 nastąpiło przekazanie pod budowę nowego obiektu terenu byłej kopalni Katowice, a po wstępnych pracach projektowych w październiku 2006 roku, ogłoszono konkurs międzynarodowy.

W konkursie na koncepcję architektoniczną nowej siedziby Muzeum Śląskiego, wygrał projekt przygotowany przez austriacką pracownię Riegler Riewe Architekten z Grazu[21], zgodnie z którym wszystkie kondygnacje głównego budynku znajdują się pod ziemią. Nad powierzchnią gruntu widzimy jedynie szklane wieże doświetlające podziemne ekspozycje. Oficjalne otwarcie Muzeum Śląskiego nastąpiło w czerwcu 2015 roku. Projekt był dofinansowany z funduszy europejskich i znalazł się na zatwierdzonej przez Województwo Śląskie liście dużych projektów, przedkładanych Komisji Europejskiej, stanowiącej załącznik do Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2007-2013. Kolejnym etapem prac będzie adaptacja na funkcje muzealne zabytkowych obiektów dawnej kopalni znajdujących się po północnej stronie nowej inwestycji i stanowiących tzw. zakład główny kopalni.

Podsumowanie.

Potencjał rozwojowy Katowic, to w równej mierze sytuacja ekonomiczna, konkurencyjność, jak i dostępność terenów do ponownego zagospodarowania, w tym terenów w samym centrum miasta[22]. Tereny poprzemysłowe były w Katowicach wykorzystywane do nowych funkcji jeszcze w XIX wieku. Od lat 70. XX w., postęp techniczny, a potem zmiany gospodarcze, jakie nastąpiły po 1989 roku w Polsce spowodowały powstanie rezerwy terenów w centrum, współczesnych Katowic. Wzrost rangi miasta jako stolicy regionu w sposób naturalny spowodował ich rozwój przestrzenny. Tereny poprzemysłowe pozwoliły na rewitalizację centrum zarówno w aspekcie przestrzennym, jak funkcjonalnym i społecznym. Znaczące inwestycje zrealizowane ostatnio z dużym rozmachem kształtują nowy, bardzo nowoczesny wizerunek miasta. Nowe centrum stanowić będzie koło zamachowe dalszych inwestycji. Przyjmując zasadę, że kształtowanie przestrzeni miasta to wypadkowa planowania i działalności inwestycyjnej, należy się zgodzić z opinią, że w ostatnich latach rośnie liczba planowanych i realizowanych inwestycji komercyjnych w Polsce, które przyczyniają się do rewitalizacji zdegradowanej tkanki miejskiej i wpływają na podniesienie jakości życia mieszkańców, a prywatni inwestorzy mają ogromne pole do popisu, gdyż 22 % przestrzeni miast, w naszym kraju, wymaga rewitalizacji.

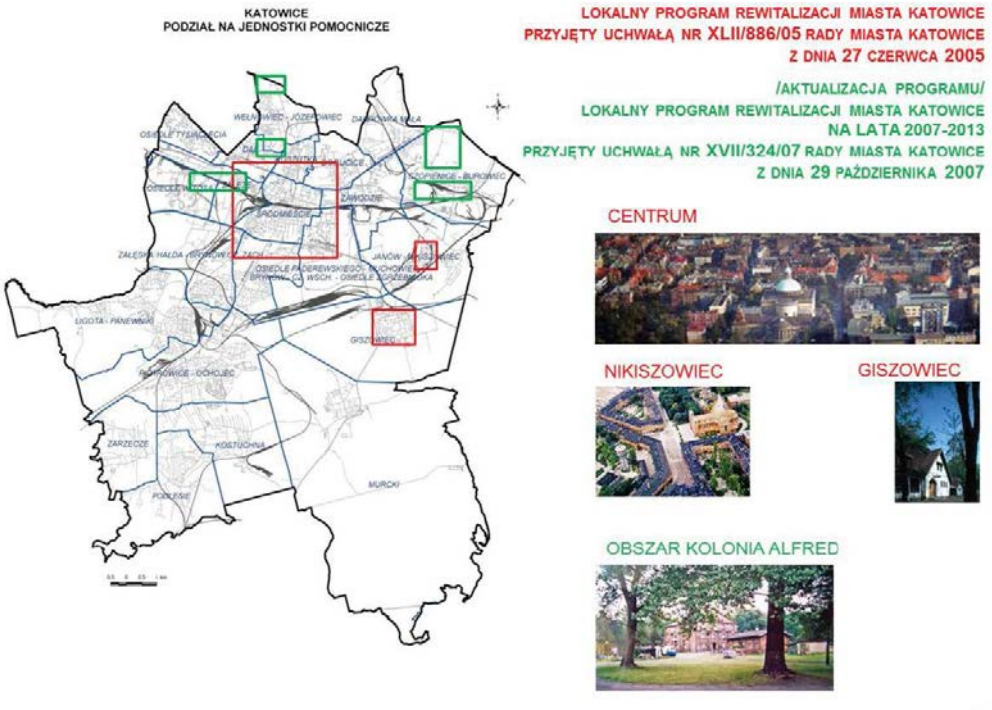
[19] Wybudowany w latach 1936-39 jeden z najnowocześniejszych obiektów muzealnych ówczesnej Europy autorstwa arch. Karola Schayera, zlokalizowany w południowej części śródmieścia, rozebrano w czasie wojny.
[20] W roku 1986 odbył się II konkurs na budowę Nowego Gmachu Muzeum Śląskiego - zwyciężył projekt arch. Jana Fiszera.
[21] Rozstrzygnięcie konkursu nastąpiło 15 czerwca 2006 r.
[22] www.katowice.eu/informator dla inwestora.

Załączniki graficzne
/materiały archiwalne UM Katowice , wykonała: Sylwia Pawlikowska-Musiewicz/

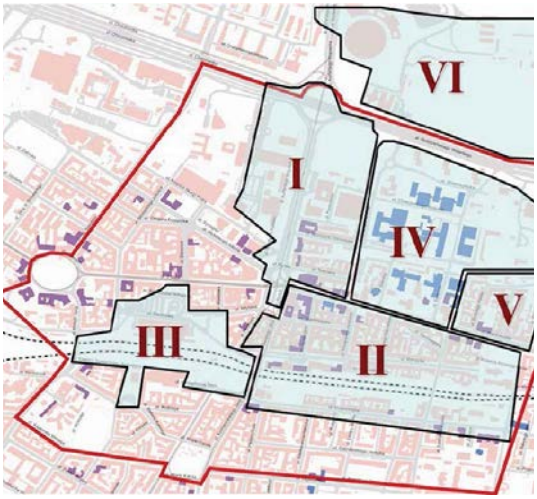
Rys. 1. Przeznaczenie terenów poprzemysłowych w centrum miasta - aktualnie istniejące lub projektowane: 1/SCC, Os. Dębowe Tarasy; 2/ Firmy z branży wysokich technologii; 3/ Funkcje publiczne - MŚl, MCK, NOSPR; 4/ Międzynarodowy Dworzec Autobusowy; 5/ obiekt wielofunkcyjny; 6/ Zespół apartamentowo-biurowy.

Rys. 2. Teren obecnego Nowego Muzeum Śląskiego - w trakcie realizacji inwestycji.

Rys.3. Katowicka Strefa Kultury.



Rys 4. Tereny objęte Programem Rewitalizacji w roku 2005 i aktualizacja.



Rys. 5. Centrum - podstrefy: I.Rondo rynek, II.Kwartał ulicy Dworcowej, III.Dworzec PKP wraz z otoczeniem, IV.Strefa uniwersytecka, V.Kwartał Pawła - Wodna - Górnicza, VI.Tereny po Kopalni Katowice.

Ryc. 6. Transformacja centrum - obszar objęty opracowaniem konkursowym.

KWARTAŁ PAWŁA-WODNA-GÓRNICZA

Rys. 7. Kwartał ulic Pawła-Wodna-Górnicza.

Bibliografia

1. Apetyt na radykalna zmianę. Katowice 1865-2015, Katowice-Miasto Ogrodów, Katowice, 2015.
2. Dotknąć muzyki. Opowieść o powstaniu nowej siedziby NOSPR w Katowicach, [red.] Malkowski T., Szczelina M., Miasto Katowice, Katowice, 2014.
3. Drobniak A., Polko A., Plac K., Diagnoza sytuacji społeczno-ekonomicznej Miasta Katowice wraz z wyznaczeniem obszarów rewitalizacji i analizą strategiczną, Miasto Katowice, Katowice, 2014.
4. Gasidło K., Kierunki przekształceń przestrzeni przemysłu, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2010.
5. Gorgoń J., Od karbonu do krajobrazu postindustrialnego – zapis zmian utrwalony przez wizję artystyczna i analizę naukową, [w:] Krajobraz zbudowany na węglu, [red.] Gorgoń J. IETU w Katowicach, Katowice, 2008.
6. Grzybowski A., Katowice - zmieniający się krajobraz miasta, Śląsk Nr 9 (238), Katowice, 2015.
7. Katowice 2020. Strategia Rozwoju Miasta, załącznik do uchwały nr LII/1068/05 Rady Miasta Katowice z dnia 19 grudnia 2005 r.
8. Katowice. Środowisko, dzieje, kultura, język i społeczeństwo - dzieło zbiorowe, wyd. Muzeum Historii Katowic, Katowice, 2012.
9. Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Katowice na lata 2014-2015, załącznik do Uchwały Nr XLV/1059/14 Rady Miasta Katowice z dnia 5 lutego 2014 r.
10. Miasto-Metropolia-Region, [red.] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., Zarządzanie rozwojem przestrzennym miast, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk, 2010.
11. Pawlikowska-Musiewicz S., Katowice - rewitalizacja miasta poprzez regenerację terenów poprzemysłowych, seminarium 6-7.12.2007 r., Paryż, 2007.
12. Pawlikowska-Musiewicz S., Lokalny Program Rewitalizacji jako narzędzie zarządzania przestrzenią w mieście, [w:] Kwartalnik Naukowy Problemy Rozwoju Miast, wyd. Instytut Rozwoju Miast, Kraków, 2014.
13. Pawlikowska-Musiewicz S., Miasto poprzemysłowe - zarządzanie przestrzenią, [w:] Współczesne uwarunkowania gospodarowania przestrzenią - szanse i zagrożenia dla rozwoju zrównoważonego, [red.] Alina Maciejewska, wyd. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2014.
14. Pawlikowska-Musiewicz S., Fojud A., Błaszak M., Miasto użyteczne. Przestrzeń wysokiej jakości życia, wyd. Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, Katowice, 2016.
15. Raport o stanie miasta Katowice, Urząd Miasta Katowice, Katowice, 2015.
16. Stangel M., Kształtowanie współczesnych obszarów miejskich w kontekście zrównoważonego rozwoju, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2013.
17. Studium historyczno-urbanistyczne Katowic w granicach administracyjnych, [red.] Danilczyk L., Kasprzyk M., Kraków, 1994.
18. Zuziak Z.K., Rewitalizacja miast i teoria urbanistyki, Czasopismo Techniczne Zeszyt 12, Kraków, 2012.
19. Zuziak Z.K., O tożsamości urbanistyki, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2008.

CITY CENTERS AND PROJECTS REVITALIZATION - CASE OF KATOWICE

SUMMARY

Today Katowice is not only the center of more than 2-million agglomeration, capital of the Upper Silesia, the center of Upper Silesian Metropolitan but first and foremost, is one of the fastest growing area in Poland. Until recently the city was only associated with heavy industry and now it received the title of Creative City of Music Unicef and it was the an official candidate to become the "European Capital of Culture 2016". Katowice is a good example of that it is possible to renew the city through regeneration of brownfield sites. Brownfield sites situated near the town centre are extremely valuable resource for development of the city, also according to the principle of sustainable development, re-use of limited deal for development of new natural areas (so-called greenfields). Extraordinary pace of change, which is dictated by the realities of contemporary post-industrial cities means on the one hand extinction of large state factories, often invested in the centre of the village and then the city - such as mines and steelworks in the case of Katowice. On the other hand there is the possibility of raising substantial funds from the European Union to public investment revitalization projects. Based on a good heritage, as well as new projects in the Katowice seeks to create a coherent vision of spatial development.

KEYWORDS

Katowice city centre, urban revitalization, sustainable development, urban space management.

dr inż. Piotr PECENIK
Akademia Finansów i Biznesu Vistula - Warszawa, *e-mail: pecenikpiotr@yahoo.com*

OBSŁUGA TRANSPORTOWA NOWYCH POLICENTRÓW W MODELU WSPÓŁCZESNEGO ŚRÓDMIEŚCIA WARSZAWY NA PRZYKŁADZIE DWÓCH KONCENTRACJI: CENTRUM WŁAŚCIWEGO (WOKÓŁ PKIN) I CZĘŚCI CENTRUM ZACHODNIEGO

STRESZCZENIE

Celem artykułu, jest zasygnalizowanie problemów związanych z obsługą transportową centralnego obszaru Warszawy, w sytuacji oddania do użytku kolejnych 42 wieżowców.

Autor analizuje nieunikniony wzrost ruchu indywidualnego, jego konsekwencje dla tego obszaru miasta, jak również konieczność rozbudowy systemu transportu zbiorowego.

Ostatnim aspektem opracowania jest przedstawienie potencjalnych problemów parkingowych w tym obszarze.

SŁOWA KLUCZOWE

wieżowce, transport zbiorowy, transport indywidualny, ruch pieszy

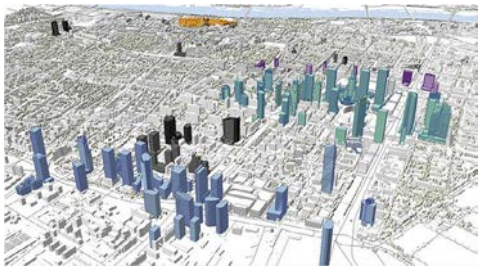
WPROWADZENIE

W sposób bliżej nieokreślony zostało zadecydowane, że obszar centralny Warszawy powinien być nowoczesny, a najlepszym sposobem „na nowoczesność w architekturze miast" jest budowa wieżowców. Na ilustracji nr. 1 przedstawiono obszar, z wykonanymi już projektami zabudowy wysokiej będącymi w posiadaniu Urzędu Miasta st. Warszawy[1] (w ramach czerwonej obwódki).

Rys. 1. Analizowany obszar. Źródło: *www.google.pl/maps/@52.2354688 20.9903616.*

Manhattanizacja Centrum Warszawy będzie polegała na wybudowaniu w tym obszarze czterdziestu dwóch projektowanych wieżowców, co wraz z już istniejącymi dwudziestoma trzema zwiększy ich liczbę do sześćdziesięciu pięciu, jak przedstawia ilustracja nr. 2. Średnia wysokość projektowanych wieżowców będzie powyżej 150 m. Niektóre z nich mają osiągnąć wysokość około 250 m.

[1] Patrz pozycje 1 do 3 w Bibliografii



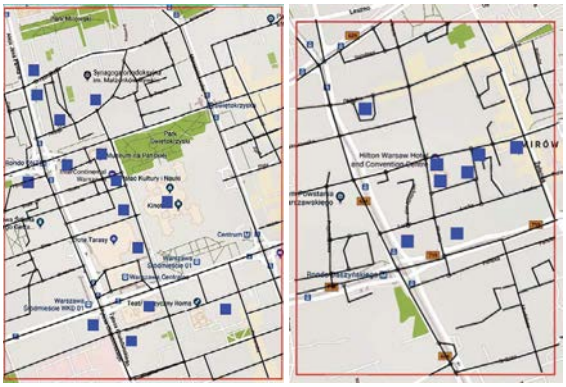
Rys. 2. Wizja docelowej zabudowy obszaru.
Źródło: „WSPÓŁCZESNE WIODĄCE PROBLEMY ROZWOJU WARSZAWY", Kraków 2017,
Prof. dr hab. inż. arch. K. Guranowska-Gruszecka

1. Analiza obszaru.

Analizowany obszar został podzielony na dwa sektory: Centralny i Zachodni, przedstawione na ilustracji nr. 3.

Rys. 3. Analizowane sektory.
Źródło: *www.google.pl/maps/@52.2354688 20.9903616 12z.*

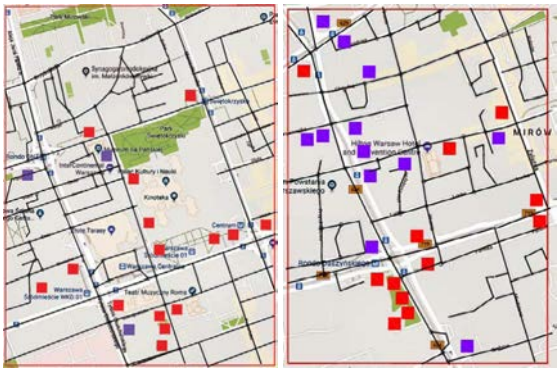
Ilustracja nr. 4 przedstawia obszar Centralny, który jest ograniczony ulicami: Grzybowską Marszałkowską Wspólną, Al. Jerozolimskimi, Twardą i Ciepłą, zajmujący powierzchnię 191 ha. Istniejąca sieć uliczna ma długość 16 286 m. Na tym obszarze znajduje się 15 wieżowców, o łącznej powierzchni użytkowej ponad 812 900 m^2,a całkowita liczba użytkowników jest szacowana na 81 290 osób (1 osoba / 10 m^2). Ilustracja nr. 5 przedstawia obszar Zachodni, który jest ograniczony ulicami: Leszno, Ogrodową, Żelazną, Srebrną, Towarową i Przyokopową, zajmujący powierzchnię 123 ha. Istniejąca sieć uliczna ma długość 14 960 m. Na tym obszarze znajduje się 8 wieżowców, o łącznej powierz-chni użytkowej ponad 295 000 m^2, a całkowita liczba użytkowników jest szacowana na 29 500 osób (1 osoba / 10 m^2).



Rys. 4. Obszar Centralny.
Rys. 5. Obszar Zachodni.
Źródło: *www.google.pl/maps/@52.2354688 20.9903616 12z*

W przyszłości, w części Centralnej (ilustracja nr. 6) ma powstać kolejne 18 wieżowców, o łącznej powierzchni użytkowej ponad 1 364 357 m^2, z szacowaną liczbą użytkowników na 136 435 osób (1 osoba / 10 m^2). Docelowa powierzchnia użytkowa wyniesie 1 604 892 m2 z 160 489 użytkownikami.

W przyszłości, w części Zachodniej (ilustracja nr. 7) mają powstać kolejne 24 wieżowce, o łącznej powierzchni użytkowej ponad 1 358 492 m^2, z szacowaną liczbą użytkowników na 135 849 osób (1 osoba / 10 m^2). Docelowa powierzchnia użytkowa wyniesie 2 014 677 m^2, z 201 468 użytkownikami. Na ilustracjach nr. 6 i 7 kolorem czerwonym zaznaczono wieżowce zatwierdzone do realizacji, a kolorem fioletowym wieżowce, które mogą się pojawić, ponieważ albo były w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego fragmentów śródmieścia z różnych lat, albo już posiadają wydane warunki zabudowy.



Rys. 6. Obszar Centralny.
Rys. 7. Obszar Zachodni.
Źródło: *www.google.pl/maps/@52.2354688 20.9903616 12z.*

Reasumując te dane, otrzymamy następujące wartości, przedstawione w tablicy nr 1.

Tab. 1. Podsumowanie danych.

Obszar	Stan	Liczba wieżowców	Powierzchnia terenu [m^2]	Długość sieci ulicznej [m]	Powierzchnia użytkowa [m^2]	Liczba potencjalnych użytkowników
Centralny	Istniejący	15	1 910 174	16 286	812 900	81 290
	Projektowany	18			1 364 357	136 435
	Łącznie	**33**			**2 177 257**	**217 743**
Zachodni	Istniejący	8	1 235 372	14 930	295 000	29 500
	Projektowany	24			1 358 492	135 849
	Łącznie	**32**			**1 653 492**	**165 349**

W celu prawidłowego zdefiniowania sytuacji, jaka zachodzi i będzie miała miejsce w przyszłości, autor proponuje wprowadzić trzy dodatkowe wskaźniki zgodnie z tablicą nr. 2.

Tab. 2. Wskaźniki powierzchni, długości sieci i liczby użytkowników.

Wskaźnik	Opis
PWPOW	określa stosunek powierzchni użytkowej wieżowców do powierzchni obszaru, na którym się znajdują.
LUDSU	określa stosunek liczby użytkowników do długości sieci ulicznej, czyli ile osób będzie się znajdować na każdym metrze długości sieci.
LUPSU	określa stosunek liczby użytkowników do powierzchni sieci ulicznej, czyli ile osób będzie się znajdować na każdym metrze kwadratowym sieci.

Wszystkie trzy wskaźniki zostały opracowane przez autora i stosowane w pracach studialnych na terenie Francji i w Rumunii w latach 1996-2006[2]. Dwa ostatnie wskaźniki są wynikiem wyliczenia liczby pasażerów (potoku ruchu), poruszających się po przyległej sieci ulicznej wszystkimi środkami transportu i pieszo.
Dla analizowanych obszarów otrzymamy wartości wskaźników zgodnie z tablicą nr. 3.

Tablica 3 Wskaźniki powierzchni, długości sieci i liczby użytkowników dla analizowanych obszarów.

Stan	Obszar	PWPOW	wzrost [%]	LUDSU	wzrost [%]	LUPSU	wzrost [%]
Istniejący	Centralny	0.43		5		0.2	
Projektowany		**1.14**	**265**	**13**	**260**	**0.5**	**250**
Istniejący	Zachodni	0.24		2		0.1	
Projektowany		**1.34**	**558**	**11**	**550**	**0.4**	**400**

Trzy obliczone wskaźniki pokazują, jakie będą konsekwencje budowy wieżowców w analizowanym obszarze. Szczególnie dwa ostatnie wskaźniki LUDSU i LUPSU dają wyobrażenie o tym, jak wzrośnie liczba użytkowników, w obszarze, w przeliczeniu na każdy metr bieżący i metr powierzchni sieci ulicznej, przy rozpatrywaniu całkowitego potoku pasażerskiego (wszystkich środków transportu). Chodzi tu o potok ruchu zainteresowany dojazdem do danego obszaru, natomiast potok ruchu tranzytowego nie podlega analizie.

3. Konsekwencje dla obszaru wynikające z planowanej budowy wieżowców.

Konsekwencje takiej rozbudowy centrum Warszawy będą związane z następującymi aspektami:
• urbanistycznymi;
• socjalnymi;
• infrastruktury
Aspekty związane z infrastrukturą będą się dzieliły na dwie grupy:
1. związane z problemami technicznymi i kosztami przebudowy istniejącej infrastruktury;
oraz
2. związane z obsługą transportową przedstawionych obszarów.
W dalszej części będą analizowane tylko aspekty dotyczące obsługi transportowej obszarów.

4. Analiza rozkładu ruchu w obszarze.

W roku 2015 przeprowadzono w Warszawie Kompleksowe Badanie Ruchu[3]. W efekcie tych badań, otrzymano następujące wyniki rozkładu potoków ruchu pasażerów, w podziale na środki transportu jakie były używane:

Transportem zbiorowym	(TZ)	46.8%
Samochodem osobowym	(SO)	31.7%
Pieszo	(P)	17.9%
Rowerem	(R)	3.1%
Inaczej	(I)	0.5%

Pod pojęciem „Inaczej", należy rozumieć osoby poruszające się środkami lokomocji takimi jak: motocykl, motorower, deskorolka etc...

[2] Patrz pozycje 6 do 10 w Bibliografii.
[3] *www.transport.um.warszawa.pl/warszawskie-badanie-ruchu-2015/wyniki-wbr-2015.*

W obu obszarach rozkład ten będzie się przedstawiał następująco:

Tab. 4. Rozkład potoków ruchu na środki transportu.

Stan	Obszar	Liczba użyt-kowników	TZ	SO	P	R	I
Istniejący	Centralny	81 290	38 044	25 474	14 551	2 520	406
Projektowany		217 726	63 852	43 250	24 422	4 230	682
wzrost		**168%**					
Istniejący	Zachodni	29 500	13 806	9 352	5 281	915	148
Projektowany		160 489	63 577	43 064	24 317	4 211	679
wzrost		**460%**					

W stosunku do potoków ruchu w Transporcie Zbiorowym, zostały przyjęte następujące założenia:
• jeden pojazd pociągu metra przewozi 1 500 pasażerów;
• jeden tramwaj przewozi 140 pasażerów;
• jeden autobus przewozi 110 pasażerów;
W stosunku do potoków ruchu samochodów osobowych przyjęto że:
• jeden samochód osobowy przewozi 1.2 pasażera.
Założono również, że szczyt poranny ruchu trwa przez dwie godziny.

W wyniku obliczeń dokonanych metodą grawitacyjnego rozkładu ruchu na sieć[4], otrzymane potoki ruchu przedstawione są w tablicy nr. 5.

Tab. 5. Wymagane ilości pojazdów w podziale na środki transportu.

Stan	Obszar	TZ [w pojazdach / h]	SO [w pojazdach / h]	P	R	I
Istniejący	Centralny	77	10 737	7 275	1 260	203
Projektowany		126	18 021	12 211	2 115	341
wzrost		**162%**	**168%**			
Istniejący	Zachodni	30	3 896	2 640	457	74
Projektowany		137	17 943	12 159	2 106	340
wzrost		**460%**				

Co to oznacza dla mieszkańców tego obszaru?
Obecne potoki ruchu (w obu kierunkach), na wybranych ulicach wynoszą odpowiednio i będą wynosiły w przyszłości zgodnie z tablicą nr. 6 i 7 przy założeniu, że rezerwa przepustowości została policzona dla 650 poj. / pas ruchu / h.

Tab. 6. Rezerwy przepustowości sieci ulicznej w obszarze Centralnym. [Stan aktualny[5]], [Liczba pasów ruchu[6]]

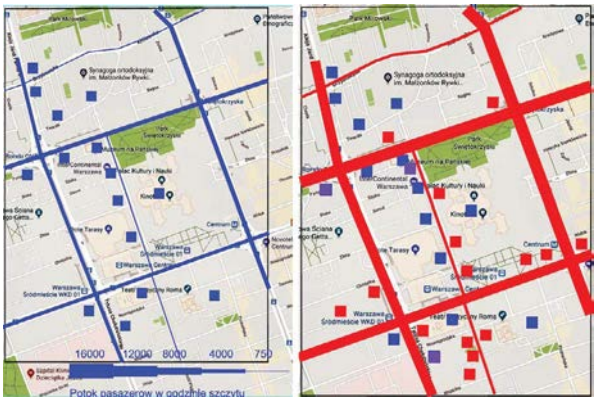
Ulice	Stan aktualny [poj. / h]	Liczba pasów ruchu	Rezerwa przepustowości [%]	Stan spodziewany [poj. / h]	Przekroczenie przepustowości [%]
Al. Jerozolimskie	2 900	4	-12	**6 504**	**150**
Świętokrzyska	1 700	4	35	**3 502**	**35**
Grzybowska	1 200	2	8	**4 002**	**208**
Jana Pawła II	4 250	6	-9	**9 656**	**148**
Emilli Plater	1 000	2	23	**2 802**	**116**
Marszałkowska	3 200	6	18	**6 804**	**74**

[4] „Komunikacja Miejska" J. Podowski, i „Transportation Planning Handbook 3RD Edition", Institute of Transportation Engineers.
[5] *www.transport.um.warszawa.pl/warszawskie-badanie-ruchu-2015/wyniki-wbr-2015*
[6] Najmniejsza na analizowanym obszarze

Tab. 7. Rezerwy przepustowości sieci ulicznej w obszarze Zachodnim.

Ulice	Stan aktualny [poj. / h]	Liczba pasów ruchu	Rezerwa przepustowości [%]	Stan spodziewany [poj. / h]	Przekroczenie przepustowości [%]
Al. Jerozolimskie	2 900	4	-12	**8 283**	**219**
Prosta	2 550	6	35	**6 139**	**57**
Grzybowska	1 200	2	8	**2 994**	**130**
Towarowa	2 600	6	33	**7 983**	**105**
Żelazna	1 300	2	0	**3 094**	**138**

Oznacza to, że dojazd samochodem osob. lub autobusem w ten rejon miasta nie będzie możliwy. Aby nie dopuścić do sytuacji, która stanie się konsekwecją budowy grupy wieżowców, najlepszym rozwiązaniem byłaby natychmiastowa budowa:
• dawno planowanej IV linii metr - pod Al. Jana Pawła II[7];
• linii tramwajowej wzdłuż ulicy Grzybowskiej, Żelaznej i Twardej (stan sprzed 1939 roku);
• linii dwusystemowego tramwaju (tram-train) wzdłuż ul. Towarowej, łączącego dalekie przedmieścia, poprzez dworce kolejowe Warszawa Gdańska i Warszawa Główna z centrum miasta.
Potoki pasażerskie w godzinie szczytu, w stanie istniejącym i po realizacji wieżowców w obszarze Centralnym przedstawia ilustracja nr. 8



Rys. 8. Obszar Centralny. Źródło: *www.google.pl/maps/@52.2354688 20.9903616 12z*

Potoki pasażerskie w godzinie szczytu, w stanie istniejącym i po realizacji wieżowców w obszarze Zachodnim przedstawia ilustracja nr. 9

Rys. 9. Obszar Zachodni. Źródło: *www.google.pl/maps/@52.2354688 20.9903616 12z*

[7] „System metra w Warszawie", Biuro Planowania Rozwoju Warszawy

Potoki pasażerskie i liczba pojazdów transportu zbiorowego w godzinie szczytu, niezbędna do przewozu użytkowników wieżowców przedstawia tablica nr 8.

Tab. 8. Potoki pasażerskie i wymagana liczba pojazdów transportu zbiorowego.

Obszar	Środek transportu	Stan istniejący		Stan projektowany		wzrost [%]
		[pas.]	[poj.]	[pas.]	[poj.]	
Centralny	Metro (I i II)	9 511	6	20 752	14	218
	Tramwaj	5 707	41	9 578	68	158
	Autobus	3 804	30	4 789	44	144
Zachodni	Metro (II)	3 452	2	15 894	11	460
	Tramwaj	2 071	15	9 537	68	
	Autobus	1 381	13	6 358	58	

Przy założeniu, że rozkład procentowy potoków ruchu będzie zgodny z tablicą nr. 9.

Tab. 9. Rozkład procentowy potoków ruchu.

Środek transportu	Obszar Centralny	Obszar Zachodni
Metro	65%	50%
Tramwaj	20%	30%
Autobus	15%	20%

Potoki pasażerskie i liczbę pojazdów samochodów osobowych w godzinie szczytu, niezbędną do przewozu użytkowników wieżowców, przedstawia tablica nr. 10.

Tablica 10. Potoki pasażerskie i liczba samochodów osobowych do obsługi obszaru.

Obszar	Stan istniejący		Stan Projektowy		wzrost [%]
	[pasażerowie]	[pojazdy]	[pasażerowie]	[pojazdy]	
Centralny	12 884	10 737	21 211	18 021	168
Zachodni	4 676	3 896	21 532	17 943	460

Tablica nr. 11 przedstawia liczbę pojazdów - samochodów osobowych w godzinie szczytu, według badania ruchu z 2016 roku[8] .

Tab. 11. Liczba samochodów osobowych w godzinie szczytu.

Obszar	Stan istniejący	Stan Projektowy	wzrost [%]
	[pojazdy]	[pojazdy]	
Centralny	15 400	33 271	216
Zachodni	13 700	28 493	208

Ponieważ nieznana jest struktura rozkładu funkcji w proponowanych wieżowcach, na powierzchnię biurową, handlowo-usługową, czy mieszkalną, trudno jest zbilansować potrzeby parkingowe w tych obszarach.
Zgodnie ze strategią rozwoju systemu transportowego w Warszawie z roku 2009[9] możemy przyjąć, że w przypadku zlokalizowania w wieżowcach 100% powierzchni biurowej, należałoby w tych obszarach zrealizować liczbę miejsc parkingowych zgodnie z tablicą nr. 12, przy założeniach:
• 5 miejsc parkingowych na 1 000 m^2 powierzchni użytkowej;
• Średnia powierzchnia rzutu wieżowca wynosi 1 800 m^2;
• Powierzchnia jednego miejsca parkingowego 25m^2

[8] *www.transport.um.warszawa.pl/warszawskie-badanie-ruchu-2015/wyniki-wbr-2015*
[9] „Strategia zrównoważonego rozwoju system transportowego Warszawy do 2015 i na lata kolejne", A. Brzeziński i inni.

Tab. 12. Wymagana liczba miejsc parkingowych w parkingach wieżowców.

Obszar	Stan projektowy				
	Projektowana powierzchnia użytkowa wieżowców [m^2]	Liczba miejsc parkingowych			Wymagana powierzchnia parkingów [m^2]
		Łącznie	Na jeden wieżowiec	Liczba niezbędnych kondygnacji parkingów	
Centralny	1 364 357	6 822	379	5	170 550
Zachodni	1 358 492	6 792	283	4	169 800
Łącznie		13 614			340 350

(W przypadku powierzchni handlowych wskaźnik parkingowy wynosiłby 10 miejsc na 1 000 m^2 powierzchni sprzedażnej).

Podsumowanie.

Czasem chyba dobrze jest coś policzyć, zanim się to narysuje...
W tym przypadku sprawy chyba już poszły za daleko, ponieważ działki są już wykupione, projekty umieszczone w planach[10], a dla niektórych z projektowanych zamierzeń inwestycyjnych wydano już warunki zabudowy.

Jeżeli rzeczywiście dojdzie do kompletnej realizacji grupy wieżowców na analizowanym obszarze, to należy się liczyć z ogromnymi komsekwencjami transportowymi, nie tylko w ich sąsiedztwie, ale również w przyległych dzielnicach miasta.

Bibliografia

1. „Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego w rejonie PKiN w Warszawie", Listopad 2010;
2. „Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego regionu ulicy Żelaznej – część północna A", wyrys ze Studium Uwarunkowań z października 2006;
3. „Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego regionu ulicy Towarowej", Załacznik Nr. 1 do Uchwały XCIV/2102014 Rady m. st. Warszawy, listopad 2014.
4. „WSPÓŁCZESNE WIODĄCE PROBLEMY ROZWOJU WARSZAWY" Prof. dr hab. inż. arch. Krystyna Guranowska-Gruszecka Kraków, 2017;
5. „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy", Urząd Miasta Stołecznego Warszawy, Warszawa, 2009;
6. „Plan de Circulation de la ville de Chatenay-Malabry", P. Pecenik + Priane Ingénierie, Massy 1996 ;
7. „Plan de Circulation de la ville de Morsang s/Orge", P. Pecenik + OTCI, Massy 1998 ;
8. „Plan de Circulation de la ville de Gif s/Yvette", P. Pecenik + OTCI, Massy 2000 ;
9. „Plan de Circulation de la ville de Rungis", P. Pecenik + Priane Ingénierie, Massy 2001 ;
10. „Traffic Model for Bucharest Centre", P. Pecenik + SYSTRA, Bucharest 2006;
11. *www.transport.um.warszawa.pl/warszawskie-badanie-ruchu-2015/wyniki-wbr-2015*;
12. „Komunikacja Miejska", J. Podowski, Wydawnictwa Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 1976;
13. „Transportation Planning Handbook 3RD Edition", Washington DC 20005, Institute of Transportation Engineers, USA 2009;
14. „System metra w Warszawie cz I", Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa, 1987;
15. „System metra w Warszawie cz II", Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa, 1987;
16. „System metra w Warszawie cz III", Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa, 1988;
17. „System metra w Warszawie Synteza", Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, Warszawa, 1988;
18. „Strategia zrównoważonego rozwoju system transportowego Warszawy do 2015 i na lata kolejne", A. Brzeziński, M. Rezwow-Mosakowska, M. Roszkowski, W. Suchorzewski, M. Przytulska, W. Rybarczyk, Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy, Warszawa 2009.

[10] Patrz pozycje 1 do 3 w Bibliografii.

TRANSPORT IN NEW POLY-CENTRES ON A CONTEMPORARY MODEL OF WARSAW DOWNTOWN AS EXAMPLE OF TWO CONCENTRATIONS: CENTER (AROUND THE PALACE OF CULTURE AND SCIENCE) AND PARTS OF WEST CENTER

The material presented on the:

FIRST NATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE
NEW CENTERS OF METROPOLITAN CITIES IN POLAND.
URBAN PLANNING AND SPATIAL POLICY

which took place from 20 to 21 April 2018 at the Katowice University of Technology in cooperation with the Planning and Architecture Commission of the Polish Academy of Sciences in Katowice and the Planning and Architecture Committee of the Polish Academy of Sciences in Krakow.

SUMMARY

The purpose of the article is to highlight the problems of transport in the central area of Warsaw in the upcoming situation to build the next 42 skyscrapers.

The author analyzes the inevitable increase of individual traffic, its consequences for the city, as well as the need to extend the public transport system.

The final aspect of the study is to present potential transportation and parking problems in this area.

KEYWORDS

sky scraps, public transport, individual transport, pedestrian traffic

AFILIACJA

Dr inż. EUR ENG. Piotr PECENIK
Autor za swój dorobek zawodowy w 1996 otrzymał tytuł Euro Inżyniera (EUR ENG) od Europejskiej Federacji Inżynierów (FEANI).
Od 2002 jest międzynarodowym ekspertem w dziedzinie projektowania, dróg i autostrad, systemów transportowych i inżynierii ruchu. Pracował na międzynarodowych kontraktach w 18 krajach świata.
Od 2007 jest dyrektorem firmy Highway &Traffic Studies Ltd. w Londynie.
Adiunkt na Akademii Finansów i Biznesu Vistula w roku 2016.
pecenikpiotr@yahoo.com
www.linkedin.com/in/piotrpecenik

dr inż. arch. Agnieszka STARZYK
Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania w Warszawie, *e-mail: agnieszka@starzyk.org.pl*

STUDIUM RELACJI PRZESTRZENNYCH TEATR-OTOCZENIE NA PRZYKŁADZIE WARSZAWY

...Niech teatr będzie dla nas przestrzenią spotkania,
zaufania, wolnego myślenia i wolności słowa...
...Niech teatr zawsze stoi po stronie empatii.
Nie pozostawajmy w letargu.
Nie przestawajmy myśleć krytycznie.
Nie udawajmy, że nie widzimy, nie czujemy i nie słyszymy.
Miejmy odwagę podejmowania ryzyka.
Teatr nie rodzi się z komfortu, ale z dyskomfortu...

Maja Kleczewska
Polski Ośrodek Międzynarodowego Instytutu Teatralnego
fragment Orędzia z okazji Międzynarodowego Dnia Teatru 2018

STRESZCZENIE

Celem naukowym jest zbadanie powiązań architektury/przestrzeni teatralnych z otoczeniem na przykładzie Warszawy oraz próba odpowiedzi na pytanie w jakim stopniu obiekty te stały się atraktorami w jej przestrzeni, jak wpływają na aktywność życia kulturalnego i społecznego. W wyniku badań wstępnych przyjęto jako podstawowe kryterium podziału: teatr emanacji, teatr izolacji, teatr interferencji. Przedmiotem analizy są istniejące teatry, zarówno te historyczne jak i współczesne, w kontekście oddziaływania na przestrzenie publiczne.

Zastosowano metody badań niezbędne do zdefiniowania i rozwiązania problemu naukowego: metodę analizy krytycznej, metodę analizy porównawczej, metodę obserwacji bez interwencji, metodę intuicyjną opartą na osobistych doświadczeniach autorki. Wyniki badań pozwoliły na wyciągnięcie wniosków dotyczących wpływu miejsc teatralnych na przestrzenie publiczne w strukturze miasta.

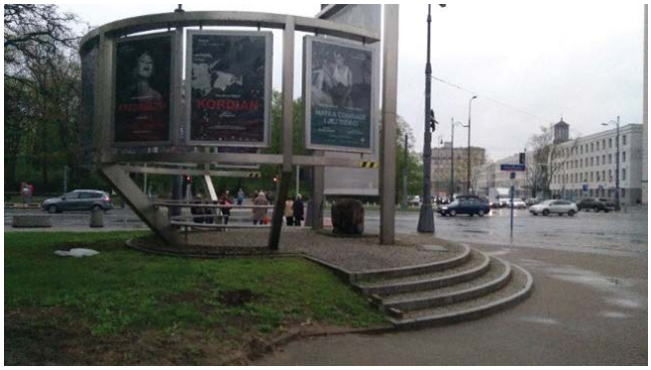
SŁOWA KLUCZOWE

architektura, architektura teatralna, miejsce teatralne, przestrzeń publiczna, atraktor przestrzeni

WPROWADZENIE

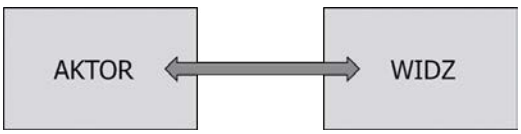
Teatr jako miejsce, ale również jako dziedzina działalności człowieka/zespołu polegająca na tworzeniu spektakli granych w obecności widza, ma wielowiekową historię. Przedmiotem badań są warszawskie teatry/budynki, zarówno historyczne jak i współczesne, w kontekście ich wpływu na otaczające przestrzenie publiczne.

Pierwsze samodzielne budynki teatralne w Warszawie datuje się na XVIII wiek. W okresie Oświecenia elity intelektualne i polityczne potrzebowały miejsca przekazu swoich idei, a teatr publiczny stał się ich forum. W poprzedzającym okresie czytelne były dwa nurty teatralne – teatr dworski i teatr szkolny, które to dały początek teatrom publicznym. Prawdopodobnie już w 1724 roku August II zbudował osobny budynek teatralny w Warszawie, ale brak na ten temat pewnych informacji. Pierwszy udokumentowany wolnostojący publiczny teatr (Opernhauz) powstał tu za czasów Augusta III w1748 roku, na rogu współczesnych ulic Marszałkowskiej i Królewskiej w narożniku Ogrodu Saskiego (Fot. 1.), od ok. 1760 roku nazywany przez Warszawiaków Operalnią [1]. Teatr ten zapoczątkował 270-letnią historię obiektów teatralnych w Warszawie, część z nich przetrwała do dnia dzisiejszego, część pozostaje w materiałach historycznych.

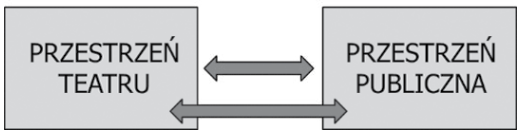


Fot. 1. Miejsce lokalizacji pierwszego udokumentowanego teatru wolnostojącego w Warszawie symbolicznie wskazuje kamień. Źródło: fot. Agnieszka Starzyk.

Miejsce teatralne dotyczy zarówno budynku teatralnego jak i jego otoczenia, jest to cały obszar wyznaczony przez przestrzeń przedstawienia (widz plus wykonawca); relacje mogą być różne, w zależności od przyjętej wizji artystycznej (Rys. 1.). Budynek zazwyczaj jest granicą pomiędzy światem rzeczywistym i nierzeczywistym, a otoczenie jest jednym z etapów doświadczania wejścia z przestrzeni realnej w przestrzeń fikcyjną, ale również wyjścia z przestrzeni fikcyjnej. Tak szeroko zdefiniowane miejsce teatralne zróżnicowanie oddziałuje na przestrzenie publiczne, może wchodzić w interakcję, ale może też pozostawać w izolacji. Powiązania czy ich brak, mogą być wynikiem zamierzonego działania w danej przestrzeni, ale mogą też być efektem nie planowanym. W przestrzeni może mieć miejsce konflikt pomiędzy potencjałem miejsca rozumianym jako ogół elementów pozostających do wykorzystania w celu stworzenia przestrzeni oddziałującej w sposób zamierzony, planami, a realnie pełnionymi funkcjami. Konflikt jest zjawiskiem naturalnym, wynika ze sprzecznych interesów i oczekiwań użytkowników czy decydentów wobec tej samej przestrzeni. Konflikt, pomimo wydawałoby się pejoratywnego znaczenia, przy konstruktywnym dialogu, może w końcowym efekcie spowodować ogólnie pozytywne rozwiązania.

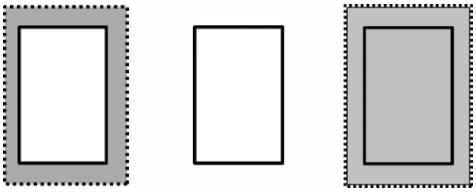


Rys. 1. Miejsce teatralne – przestrzeń aktora plus przestrzeń widza. Źródło: opracowanie autorskie.



Rys. 2. Przestrzeń teatralna zróżnicowanie oddziałuje na otaczające przestrzenie publiczne. Źródło: opracowanie autorskie.

Dla potrzeb niniejszego badania przyjęto podział na teatry emanacji, teatry izolacji oraz teatry interferencji (Rys. 3.). Teatry emanacji zazwyczaj są mocną formą, czytelnym znakiem, jednoznaczną identyfikacją miejsca i przestrzeni. Teatry izolacji zakładają brak lub minimalizowanie relacji z otoczeniem. Teatry interferencji, pojęcie zdefiniowane przez Magdalenę Kozień-Woźniak, zakłada odmienne od emanacji i izolacji budowanie granic, polegające na przenikaniu się wnętrza z zewnętrzem, na silnym wzajemnym oddziaływaniu [2].



Rys. 3. Podstawowe kryteria podziału: 1) teatr emanacji » oddziaływanie na otoczenie, symbol kultury, 2) teatr izolacji » brak oddziaływania na otoczenie, 3) teatr interferencji (według definicji Magdaleny Kozień-Woźniak) » wzajemne oddziaływanie przestrzeni teatralnej i otoczenia.

Przestrzeń miejska zbudowana jest z miejsc i nie-miejsc[1]. Miejsce, definiując skrótowo, jest przyswajalne, naznaczone, przenosi określone wartości. Nie-miejsce, to emocjonalnie przestrzeń niczyja. O jakości/atrakcyjności przestrzeni miejsca decyduje jej oddziaływanie zgodnie z potrzebą i funkcją, interakcja z jej uczestnikiem, tożsamość miejsca. W przestrzeni publicznej występują użytkownicy o zróżnicowanych, często przeciwstawnych potrzebach, przyjazna minimalizuje konflikty międzyludzkie [3]. Przestrzeń miejsca to kompozycja ze struktur rzeczywistości fizycznej, organiczno-egzystencjonalnej oraz wirtualnej. Tożsamość miejsca to zbiór cech zarówno form przestrzennych jak i przejawów życia, tożsamość miejsca podlega interpretacji [4].

Miejsca nie ma bez człowieka. Przestrzeń miejsca to dynamiczny obraz, dźwięk, zapach, które dopiero łącznie wpływają na atmosferę miejsca. Sensualna percepcja miejsca, postrzegana oraz interpretowana w celu zrozumienia otoczenia, analizowana jest w dwóch obszarach poznawczych: związanych z inteligencją i związanych z wyobraźnią. Uczestnik przestrzeni doznaje jej wieloma zmysłami, podstawowe to wzrok, słuch, smak, węch i dotyk. Dominacja wzroku jest naturalna, niemniej percepcja wielozmysłowa jest efektywniejsza. Zmysły przekazują informacje poddawane analizie intelektualnej w kontekście doświadczeń życiowych, stąd można wnioskować, że każdy uczestnik odbiera tę samą przestrzeń inaczej, każdy inaczej ją zapamiętuje. Wieloaspektowa analiza zmysłów w procesie projektowym może przynieść efekt świadomego zarządzania emocjami przyszłych użytkowników przestrzeni. Dobra przestrzeń doświadczana jest wszystkimi zmysłami, pamięć i wyobraźnia są w ciągłej interakcji.

Miejsce teatralne powinno być powiązane z przestrzenią o charakterze kulturowym. Współcześnie coraz częstszym zjawiskiem jest powstawanie hybrydowych przestrzeni kultury, otwartych na różnorodne aktywności. Hybrydowe przestrzenie kultury mogą stać się katalizatorem rewitalizacji szerszego kontekstu urbanistycznego [5].

Przestrzeń to miejsce interakcji, miejsce kreatywne, wykraczające poza paradygmat inżynierii miejskiej w urbanistyce. Wzrasta świadomość potrzeby łączenia infrastruktury twardej z infrastrukturą miękką, tworzenia miejsc mniej czy bardziej formalnych spotkań, przepływu pomysłów i idei. Kluczową rolę w procesie tworzenia kreatywnego środowiska odgrywa miejsce sceneria. Aktywa/zasoby miejsca mogą być: 1) twarde, materialne lub miękkie, niematerialne, 2) rzeczywiste i widzialne lub symboliczne i niewidzialne, 3) policzalne i wymierne lub powiązane z wyobrażeniami i pojęciami. W minionych okresach zdecydowanie większa była waga twardej infrastruktury, współcześnie zwiększa się udział w analizach planistycznych infrastruktury miękkiej z najważniejszymi jej obszarami jakimi są: ikoniczność, świadomość ekologiczna, perspektywa artystyczna, atmosfera i doświadczenie, bogactwo skojarzeń i tworzenie wizerunku, głębia kulturowa, możliwość sieciowania, umiejętności językowe i komunikacyjne [6]. Przestrzeń o charakterze kulturowym jest nierozerwalnie związana z kreatywnością.

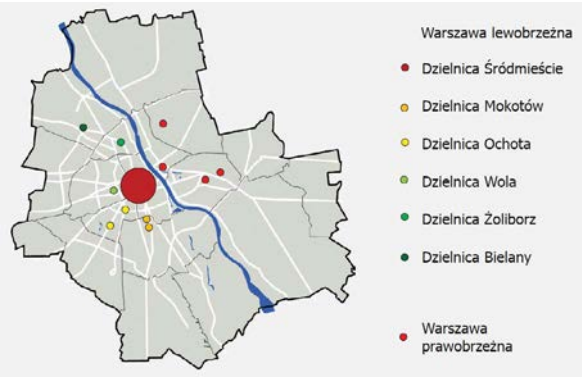
Miejsca teatralne w przestrzeniach publicznych Warszawy

Problem wpisuje się w Strategię Warszawy 2030, w wizji miasta wskazane są trzy podstawowe obszary: aktywni mieszkańcy (wspólne angażowanie się w życie miasta), przyjazne miejsca (poprzez m.in. różnorodność przestrzeni i powiązań), otwarta metropolia (ważny węzeł sieci europejskich metropolii). Misja współczesnego teatru wpisuje się w założoną strategię (patrz motto).

Aktualnie działające teatry w Warszawie są prowadzone przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Województwo Mazowieckie, Miasto Stołeczne Warszawa, wspólnie przez MKiDN oraz m.st. Warszawa, osoby/instytucje prywatne. Dla celów badawczych nie różnicowano form własności/zarządzania, badania wstępne nie wykazały znaczącego wpływu tego czynnika na tak postawiony problem.

[1] Termin stworzony i zdefiniowany przez francuskiego etnologa i antropologa kulturowego Marca Augé.

Przechodząc do badań powiązań architektury/przestrzeni teatralnych z przestrzeniami publicznymi, w pierwszej kolejności należało przeanalizować lokalizację teatrów w strukturze miasta. Zbadano 26 miejsc teatralnych w Śródmieściu, ze względu na zagęszczenie na mapie Warszawy zgrupowano/oznaczono wspólnie. W pozostałych dzielnicach strony lewobrzeżnej zbadano problem przestrzeni teatralnych: 2 w Dzielnicy Mokotów, 2 w Dzielnicy Ochota, 1 w Dzielnicy Wola, 1 w Dzielnicy Żoliborz i 1 w Dzielnicy Bielany. Zbadano również 4 powiązania miejsc teatralnych z otoczeniem prawobrzeżnej Warszawy. Z autorskiego rozeznania wynika, że są to wszystkie aktualnie działające teatry Miasta Stołecznego (Rys. 4.).



Rys. 4. Teatry w strukturze miasta.
Źródło: opracowanie autorskie.

Powiązania analizowano według przyjętych i omówionych wcześniej kryteriów podziału na teatry emanacji, teatry izolacji oraz teatry interferencji. Badania wykazały w Warszawie wszystkie trzy typy, jak również łączenia teatr emanacji/interferencji oraz teatr izolacji/interferencji. Wyniki badań zostały pogrupowane w trzech tabelach: 1) teatry dzielnicy Śródmieście, 2) pozaśródmiejskie teatry lewobrzeżnej Warszawy, 3) teatry prawobrzeżnej Warszawy.

Tab. 1. Teatry dzielnicy Śródmieście - oddziaływanie na przestrzeń publiczną. Źródło: opracowanie autorskie.

	TEATR	ADRES / ULICA	TEATR		
			EMANACJI	IZOLACJI	INTERFERENCJI
1	Klub Komediowy	Nowowiejska 1/3			
2	Teatr 6. Pietro	PKiN pl. Defilad 1			
3	Teatr Ateneum im. Stefana Jaracza	Jaracza 2			
4	Teatr Buffo	Konopnickiej 6			
5	Teatr Capitol	Marszałkowska 115			
6	Teatr Collegium Nobilium	Miodowa 22/24			
7	Teatr Dramatyczny	PKiN pl. Defilad 1			
8	Teatr Imka	Konopnickiej 6			
9	Teatr Kamienica	Al. Solidarności 93			
10	Teatr Kwadrat	Marszałkowska 138			
11	Teatr Lalka	PKiN pl. Defilad 1			
12	Teatr Narodowy	Pl. Teatralny 3			
13	Teatr Polonia	Marszałkowska 56			
14	Teatr Polski	Karasia 2			
15	Teatr Roma	Nowogrodzka 49			
16	Teatr Rozmaitości Warszawa	Marszałkowska 8			

	TEATR	ADRES / ULICA	TEATR		
			EMANACJI	IZOLACJI	INTERFERENCJI
17	Teatr Sabat	Foksal 16			
18	Teatr Stara Prochownia	Boleść 2			
19	Teatr Staromiejski	Jezuicka 4			
20	Teatr Studio	PKiN pl. Defilad 1			
21	Teatr Syrena	Litewska 3			
22	Teatr Warszawy	Rynek Nowego Miasta 5/7			
23	Teatr Wielki – Opera Narodowa	Pl. Teatralny 1			
24	Teatr Współczesny	Mokotowska 13			
25	Teatr Żydowski	Senatorska 35			
26	Warszawska Opera Kameralna	Al. Solidarności 76B			

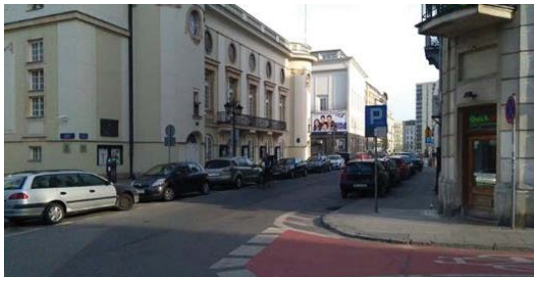
Tab. 2. Teatry lewobrzeżnej Warszawy (pozaśródmiejskie) – oddziaływanie na przestrzeń publiczną. Źródło: opracowanie autorskie.

	TEATR	ADRES / ULICA	TEATR		
			EMANACJI	IZOLACJI	INTERFERENCJI
DZIELNICA MOKOTÓW					
1	Nowy Teatr	Madalińskiego 10/16			
2	Teatr Lalek Guliwer	Różana 16			
DZIELNICA OCHOTA					
1	Och-Teatr	Grójecka 65			
2	Teatr Ochoty	Mikołaja Reja 9			
DZIELNICA WOLA					
1	Scena na Woli im. T. Łomnickiego	Kasprzaka 22			
DZIELNICA ŻOLIBORZ					
1	Teatr Komedia	Słowackiego 19A			
DZIELNICA BIELANY					
1	Mazowiecki Teatr Muzyczny	Żeromskiego 29			

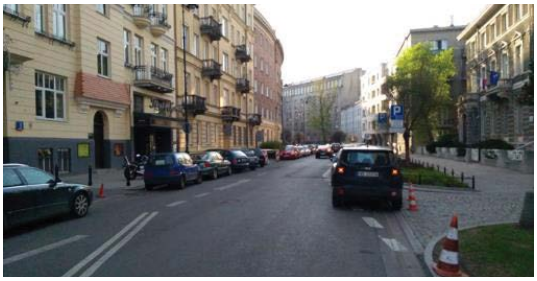
Tabela 3. Teatry prawobrzeżnej Warszawy – oddziaływanie na przestrzeń publiczną. Źródło: opracowanie autorskie.

	TEATR	ADRES / ULICA	TEATR		
			EMANACJI	IZOLACJI	INTERFERENCJI
1	Nowy Teatr	Madalińskiego 10/16			
2	Teatr Lalek Guliwer	Różana 16			
3	Och-Teatr	Grójecka 65			
4	Teatr Ochoty	Mikołaja Reja 9			

Analizując powyższe zestawienia wydaje się, że w Warszawie lokalizacja nie ma znaczącego wpływu na przyporządkowanie danego miejsca teatralnego według zdefiniowanych kryteriów. Wszystkie typy występują zarówno w Śródmieściu, jak i innych dzielnicach. Wskazanie szczegółowych różnic wymagałoby pogłębionej analizy jednostkowej, niniejsze badania w tym zakresie są wstępnymi do dalszych opracowań.



Fot. 2, 3. Dzielnica Śródmieście – wybrane teatry emanacji: a) Teatr Wielki, b) Teatr Polski. Źródło: fot. Agnieszka Starzyk.



Fot. 4, 5. Dzielnica Śródmieście – wybrane teatry izolacji: a) Teatr Kamienica, b) Teatr Syrena. Źródło: fot. Agnieszka Starzyk.

Fot. 6, 7. Dzielnica Śródmieście – wybrane teatry izolacji/interferencji: a) Teatr Polonia, b) Teatr Collegium Nobilium. Źródło: fot. Agnieszka Starzyk

Fot. 8, 9. Wybrane teatry interferencji: 1) Nowy Teatr (Dzielnica Mokotów), 2) Teatr Ochoty. Źródło: fot. Agnieszka Starzyk.

Badane miejsca teatralne w większości nie łączą się z przyjaznymi przestrzeniami o charakterze kulturowym. Nawiązując do analizy w części teoretycznej opracowania, należy stwierdzić występowanie konfliktu pomiędzy potencjałami miejsc i oczekiwaniami społecznymi, a aktualnie pełnionymi funkcjami. Przykładem może być tu Plac Teatralny, który w 2016 roku na trzy dni pokrył się różnorodną zielenią i miejscami odpoczynku, stając się przestrzenią przyjazną, przestrzenią rekreacji w powiązaniu z Teatrem Wielkim i Teatrem Narodowym (Fot. 10,11.). Ta trzydniowa aranżacja nie wyczerpywała znamion przestrzeni o charakterze kulturowym, niemniej można przyjąć, że wskazała dobry kierunek działania naprawczego/rewitalizacji.

Fot. 10, 11. Plac Teatralny: a) trzydniowa aranżacja 2016 – Park Teatralny, b) codzienność – parking.
Źródło: a) *www.tvnwarszawa.tvn24.pl*, b) fot. Agnieszka Starzyk.

Rewitalizacja nie jest działaniem nowym, towarzyszy w procesie kształtowania miast od początku ich istnienia. Ma istotny wpływ na rozwój cywilizacyjny, aktualizuje standardy funkcjonalne i przestrzenne. Nie można mówić o rewitalizacji bez wartości dodanej do tego co istnieje [7].

W większości analizowanych miejsc teatralnych potencjał otoczenia nie jest dostatecznie wykorzystany. Teatry są obiektami kultury wysokiej i jako takie winny być atraktorami[2] przestrzeni przyciągającymi znajdujących się w ich obszarze działania uczestników przestrzeni. Miejsca teatralne rozumiane jako atraktory przestrzeni wkluczają w jej obszar uczestników nie zawsze ukierunkowanych na działania teatralne, wpływają ogólnie na aktywność życia kulturalnego i społecznego. Z analiz wynika, że jest to problem wymagający rozwiązania w kontekście warszawskich miejsc teatralnych. Pozytywnym przykładem jest Nowy Teatr, gdzie główną domeną jest teatr, ale obok realizowane są różnorodne działania artystyczne i społeczne. Miejsce teatralne jest otwarte/dostępne od rana do późnych godzin nocnych, przyciągające zróżnicowanych uczestników. Przyjazna przestrzeń sprzyja kreatywnym działaniom.

W opinii autorki miejsca teatralne, w zależności od oczekiwań, potrzeb, ale i możliwości, powinny budować zróżnicowane relacje przestrzeń-użytkownik. Należy tu zauważyć, że użytkownik reaguje na przestrzeń, ale i przestrzeń reaguje na użytkownika.

Podsumowanie.

Na podstawie analizy problemu można wyciągnąć ogólne wnioski dotyczące kształtowania współczesnych miejsc teatralnych: 1) Zmienia się misja teatru – integralnym elementem stają się wydarzenia gromadzące i aktywizujące, budujące więzi społeczne. 2) Przestrzeń teatralna wraz z otoczeniem winna być kształtowana zgodnie ze zmieniającymi się standardami i oczekiwaniami społecznymi. 3) Otaczająca przestrzeń winna być przestrzenią publiczną o charakterze kulturowym.

Badania szczegółowe relacji przestrzennych teatr-otoczenie wykazały w Warszawie wszystkie trzy przyjęte typy, jak również łączenia teatr emanacji/interferencji oraz teatr izolacji/interferencji. Liczba teatrów zakwalifikowanych jako emanacji i tych jako izolacji jest taka sama, po dwanaście przypadków. W sześciu przypadkach miejsca teatralne posiadały cechy zarówno emanacji jak i izolacji, w ocenie autorki nie można było na podstawie przeprowadzonych badań dokonać jednoznacznego zakwalifikowania. Problem wymaga odrębnych pogłębionych analiz. W trzech przypadkach miejsca teatralne wykazywały cechy zarówno teatrów emanacji jak i interferencji, również w trzech przypadkach teatrów izolacji oraz interferencji. Jedno miejsce, opisany Nowy Teatr, został według przyjętych kryteriów określony jako teatr interferencji.

Przestrzenie publiczne powiązane z warszawskimi miejscami teatralnymi w większości wymagają działań naprawczych. Można założyć, że ogólnie problem jest zdefiniowany zarówno przez decydentów jak i nasilające się ruchy społeczne. Podejmowane są punktowe działania, niemniej

[2] Atraktor – jedno z podstawowych pojęć używanych w teorii chaosu (ang. attract = przyciągać).

jak wynika z przeprowadzonych badań, są one nie wystarczające. I nie chodzi tu o zmianę relacji przestrzennych (emanacji, izolacji, interferencji), każda przenosi inne wartości właściwe dla założonego celu. Potencjał miejsca jest nierozerwalnie związany z potencjałem ludzi. We wszystkich siedmiu przypadkach zakwalifikowanych do miejsc teatralnych interferencji człowiek i jego zaangażowanie w szeroko rozumianą przestrzeń kultury jest bardzo istotne. Człowiek kształtuje zasoby twarde, ale ma też znaczący wpływ na zasoby miękkie.

Pozyskany w wyniku badań materiał jest wyjściowym do dalszych opracowań, w tym w zakresie szczegółowych analiz miejsc teatralnych przypisanych danym typom według przyjętych przez autorkę kryteriów.

Bibliografia

1. Braun, K.: Kieszonkowa historia teatru polskiego. Lublin: Norbertinum 2003. ISBN: 83-7222-106-5.
2. Kozień-Woźniak ,M.: Teatry interferencji. Współczesna architektura teatralna a nieformalna przestrzeń teatru. Kraków: Wydawnictwo PK 2015.
3. Starzyk, A.: Przestrzeń społeczna czy bezpieczna? [w:] Społeczno-gospodarcze aspekty bezpieczeństwa Polski w XXI wieku – wyzwania i zagrożenia. Warszawa: Wydawnictwo SWiBJ 2015.
4. Zuziak, Z. K.: O tożsamości urbanistycznej. Kraków: Wydawnictwo PK 2008. ISBN 978-83-7242-479-2.
5. Gyurkovich, M.: Hybrydowe przestrzenie kultury we współczesnym mieście europejskim. Kraków: Wydawnictwo PK 2013. Monografia 438. ISSN 0860-097X.
6. Landry, Ch.: Kreatywne miasto. Warszawa: Narodowe Centrum Kultury 2013. ISBN: 978-83-63631-08-6.
7. Guranowska-Gruszecka, K.: Rewitalizacja jako wartość dodana [w:] Rewitalizacja miast i obszarów miejskich. Studium przypadku. Warszawa: Wydawnictwo SWiBJ 2014. ISBN 978-83-87897-98-7.

A STUDY OF THE LINKS BETWEEN THEATER PLACES AND PUBLIC SPACES ON THE EXAMPLE OF WARSAW

SUMMARY

The scientific goal is to examine the links between theater architecture / space and public spaces on the example of Warsaw, and try to answer the question to what extent these objects have become attractors in its space, how they affect the activity of cultural and social life. The subject of the analysis are existing theaters, both historical and contemporary, in the context of their impact on the surroundings. As a result of preliminary research, the following criterion was adopted: emanation theater, isolation theater, interference theater.

The research methods necessary to define and solve the scientific problem were applied: the method of critical analysis, the method of comparative analysis, the method of observation without intervention, the intuitive method based on the author's personal experience. The results of the research allowed to draw conclusions regarding the influence of the theatrical places on public spaces in the city structure.

KEYWORDS

architecture, theater architecture, theater place, public space, space attractor.

mgr inż. arch. Piotr ŚREDNIAWA
Śląska Okręgowa Izba Architektów R. P., *e-mail: bsp.architekt@gmail.com*

PROCESY ZACHODZĄCE W OBSZARACH CENTRALNYCH MIAST AGLOMERACJI KATOWICKIEJ W OKRESIE OD 1989 R. DO 2018 R.

STRESZCZENIE

Obszary centralne miast zawsze stanowiły jeden z kluczowych elementów układów osadniczych. Ze względu na znaczenie tych obszarów do dzisiaj są one objęte bardzo intensywnymi działaniami planistycznymi, nie tylko w zakresie przestrzennym. Tak dzieje się we wszystkich miastach rozwiniętych krajów europejskich, gdzie prowadzi się prace studialno analityczne, oraz konstruuje się na ich podstawie, z udziałem lokalnych społeczności, długofalowe polityki miejskie.

W Polsce naturalny rozwój obszarów centralnych został gwałtownie przerwany w czasie i po okresie II wojny światowej, przyczyniając się do ich stopniowej degradacji. Dynamiczne, częściowo chaotyczne i niekontrolowane procesy gospodarcze, polityczne i przestrzenne zachodzące w Polsce po 1989 r., wywołały w trakcie ostatnich trzydziestu lat wiele niepokojących i negatywnych, chociaż nie do końca przebadanych zjawisk, w centrach miast, w tym również, w miastach aglomeracji katowickiej. Dla jej mieszkańców, a zarazem użytkowników przestrzeni centralnych miast aglomeracji katowickiej, widoczne są postępujące negatywne zjawiska, oddalające kształt i funkcjonowanie tych obszarów, jako przyjaznych i atrakcyjnych przestrzeni miejskich. Dlatego też postanowiono przeanalizować poszczególne, istotne elementy składające się na strukturę obszarów centralnych miast aglomeracji katowickiej, celem bardziej wnikliwego zdiagnozowania problemów przestrzennych, gospodarczych i społecznych, oraz wskazania kierunków pożądanych zmian w szeroko rozumianej polityce przestrzennej.

SŁOWA KLUCZOWE

aglomeracja, miasta, centra, procesy

WPROWADZENIE

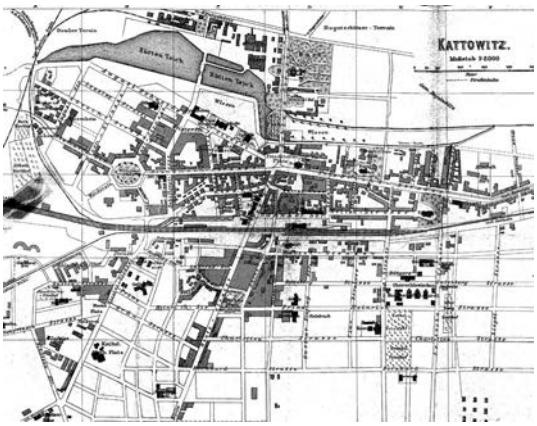
Żyjąc i funkcjonując w miastach, obcując dzień w dzień z ich przestrzenią, jak i ich społecznościami, wydaje się nam że są one stosunkowo stabilnymi strukturami. Dostrzegamy wprawdzie zachodzące zmiany, jednak ze względu na ich relatywnie wolne tempo, wydają się nam one naturalnymi organicznymi zjawiskami. Z czasem jednak ilość tych zmian zaczyna zmieniać jakość struktury miejskiej, bądź w kierunku pozytywnym, lub negatywnym. Będąc uczestnikami tych zmian i adaptując się do nowych sytuacji, nie dostrzegamy całości tych procesów, ani też ich skutków. Procesy te zachodzą w różnym tempie zależnym od specyfiki miast, oraz ogólnego tempa zmian cywilizacyjnych, społecznych i ekonomicznych zachodzących w danych okresach. Okres ostatnich 30 lat dynamicznych procesów transformacyjnych w Polsce, niewątpliwie znalazł odbicie w zmianach struktur miejskich. Zmiany te postrzegane są generalnie intuicyjnie, jednak są słabo zidentyfikowane i nie przebadane. Dlatego też w oparciu o dostępne dane statystyczne, oraz źródła historyczne dokonano próby przeanalizowania tych procesów na przykładzie największej aglomeracji w Polsce jaką jest aglomeracja katowicka. Dokonane analizy ujawniły permanentne, i interesujące procesy zachodzące w miastach tej aglomeracji. Procesy te są zarówno charakterystyczne dla zmian jakie zachodzą w wszystkich większych miastach w Polsce w okresie ostatnich 30 lat, jak i wykazują odmienną specyfikę wynikającą z uwarunkowań historycznych i ekonomicznych. Analizy te mogą stanowić podstawę dla zarówno częściowego redefiniowania jak i kształtowania polityki przestrzennej i społecznej prowadzonej w miastach aglomeracji katowickiej.

1. Znaczenie obszarów centralnych miast w strukturze przestrzennej i społecznej.

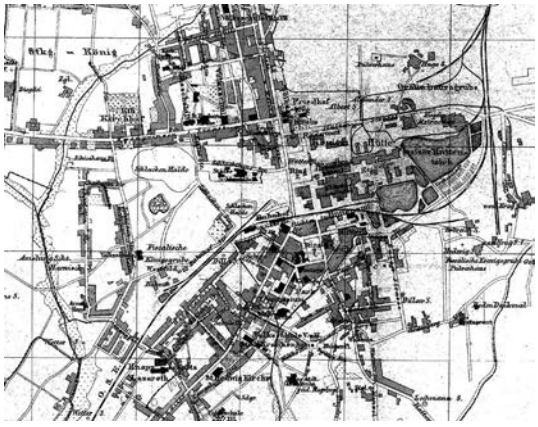
Kształt otaczającej nas przestrzeni zurbanizowanej, nie będący prostą sumą jednostkowych działań, lecz wynikiem wielowiekowych nawarstwień i coraz bardziej komplikującego się, wzajemnego przenikania zjawisk z najróżniejszych dziedzin, ekonomicznych, politycznych, socjologicznych, psychologicznych, jest sumarycznym obrazem działalności cywilizacyjnej społeczeństw. Stan przestrzeni jest więc w tym ujęciu stanem nie jednostkowej, a zbiorowej świadomości. Przestrzeń zagospodarowywana przez człowieka, nie jest czymś wyalienowanym i oderwanym od sumy zdarzeń i procesów cywilizacyjnych. Jest ona tylko stosunkowo trwałą, materialną dokumentacją tych procesów. Szczególnie widoczne jest to w obszarach centralnych miast, gdzie wszystkie te cywilizacyjne procesy były najintensywniejsze i, pozostawiły trwały ślad w materialnym dziedzictwie. Z kształtu przestrzeni miast lokacyjnych możemy dzisiaj odczytać organizację ówczesnych społeczeństw. Podobnie XIX wieczne układy urbanistyczne odzwierciedlają dynamiczne zmiany, zachodzące w tym okresie jak - przykładowo - urbanistyczny plan Paryża Georges'a Haussmanna, a obecnie procesy globalizacyjne, znajdujące również odzwierciedlenie w przestrzeniach miast. Zarówno historyczne centra miast, jak i te o młodszym rodowodzie, zawsze stanowiły jeden z kluczowych elementów układów osadniczych, a zachodzące w tych obszarach procesy, ogniskowały jak w soczewce szersze zjawiska występujące w skali państw, czy też formacji polityczno ekonomicznych. Obszary centralne miast to również miejsca o unikalnym klimacie, nasycone dziełami czy też obiektami architektonicznym, o wybitnej wartości. Jak pisze dr inż. arch. Romuald Loegler „*Stan emocjonalny przeżyć, które wywołuje image miejsca, przestrzeni miejskiej tworzonej przez dzieła architektury, powiązany jest z duchem czasu i wpisanej w niego egzystencji miasta. Powstaje mit miejsca, ponadczasowa wartość kulturowa - siła trudno rozpoznawalna, ale oddziałująca na większość mieszkańców. Istnienie mitu miasta oznacza życie w kontynuacji jego długiej historii*". [1] Ze względu na znaczenie tych obszarów, do dzisiaj są one objęte bardzo intensywnymi działaniami planistycznymi, nie tylko w zakresie przestrzennym. Tak dzieje się praktycznie w wszystkich miastach rozwiniętych krajów europejskich, gdzie rozumiejąc znaczenie i wagę tych obszarów w dalszym horyzoncie czasowym, prowadzi się prace studialno analityczne, oraz konstruuje się na ich podstawie (z udziałem lokalnych społeczności) długo-falowe polityki miejskie. Wzorcowym w skali europejskiej przykładem, są długofalowe działania podjęte w Kopenhadze, przodującego obecnie miasta w działaniach kreowania przestrzeni miejskiej jako „miasta dla ludzi". [2] W Polsce, naturalny rozwój obszarów centralnych został gwałtownie przerwany w czasie i po okresie II wojny światowej. Ogromne zniszczenia wielu tych obszarów w wyniku działań wojennych, a następnie system komunistyczny, przerwał harmonijny i organiczny ich rozwój. Dynamiczne, częściowo chaotyczne i niekontrolowane procesy, zachodzące w Polsce po 1989 r. wywołały w trakcie ostatnich trzydziestu lat również wiele niepokojących i negatywnych, chociaż nie do końca uświadomionych zjawisk, w obszarach centralnych polskich miast.

2. Specyfika obszarów centralnych miast aglomeracji katowickiej.

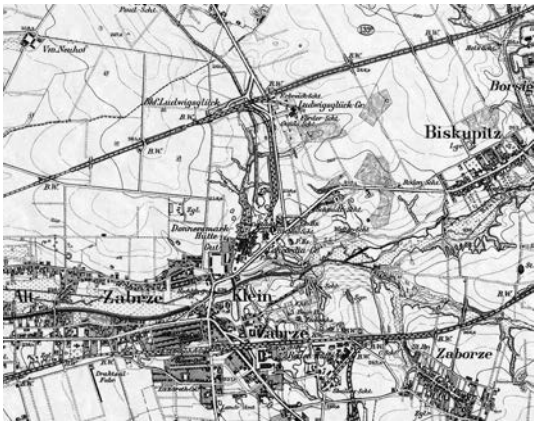
W obszarze centralnym aglomeracji katowickiej, liczącej ponad 2 mln mieszkańców znajduje się 9 miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 tysięcy. Są to: Katowice liczące obecnie 298 111 mieszkańców, Sosnowiec - 191 795, Gliwice - 182 150, Zabrze - 177 200, Bytom - 170 761, Ruda Śląska - 141.090, położone nieco peryferyjnie w stosunku do jądra aglomeracji Tychy - 128.698, Dąbrowa Górnicza - 123.774, Chorzów - 110 760, oraz 7 nieco mniejszych miast o liczbie ludności, przekraczającej 50 tysięcy: Jaworzno - 93.556, Mysłowice - 75.028, Siemianowice Śląskie - 68.658, Tarnowskie Góry - 60 984, Będzin - 58.297, Piekary Śląskie - 56.978 i Świętochłowice - 51.722. [16] Są to w skali Polski miasta średniej wielkości, generalnie młode, które w większości uzyskały prawa miejskie w XIX lub nawet w XX wieku. Katowice prawa miejskie uzyskały w 1865 roku, Chorzów w 1868 r., Sosnowiec w 1902 r., Dąbrowa Górnicza w 1916 r., Zabrze w 1922 r. Miasta te powstały na bazie dawnych układów wiejskich, których ślad, przy bardziej wnikliwej analizie jest do dzisiaj widoczny w układzie ulic. [3] Rys. 1, 2, 3, 4



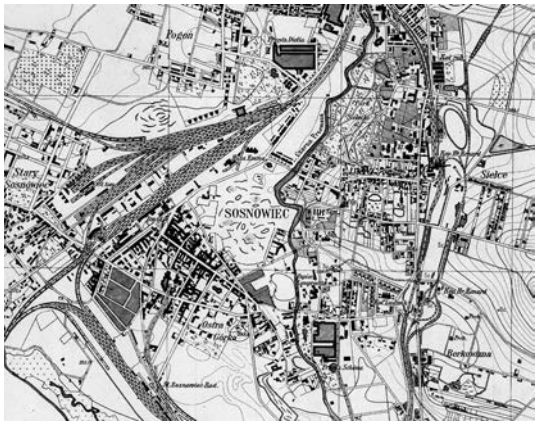
Rys. 1. Historyczny plan Katowic z 1900 r.
www.maps.mapywig.org



Rys. 2. Historyczny plan Chorzowa z 1904 r.
www. igrek.amzp.pl



Rys. 3. Historyczny plan Zabrza z z 1883 r.
www.maps.mapywig.org



Rys. 4. Historyczny plan Sosnowca z z 1929 r.
www.staremiejsca.pl

Najmłodszym natomiast miastem są Tychy, które prawa miejskie uzyskały w 1951 r. Starszymi, większymi miastami, o średniowiecznym rodowodzie są: Bytom, który uzyskał prawa miejskie w 1254 r. i Gliwice, które uzyskały prawa miejskie w 1276 r. W przypadku Gliwic zachował się historyczny układ lokacyjny w południowej części obszaru centrum miasta, natomiast w Bytomiu, znacznie większy od niego układ lokacyjny zachował siatkę ulic, jednak całkowitej wymianie na przełomie XIX w i XX w, uległa jego tkanka architektoniczna. Wszystkie te miasta, silny rozwój przeżywały od drugiej połowy XIX w, jednak rozwój ten przebiegał żywiołowo, bez generalnej kontroli planistycznej. Po pierwszej wojnie światowej, w wyniku podziału Górnego Śląska, miasta przeżywały ponowną fazę rozwojową, związaną między innymi z polityczną i gospodarczą konkurencją pomiędzy Niemcami i Polską. Okres ten w zasadzie ukształtował strukturę urbanistyczną obszarów centralnych tych miast, która w tej postaci przetrwała do dnia dzisiejszego. Zniszczenia drugiej wojny światowej ominęły te miasta, a ich tkanka urbanistyczna prezentowała generalnie dobry stan techniczny. Spowodowało to, że władze komunistyczne nie prowadziły na szerszą skalę prac modernizacyjnych w tych obszarach, doprowadzając do wysokiego stopnia dekapitalizacji budynków i infrastruktury. Po 1989 r. zakres prac modernizacyjnych w obszarach centralnych, w zasadzie ograniczał się do remontów nawierzchni ulic i chodników, oraz separowanych remontów kamienic i obiektów użyteczności publicznych. Generalnie, obszary centralne tych miast prezentują w kategoriach urbanistycznych i architektonicznych stan

z 1939 r. Jedynie w Katowicach, w dekadach lat 60 i 70 XX w., podjęto inwestycje, kreujące nową oś miasta - północ południe. Wzdłuż obecnej alei Korfantego zrealizowano wielkoprzestrzenne, modernistyczne założenie, w ramach którego zrealizowano domy towarowe „Zenit" i "Skarbek" przy katowickim Rynku, oraz Superjednostkę i przyległy pasaż handlowy wzdłuż Alei Korfantego, halę widowiskowo sportową „Spodek", nie istniejący już wysokościowy budynek DOKP, oraz inne obiekty mieszkaniowe i usługowe. Natomiast współcześnie, po północno -wschodniej stronie centrum, zrealizowana została tzw. strefa kultury, obejmująca Muzeum Śląskie, salę koncertową NOSPR i Międzynarodowe Centrum Kongresowe. Przeprowadzono również kompleksowe prace zagospodarowania przestrzeni katowickiego Rynku. Ten bardzo skrótowy rys historyczny wskazuje, że cechą charakterystyczną miast aglomeracji, był gwałtowny rozwój na „surowym korzeniu", w przeciwieństwie do większości polskich miast, stopniowo rozwijających się od czasów średniowiecznych. Specyfika tych miast polega również na ich wzajemnym położeniu, w którym odległości pomiędzy ich centrami wynoszą zaledwie parę kilometrów, a struktury przestrzenne tych miast wzajemnie się zazębiają, tworząc trudno czytelny, plazmowy układ przestrzenny. Wprawdzie Katowice pełnią rolę stolicy województwa, jednak relatywnie, zbliżona wielkość tych miast tworzy policentryczny układ, w przeciwieństwie do monocentrycznych układów większości polskich miast. Ten aglomeracyjny układ generuje również odmienne zachowania ludności, intensywnie przemieszczającej się codziennie pomiędzy miastami, utożsamiającej się bardziej z regionem niż miastem, a w kategoriach administracyjnych, bardzo poważne, nie występujące w innych polskich miastach, problemy z zarządzaniem i planowaniem w ramach tego skomplikowanego układu przestrzennego.

3. Tendencje i procesy zachodzące w obszarach centralnych miast aglomeracji katowickiej.

Pozornie, procesy zachodzące w obszarach centralnych miast aglomeracji katowickiej należy uznać za pozytywne i zbliżone do procesów zachodzących w miastach polskich, o podobnej wielkości. Stopniowo remontowane są ulice i chodniki, odnawiane pojedyncze kamienice i wydaje się, że powstrzymany został trwający w okresie komunistycznym proces degradacji tych obszarów. Jednak dla mieszkańca i użytkownika, a zarazem codziennego obserwatora przestrzeni centralnych miast aglomeracji katowickiej, widoczne są postępujące niepokojące zjawiska, nie zbliżające kształtu przestrzeni i funkcjonowania tych obszarów, jako przyjaznych i atrakcyjnych przestrzeni miejskich. Widoczna jest zmniejszająca się liczba mieszkańców i użytkowników centrów miast. Coraz rzadziej można spotkać w centrach miast znajomych lub przyjaciół, a zanikająca oferta handlowa i usługowa, oraz obniżenie się jej jakości, nie skłania do korzystania z tych obszarów, a wręcz przeciwnie - coraz większą popularnością wśród społeczeństwa cieszą się podmiejskie centra handlowe. Coraz większe są również problemy z poruszaniem się samochodem, oraz parkowaniem w centrach tych miast.

Nowe inwestycje, czy zakrojone na większą skalę remonty tkanki architektonicznej, oraz ulic i chodników poza Katowicami mają charakter śladowy. Porównanie jakości przestrzeni centrów miast aglomeracji w stosunku do krajów zachodniej Europy, ujawnia dość dużą, dodatkowo nie zmieniającą się dysproporcję w jakości szeroko rozumianej przestrzeni miejskiej.
Wymienione procesy są pozornie najmniej widoczne w Katowicach, największym mieście aglomeracji, posiadającym status stolicy administracyjnej województwa, a zarazem posiadającym najwyższy budżet, umożliwiający prowadzenie inwestycji na największą skalę, natomiast w pozostałych miastach procesy te są zdecydowanie bardziej widoczne.

Ciekawym przykładem pozostają Tychy, nowe powojenne miasto położone wprawdzie poza jądrem aglomeracji, w których pomimo preliminowania w planach miasta centrum handlowo usługowego i rezerwowania pod ten cel centralnego fragmentu miasta, do dzisiaj nie udało się zrealizować tego zamierzenia. Natomiast na obrzeżach miasta zrealizowano wielkoprzestrzenne centra handlowe, skutecznie blokujące w perspektywie ruch inwestycyjny, w obszarze centralnym miasta. Procesy urbanizacyjne wnikliwie opisał działający w Tychach nieżyjący już prof. dr hab. inż. arch. Janusz Włodarczyk. [4]

Najbardziej jaskrawym, a wręcz ekstremalnym przypadkiem postępujących negatywnych procesów w obszarze centralnym miast jest Bytom. Pomimo, że układ przestrzenny centrum Bytomia jest najbardziej interesującym w ramach aglomeracji i najstaranniej w przeszłości rozplanowanym, rabunkowa gospodarka doprowadziła do dewastacji tkanki architektonicznej, a negatywne i nie powstrzymane procesy społeczne spowodowały, że obszar centralny tego miasta można już dzisiaj kwalifikować jako dzielnicę upadłą. Ponieważ odbiór i percepcja przestrzeni miejskiej ma z natury indywidualny i subiektywny charakter, odmienny dla każdego mieszkańca i użytkownika, postanowiono dokładniej przeanalizować poszczególne, istotne elementy, składające się na strukturę miasta, celem stwierdzenia, czy opisane intuicyjnie zjawiska znajdują potwierdzenie w obiektywnych i bardziej wnikliwych analizach.

3.1 Zmniejszanie się liczby ludności.

Jednym z bardzo istotnych obiektywnych elementów, niezbędnych dla analizowania procesów społecznych w miastach, jest analiza procesów demograficznych. Okres ostatnich trzydziestu lat jest już na tyle długi, że ujawnione procesy można uznać za długookresową prawidłowość, a nie chwilowo trwające tendencje. Jako jedno z najbardziej niepokojących kryteriów w ocenie kondycji miast, uznawana jest depopulacja miast. Zjawisko to zawsze osłabia kondycję organizmów miejskich, tak w kategoriach ekonomicznych, jak i społecznych. Te negatywne procesy depopulacji w miastach aglomeracji katowickiej przedstawia poniższa tabela: [16]

Teb. 1. źródło: *www.bdl.stat.gov*

liczba ludności w latach	Katowice	Bytom	Chorzów	Gliwice	Sosnowiec	Zabrze
1900 r.	31 738	51 404	57 919	52 360	61 000	54 228
1939 r.	134 000	101 084	110 00	117 240	130 000	126 200
1989 r.	366 798	229 851	132 674	222 080	259 269	205 800
2000 r.	330 625	195 800	118 708	205 092	234 486	197 100
2010 r.	306 826	177 266	111 843	187 830	216 961	181 400
2018 r.	298 111	170 761	110 760	182 150	191 795	177 200

Powyższe zestawienie na przykładzie wybranych miast obrazuje, jak przebiegały i jak przebiegają procesy demograficzne w miastach aglomeracji katowickiej. Bardzo dynamiczny wzrost można obserwować w dwóch okresach. Pierwszy z nich to okres od początku XX w., do początku drugiej wojny światowej, w którym liczba ludności tych miast uległa podwojeniu, co związane to było z bardzo dynamicznym rozwojem przemysłu ciężkiego, a w przypadku Katowic, również pełnieniu administracyjnego centrum polskiej części Górnego Śląska. Drugi okres to lata 1945 – 1989, czyli okres PRL, w którym władze komunistyczne rozwijały szczególnie silnie, zwłaszcza w „gierkowskim" okresie przemysł ciężki, co skutkowało bardzo silną migracją ludności z terenów całej Polski do tego regionu. Procesy demograficzne przebiegały jednak inaczej w części polskiej Górnego Śląska i Zagłębia, gdzie nie doszło do wymiany całej ludności miast. Natomiast w miastach niemieckiej części, doszło po 1945 r., do praktycznie, wymiany całej ludności w miastach takich jak Bytom, Zabrze czy Gliwice. W miejsce ludności niemieckiej, w ramach przesiedleń nastąpił napływ ludności z terenów wschodnich. Od 1989 r. czyli od czasu zmian ustrojowych, nastąpił we wszystkich miastach aglomeracji systematyczny spadek ludności.

Spadek ludności miast w Polsce (z wyjątkiem Warszawy i Krakowa) jest w Polsce zjawiskiem ogólnokrajowym, związanym głównie z negatywnymi procesami demograficznymi, jednak w miastach aglomeracji katowickiej ma on bardzo silny i permanentny charakter. Szczególnie

silny spadek liczby ludności widoczny jest w Katowicach, stolicy województwa, gdzie w ciągu ostatnich trzydziestu lat liczba ludności zmniejszyła się o 19 %. Główną przyczyną spadku zaludnienia bw miastach, były procesy transformacji gospodarczej i związana z tym likwidacja znacznej ilości przedsiębiorstw oraz zakładów przemysłu ciężkiego. W ostatnich latach, po przystąpieniu Polski do UE, nastąpiła również czasowa, lub trwała migracja zarobkowa do rozwiniętych krajów europejskich, szczególnie grup młodszych pokoleń. Tak silny spadek ludności w miastach związany jest również z bardzo silną tendencją zmiany miejsca zamieszkania (przez relatywnie bardziej zamożną część społeczeństwa), na obrzeża aglomeracji. Zmniejszanie się liczby ludności następuje szczególnie silnie w obszarach centralnych. Procesy te są nie do końca zidentyfikowane i przebadane, a co gorsza, w dużej mierze lekceważone przez władze miast i województwa, uznawane za procesy przejściowe, nie mające większego wpływu na przyszły kształt oraz funkcjonowanie tych miast. Jednak już trzydziestoletnia trwałość tych procesów pozwala stwierdzić, że będą one miały niezwykle istotny wpływ na kształt społeczny i przestrzenny tych miast, a szczególnie ich obszarów centralnych.

3. 2. Stopniowa zmiana struktury demograficznej.

Na zjawisko depopulacji nakłada się również równie niekorzystne zjawisko, zmiany struktury demograficznej i socjalnej obszarów centralnych miast aglomeracji. Do 1939 r. struktura ta miała podobny charakter, jak w innych miastach europejskich, a centralne obszary miast zamieszkane były przez ówczesną klasę średnią. W trakcie II wojny światowej i po 1945 r., stru-ktura ta została gwałtownie zniszczona i obszary centralne zostały w nakazowy sposób zasiedlone w sposób zupełnie przypadkowy. Po 1989 r. wraz z stopniowym rozwarstwianiem się majątkowym społeczeństwa rozpoczęły się odśrodkowe ruchy mieszkańców. Powstająca stopniowo nowa klasa średnia, o wyższym statusie majątkowym, zaczęła migrować do dzielnic obrzeżnych, lub poza miasto, zasiedlając nowo budowane w tych rejonach domy jednorodzinne i budynki mieszkalne o wyższym standardzie. Potwierdzają to dane demograficzne, dotyczące Katowic z 2017 r. Najmłodszymi, w sensie demograficznym, dzielnicami Katowic są Zarzecze i Podlesie, w których liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym wynosi kolejno 23 % i 22 % ogółu. Właśnie w tych dzielnicach, w największej ilości realizowane są nowe inwestycje mieszkaniowe. Najszybciej natomiast starzejącymi się dzielnicami są śródmieście i Koszutka, położona w bezpośrednim sąsiedztwie centrum. W tych dzielnicach mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym stanowią odpowiednio 33 i 32 proc. [16]

Nie następuje również proces powrotu ludności do tych obszarów, ani tez nie powstaje moda na mieszkanie w centrum miasta. W miastach aglomeracji, w obszarze centrum powstały zaledwie bardzo nieliczne budynki mieszkalne. Starzenie się populacji zamieszkującej obszar centralny, wraz z migracją na obrzeża przedstawicieli rodzącej się klasy średniej, osłabia potencjał demograficzny obszarów śródmiejskich. Obszar ten pozbawiany jest sukcesywnie zamożniejszej klienteli, co skutkuje obniżeniem jakości oferowanych, w tym obszarze, towarów i usług. Bardzo widoczny jest brak w śródmieściach sklepów oferujących, eleganckie towary, a przy głównych ulicach pojawiają się sklepy typu *second hand*. Również restauracje „z wyższej półki" zostały otwarte lub przeniesione na obrzeża miast. Natomiast w obszarach centralnych, w bardzo dużej ilości otwierane są apteki, co zgodne jest z zapotrzebowaniem na leki ludności w starszym wieku.

Procesy te powodują sprzężenie zwrotne. Zamożniejsi klienci, którzy wyemigrowali na obrzeża, nie są już skłonni do przyjazdu do obszaru śródmieścia. Uruchomiony został, tym samym, samonapędzający się proces degradacji śródmieść. Szczególnie przygnębiający jest widok prawie bezludnych, głównych niegdyś, reprezentacyjnych ulic w centrach miast aglomeracji wieczorem i w weekendy, jak gdyby oglądało się wymarłe lub opuszczone miasta. Fot. 1, 2, 3, 4

Fot. 1. Katowice, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Al. Korfantego, fot. P. Średniawa

Fot. 2. Chorzów, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Wolności, fot. P. Średniawa

Fot. 3. Zabrze, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Wolności, fot. P. Średniawa

Fot. 4. Gliwice, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Zwycięstwa, fot. P. Średniawa

3. 3. Obumieranie sektora handlowo usługowego.

Procesy transformacji po 1989 r. przypadły na okres dokonujących się na świecie zmian systemu kapitalistycznego. Procesy globalizacyjne oraz ekspansja instytucji finansowych opisanych przez T. Pikettego [5], doprowadziły do poszukiwania maksymalnych zysków z inwestycji. Ciekawej analizy poglądów T. Pikettego dokonał Reiner de Graaf, członek grupy OMA oraz grupy badawczej AMO, będącej uzupełnieniem i zapleczem analitycznym OMA. Reiner de Graaf analizuje procesy przestrzenne w krajach zachodniej Europy, głównie Wielkiej Brytanii, w okresie po II wojnie światowej na tle teorii Pikettego, zauważając daleko idącą zgodność procesów ekonomicznych, opisanych przez Pikettego ze zmianami, w bardzo szeroko rozumianym zagospodarowaniu przestrzennym i polityce przestrzennej. Konkluzją tych analiz jest stwierdzenie, o coraz większym „uwikłaniu" architekturyi urbanistyki w mechanizmy finansowe i wzrastająca służebność jej roli, wobec globalnego systemu kapitału. [6] Tendencje te w Polsce ujawniły się szczególnie w przypadku komercyjnych inwestycji w sektorze handlowym.

Słabo rozwinięta, oraz zdekapitalizowana po okresie komunizmu sieć handlowo-usługowa w centrach miast regionu, zanim zaczęła podlegać procesom sanacyjnym i rozwojowym, została praktycznie całkowicie zniszczona, przez trwającą od 18 lat ekspansję galerii handlowych, powstających najpierw na obrzeżach miast, a w latach ostatnich również w centrach miast

jak: Galeria Katowicka i Supersam w Katowicach, czy Agora w Bytomiu. Centra te, będące klasycznymi „nie miejscami" jak określa je francuski antropolog Marc Auge, zostały bardzo szybko zaakceptowane i intensywnie użytkowane przez mieszkańców. [7] Dopiero ustawa ograniczająca handel w niedzielę, ujawniła (niestety za późno) ich rzeczywisty charakter, wskazując ich iluzoryczność, jako przyjaznych przestrzeni miejskich.

Obecnie obserwuje się nowe zjawisko na rynku komercyjnych nieruchomości handlowych o odmiennej skali, jednak znacznie większej ilości. W obszarach osiedli mieszkaniowych, ale również w obszarach centralnych, w bardzo krótkim czasie nastąpiła ekspansja średniej wielkości obiektów handlowych zagranicznych sieci jak Biedronka, Lidl, Kaufland czy Aldi, w bardzo niewielkiej izochronie dojazdu i dojścia, razem z galeriami handlowymi, monopolizując rynek artykułów spożywczych, odzieżowych i przemysłowych. Ekspansja galerii handlowych, jak i obiektów sieciowych praktycznie całkowicie wyeliminowała istniejące dotąd mniejsze usługi handlu z obszarów centralnych, poprzez stworzenie niemożliwej dla mniejszych sklepów konkurencji. W przypadku galerii lokalizowanych w ścisłych obszarach centrów miast nie nastąpił spodziewany efekt radiacji, czyli ożywienia sąsiednich lokali handlowych i usługowych, a wręcz przeciwnie, nastąpił ich masowy upadek i zastąpienie przez agencje bankowe, biura podróży i agencje telefonii komórkowej. Ten proces jest szczególnie widoczny na niegdyś głównych ulicach handlowych w Gliwicach: na ul. Zwycięstwa, w Chorzowie na ul. Wolności, czy w Zabrzu na ul. Wolności, gdzie do dzisiaj pozostały jedynie bardzo nieliczne sklepy, zdecydowanie osłabiając atrakcyjność tych najważniejszych w miastach ulic. Wobec ogromnej liczby zrealizowanych i bardzo dobrze funkcjonujących galerii handlowych, odwrócenie, bądź uruchomienie odmiennych tendencji w tym sektorze, będzie w realnym horyzoncie czasowym niezwykle trudne.

3. 4. Problemy komunikacyjne.

Po okresie komunizmu, aglomeracja katowicka odziedziczyła przestarzałe i niewydolne już w tym okresie, systemy transportowe. Brak wydajnych połączeń drogowych, szczególnie na kierunku wschód-zachód, powodował bardzo duże trudności w połączeniach samochodowych poszczególnych miast. Dodatkowo na ruch lokalny nakładał się bardzo silny ruch tranzytowy, w którym w aglomeracji katowickiej krzyżowały się główne trasy komunikacyjne kraju na kierunku wschód - zachód i północ - południe. Nie modernizowano również, tak ważnego dla funkcjonowania aglomeracji, transportu zbiorowego, w tym transportu szynowego. Zbiorowy transport autobusowy opierał się na zdekapitalizowanych pojazdach, grzęznących dodatkowo w korkach ulicznych. Pomimo planów i rozpoczętych prac inżynierskich nie zrealizowano również Śląskiej Kolei Regionalnej łączącej Hutę Katowice z Gliwicami, jako kręgosłupa komunikacji zbiorowej. Po 1989 r. główne środki inwestycyjne skierowano na poprawę układu drogowego.

Zrealizowano odcinki autostrad A4 i A1, przedłużono drogę ekspresową S1, oraz dokończono realizację Drogowej Trasy Średnicowej, łączącej miasta aglomeracji na kierunku wschód zachód, w tym krytyczny odcinek w rejonie katowickiego Ronda w postaci tunelu. O ile inwestycje te w zdecydowany sposób poprawiły płynność ruchu samochodowego, zarówno tranzytowego, jak i lokalnego, to potraktowany w wybitnie technokratyczny sposób, przebieg Drogowej Trasy Średnicowej, przeciął struktury miejskie Katowic i Gliwic, stwarzając bardzo poważne problemy w ponownej integracji, rozciętych arterią komunikacyjną, obszarów centralnych tych miast. [8] Fot. 5, 6.

Fot. 5. Katowice, przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w rejonie centrum, *www.dts-sa.pl*

Fot. 6. Gliwice, przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w rejonie centrum, fot. P. Średniawa

W okresie ostatnich trzydziestu lat, nastąpił lawinowy wzrost liczby samochodów w Polsce, osiągając obecnie wskaźnik 539 samochodów na 1000 mieszkańców [16], który odpowiada już wskaźnikom rozwiniętych krajów europejskich. Wytworzyło to w aglomeracji katowickiej częściowo paradoksalną sytuację łatwego przemieszczania się pomiędzy poszczególnymi miastami i narastający paraliż komunikacyjny, w obrębie obszarów centralnych, wszystkich miast aglomeracji, szczególnie w godzinach szczytu. Dodatkowy problem stanowi parkowanie w tych centralnych obszarach, pomimo wprowadzenia systemów płatnego parkowania. Problemy z parkowaniem w znacznym stopniu utrudniają realizowanie stref pieszych i przestrzeni publicznych. W żadnym z centrów miast aglomeracji, z wyjątkiem Gliwic, nie zrealizowano ani jednego ogólnodostępnego parkingu wielopoziomowego. Jedyne takie parkingi zrealizowane zostały przez komercyjnych inwestorów w ramach galerii handlowych.

Sytuacja ta skutecznie zniechęca do korzystania z usług w obszarach centralnych, gdyż zdecydowanie lepszą dostępność oferują centra handlowe, położone najczęściej poza miastem, przy wielopasmowych arteriach komunikacyjnych. Bardzo istotnym problemem, szczególnie ważnym w przypadku funkcjonowania aglomeracji, jest transport zbiorowy. W tym obszarze, w aglomeracji sytuacja w okresie ostatnich trzydziestu lat nie uległa zdecydowanej zmianie. W bardzo niewielkim zakresie zmodernizowano transport tramwajowy, który na wielu odcinkach korzysta jeszcze z zrealizowanych w okresie PRL torowisk.

Również w tym okresie, nie zrealizowano ani jednego nowego odcinka torowiska, a w Gliwicach władze miasta podjęły decyzję o likwidacji tramwajów, tym samym, odcinając miasto od systemu połączeń szynowych. Nie przeprowadzono integracji w ramach aglomeracji systemu komunikacji autobusowej i szynowej. Koleje zlikwidowały dużą ilość lokalnych połączeń, funkcjonujących jeszcze w latach 80, marginalizując, tym samym, udział tego transportu w ramach aglomeracji. W związku z niewydolnym systemem komunikacji zbiorowej, praktycznie w chwili obecnej, nie jest możliwe wprowadzenie systemu park & ride. W miastach podjęto wycinkowe działania na rzecz ruchu rowerowego, jednak nadal ani w poszczególnych miastach, a tym bardziej w ramach aglomeracji nie tworzą one spójnego systemu. Anektowane w coraz większym stopniu pod zabudowę mieszkaniową tereny podmiejskie, lub pozamiejskie, są całkowicie już pozbawione możliwości korzystania z transportu zbiorowego. W efekcie obszary centralne miast aglomeracji nie są przyjaznymi przestrzeniami, zarówno dla pieszych, jak kierowców i rowerzystów. Ograniczona dostępność komunikacyjna jest jedną z głównych przyczyn niskiej atrakcyjności miast aglomeracji katowickiej.

4. Uwarunkowania negatywnych procesów zachodzących w centralnych obszarach aglomeracji katowickiej.

4. 1. Uwarunkowania historyczne i przestrzenne.

Miasta aglomeracji można klasyfikować, jako miasta średniej wielkości, jednak ich struktura przestrzenna, będąca wynikiem historycznego rozwoju, spowodowała, że nie są one jednolite urbanistycznie. Stosunkowo niewielki obszar centralny w przypadku Katowic, w szerokim zakresie wynoszącym 2 km na 2 km, otoczony jest szeregiem mniejszych, o autonomicznym charakterze układów osiedleńczych, czasami znacznie starszych, niż obszar centralny, jak: Bogucice, Szopienice, Nikiszowiec, Giszowiec, Murcki, Panewniki - włączane kolejno w obszar administracyjny Katowic. Bardzo zbliżone pod względem układu urbanistycznego, są układy przestrzenne Bytomia, Gliwic, Sosnowca czy Zabrza. W drugiej połowie XX w., na obrzeżach tych miast zrealizowano wielkie osiedla mieszkaniowe, stanowiące do dzisiaj główne zasoby mieszkaniowe. Również obecnie, inwestycje mieszkaniowe realizowane są na terenach obrzeżnych dzielnic. Skutkiem powyższych uwarunkowań, w centralnym obszarze Katowic, obecna liczba mieszkańców wynosi zaledwie 28 159, w Gliwicach 13 675, Sosnowcu 29 tys . [16] Oznacza to, że są to relatywnie niewielkie układy osiedleńcze, o słabym potencjale demograficznym. Również w kategoriach przestrzennych, są to stosunkowo niewielkie struktury urbanistyczne, powstałe w wyniku przekształceń układów wiejskich, oparte generalnie o główną ulicę, stanowiącą kościec założenia. W przypadku miast, o historycznym rodowodzie jak Bytom czy Gliwice, są to powstałe w XIX w. ulice, łączące układ lokacyjny z dworcami kolejowymi. Zlokalizowane w pierzejach ulicznych pozostałe, nieliczne sklepy i usługi, posiadają małą miąższość, nie odpowiadającą dzisiejszym wymogom handlu. Zaniedbane przyległe podwórza uniemożliwiają poszerzanie przestrzeni śródmieść, o pasaże handlowe. Fot. 7, 8.

Fot. 7. Katowice, centrum miasta, zaniedbane podwórze przy ul. 3 Maja, fot. P. Średniawa

Fot. 8. Gliwice, centrum miasta, zaniedbane oficyny przy ul. Zwycięstwa , fot. P. Średniawa

Chaotyczna prywatyzacja dokonana w okresie transformacji, spowodowała skomplikowany i przemieszany stan własnościowy nieruchomości, uniemożliwiający praktycznie modernizację w skali kwartałów, a również bardzo trudną w skali pojedynczych kamienic.

Ponieważ są to miasta o młodym rodowodzie, brak jest w nich wysokiej klasy zabytków architektury, będących atrakcją turystyczną, a interesujące i wybitne obiekty modernistycznej architektury nie są, jak dotąd, wystarczająco propagowane i eksponowane. Natomiast interesujący turystycznie szlak zabytków techniki, obejmuje obiekty, o peryferyjnych lokalizacjach. Nie ukończone przestrzennie, są również założenia przyległych do obszarów centralnych campusów

wyższych uczelni, w Gliwicach Politechniki Śląskiej, a w Katowicach Uniwersytetu Śląskiego, a tym samym w niedostatecznym stopniu zintegrowane ze śródmieściami. Polityka inwestycyjna w centrach miasta, z wyjątkiem Katowic ograniczała się do separowanych, powierzchownych i estetyzujących działań, nie będących częścią większego programu sanacji śródmieść. Natomiast stosunkowo duże środki finansowe skierowano na budowę stadionów i hal sportowych, z definicji położonych peryferyjnie i nie pełniących funkcji centrotwórczych.

W miastach aglomeracji układy zieleni zurbanizowanej, jak skwery i parki miejskie, powstałe przed II wojną światową generalnie są stosunkowo zaniedbane, nie stanowiąc atrakcyjnych przestrzeni publicznych. W obszarach centralnych miast aglomeracji, od czasu II wojny światowej nie powstało żadne nowe założenie zieleni zurbanizowanej. Również stan przepływających przez te miasta rzek Rawy, Kłodnicy i Czarnej Przemszy przedstawia stan skrajnego zaniedbania, a rzeki te są w zasadzie kanałami ściekowymi, uniemożliwiając włączenie przyległych do nich obszarów jako atrakcyjnych bulwarów miejskich. Fot. 9, 10

Fot. 9. Katowice, rzeka Rawa w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku, fot. P. Średniawa

Fot. 10. Gliwice, rzeka Kłodnica w centrum miasta, fot. P. Średniawa

Uwarunkowania historyczne i zaniedbania w polityce przestrzennej powodują, że przestrzenie centralne miast aglomeracji nie są przestrzeniami przyjaznymi i atrakcyjnymi tak dla zamieszkania, czy zakupów, jak i korzystania z usług i rekreacji.

4. 2 Uwarunkowania ekonomiczne.

Uwarunkowania ekonomiczne są jednym z najbardziej istotnych elementów, decydujących o kondycji organizmów miejskich. Województwo śląskie posiada obecnie bardzo korzystne, w skali kraju, wskaźniki ekonomiczne. Wskaźnik bezrobocia wynosił w marcu 2018 r. w skali województwa 5,1 %, przy średniej krajowej wynoszącej 6,6 %, a w Katowicach 2.3%, w Gliwicach 4,2 %. W miastach aglomeracji jedynie w Bytomiu wskaźnik ten wynosi aż 11,4 %, czyli zbliżony jest on do najwyższego wskaźnika bezrobocia w kraju, jaki występuje w województwie warmińsko mazurskim. [16] Również średnia dochodów ludności, w miastach aglomeracji przedstawia się równie korzystnie w stosunku do innych miast Polski. W 2017 r. Katowice, z dochodem na 1 mieszkańca 4959 zł zajmowały 4 miejsce wśród miast na prawach powiatu, wyprzedzone przez Warszawę z dochodem 6700 zł, Wrocław z dochodem 5200 zł i Opole z dochodem 5000 zł. [16] Jednak te pozytywne dane nie znajdują potwierdzenia na rynku nieruchomości, a jest to bardzo istotny element w gospodarkach miast. Porównanie cen na rynku nieruchomości w miastach Polski obrazuje poniższa tabela:

Tab. 2. źródła: „Wynajem mieszkania pożera pensję" Gazeta Wyborcza 21 - 22 07 2018 r. *www.bankier.pl*, *www.nieruchomosci.egospodarka.pl* rynek wtórny.

	mediana zarobków w 2017 r. [9]	**cena m² nieruchomości mieszkaniowych na rynku pierwotnym w I kwartale2018 r. [17]**	**cena m² nieruchomości mieszkaniowych na rynku wtórnym w I kwartale 2018 r. [18]**	**cena wynajmu mieszkania w II kwartale 2018 r. [9]**
Warszawa	5645	8007	7801	4145
Kraków	4640	7226	6258	2243
Gdańsk	4500	7384	5762	2793
Wrocław	4900	6609	5427	2304
Poznań	4524	6966	5143	1808
Łódź	4210	5249	3668	1808
Katowice	4600	5419	3500	1937

Nawet pobieżna analiza danych dotyczących zarobków ludności i cen na rynku nieruchomości, wskazuje na interesującą specyfikę, występującą w miastach aglomeracji katowickiej, odróżniającą ją od sytuacji w innych większych miastach Polski. W miastach tych występuje generalnie korelacja pomiędzy wysokością zarobków, a ceną mieszkań na rynku pierwotnym i wtórnym, oraz cenami wynajmu. W przypadku Katowic, w których ceny te są najwyższe wśród miast aglomeracji katowickiej, korelacja ta ma odwrotny charakter. Przy jednym z najwyższych poziomów zarobków i jednym z najniższych wskaźników bezrobocia w kraju, ceny nieruchomości mieszkaniowych są jedne z najniższych w kraju. Podobne relacje występują na rynku nieruchomości biurowych.

Przyczyny tego zastanawiającego stanu, są trudne do określenia, niemniej stan ten ma charakter obiektywny i trwały, od co najmniej dziesięciu lat. Niewątpliwie jedną z przyczyn, jest silna depopulacja miast regionu i wynikająca z niej, bardzo duża podaż mieszkań na rynku wtórnym. Natomiast na rynku nieruchomości biurowych, występuje nadpodaż powierzchni po upadłych biurach i instytucjach funkcjonujących w okresie PRL, wprawdzie o relatywnie niskim standardzie, jednak bardzo niskich cenach wynajmu. Na rynku inwestycji biurowych oznacza to, że Katowice są trzecim miejscem wyboru dla inwestorów po Warszawie i nie odległych Krakowie i Wrocławiu. Pozostałe miasta znajdują się praktycznie poza zainteresowaniem inwestorów.

Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku inwestycji na pierwotnym rynku mieszkaniowym. Zyski dla deweloperów w tym obszarze inwestycyjnym, są zdecydowanie mniejsze, niż w innych większych miastach Polski. Z kolei ceny wynajmu mieszkań będące jednymi z najniższych w kraju, powodują, że zysk z operacji na rynku wtórnym nie przynosi wystarczających dochodów, aby możliwa była, na większą skalę działalność remontowa, podnosząca standard istniejącej tkanki mieszkaniowej. Stosunkowo niska działalność inwestycyjna w tym zakresie powoduje, że udział inwestycji biurowychi mieszkaniowych, w nikłym zakresie, przyczynia się do przekształceń w centralnych obszarach miast.

Natomiast bardzo wysoka, w skali kraju, zarówno średnia jak i mediana zarobków i związana z tym, w sposób oczywisty, duża siła nabywcza społeczeństwa, spowodowała i nadal powoduje bardzo silne zainteresowanie inwestorów sektorem nieruchomości komercyjnych, o profilu handlowym. Indeks siły nabywczej ludności Katowic wynosi 131% średniej krajowej. Rynek ten rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie, a wartość transakcji na tym rynku w 2016 r. w Polsce wyniosła 1,9 mld euro. [10] Pierwszym centrum handlowym powstałym w aglomeracji katowickiej było M1 w Czeladzi, oddane 18 lat temu. Obecnie, w aglomeracji funkcjonują 43 centra handlowe, o łącznej powierzchni 1,1 mln m², co daje nasycenie na poziomie 501 m² na 1000 mieszkańców, przy czym dla Katowic wynosi ono 788 m² na 1000 mieszkańców, a dla Gliwic 1144 m² na 1000 mieszkańców.[19] Ilość i skala tych inwestycji spowodowała trudne do odwrócenia „wyssanie" handlu z obszarów centralnych.

Ważne są również możliwości inwestycyjne miast i województwa, realizowane w budżetach, które w stosunku do rozwiniętych krajów europejskich są relatywnie niższe. Przykładowo budżet Województwa śląskiego w 2018 r. wynosi 1,87 mld zł., przy liczbie ludności województwa wynoszącej 4, 54 mln mieszkańców. Dla porównania, budżet zbliżonego wielkością do Województwa śląskiego regionu - Kraj Loary z stolicą Nantes w północnej Francji, liczącego 3,63 mln mieszkańców, wynosi na 2018 r. 1, 83 mld euro, czyli ponad czterokrotnie więcej, co określa skalę możliwości inwestycyjnych. [20]

4. 3. Przyczyny polityczne.

Przyjęty po wojnie, a w zasadzie narzucony przez komunistyczne władze model rozwoju gospodarki, powielający wzorce radzieckie, preferujący w pierwszej kolejności budowę za wszelką cenę przemysłu ciężkiego, szczególnie w obszarze aglomeracji katowickiej, traktowanej wyłącznie w kategoriach przemysłowego zaplecza kraju, spowodował ogromne zmiany przestrzenne i społeczne tego regionu.

Lokalizacja nowych zakładów wielokrotnie prowadzona z klucza politycznego, z pominięciem kryteriów ekonomicznych, środowiskowych była tym łatwiejsza, że nie napotykała na bariery prawne np. problemy z wykupem prywatnych terenów i nieruchomości. Skutkiem tego, nastąpiło nie opanowane rozlewanie się terenów przemysłowych, magazynowych, baz, kolejowych, oraz terenów składowisk odpadów poprzemysłowych. Pomiędzy rokiem 1950, a 1980, w najbardziej energochłonnych dziedzinach gospodarki, nie licząc się z długofalowymi skutkami, uzyskano 2.5 krotny wzrost wydobycia węgla, do 193 mln. ton rocznie, 3.5 krotny wzrost produkcji stali do 13.6 mln. ton, prawie ośmiokrotny wzrost produkcji cementu, do 13. 6 mln. ton. Skokowy rozwój, przemysłu wygenerował natychmiast zapotrzebowanie na siłę roboczą, której naturalnym źródłem była przeludniona wieś. Konieczna realizacja zabudowy mieszkaniowej przebiegała w podobny sposób, poprzez aneksję wolnych, najczęściej rolniczych terenów na obrzeżach miast i włączania ich w administracyjny obszar miejski, kreując specyficzny pejzaż - przemieszanie pól uprawnych z blokowiskami. Sprzyjała temu przyjęta realizacja zabudowy mieszkaniowej, metodami uprzemysłowionymi, w postaci prymitywnej, wielkowymiarowej prefabrykacji, wymuszającej poprzez wymogi technologiczne stosunkowo ekstensywną zabudowę, przy jednoczesnym zupełnym niedoinwestowaniu infrastruktury sieciowej, komunikacyjnej i usługowej. Inwestycje mieszkaniowe przebiegające poza obszarami centralnymi, wygenerowały monokulturowy, sypialny charakter osiedli, z niedoinwestowanymi obszarami centrów miast. Całkowicie rabunkowa gospodarka, powielająca w zasadzie fazy wczesnego kapitalizmu w krajach zachodnich, zmieniła kształt i skalę, tak krajobrazu miejskiego jak i otwartego, radykalnie niszcząc jego tożsamość. Negatywne procesy i zjawiska okresu komunizmu miały szczególnie drastyczny charakter w miastach aglomeracji katowickiej, pozostawiając trudne do zregenerowania do dzisiaj przestrzenie, ze względu na skalę dziedzictwa upadłego systemu.

Agonia systemu w końcu lat 80-tych, wygenerowała nowe zjawisko, chciwości nomenklatury, która wykorzystując doraźną interpretację prawa, na wielką skalę rozpoczęła błyskawiczny proces uwłaszczenia mienia państwowego. Przejmowanie przedsiębiorstw państwowych, tworzenie tysięcy spółek z aportem terenowym, pogłębiło pozostawiony przez poprzedni ustrój chaos formalno-prawny, wyjmując jednocześnie na trwale spod jurysdykcji samorządowej, znaczne powierzchnie sztucznie sprywatyzowanych obszarów miejskich. Tereny te, stały się z kolei bardzo szybko przedmiotem spekulacji, pozbawionej jakiejkolwiek kontroli. W latach tych wiele gmin, wobec słabej kondycji budżetów, dokonało również pośpiesznej sprzedaży atrakcyjnych gruntów, łatwo dostępnych do zainwestowania, nabytych przez mało wiarygodny kapitał, nastawiony na bardzo szybką amortyzację.

Trudno się dziwić, że na fali zmian po 1989 r. bezkrytycznie i bezrefleksyjnie odrzucono cały system planistyczny, jako produkt skompromitowanego systemu. Pojawiły się naiwne teorie, o naturalnej grze wolnorynkowej, jako optymalnym regulatorze procesów przestrzennych.

Całkowitym fiaskiem skończyły się próby implementacji na nasz grunt sprawdzonych wzorców systemów planistycznych krajów zachodnich jak Francja, Niemcy, Holandia w trakcie pierwszej kadencji samorządów. Zarówno w skali kraju, jak i miast, przyjęto bezkrytycznie neoliberalny model gospodarczy, bez dokonania analizy jego skutków, w tak relatywnie ubogim kraju jak Polska. Władze samorządowe bardzo szybko zorientowały się, że ręczne sterowanie przestrzenią i inwestycjami, przynosi znacznie większe i szybsze profity, niż długofalowa polityka przestrzenna. Te złe praktyki usankcjonowane zostały, równie złą legislacją. Dwie podstawowe wewnętrznie niespójne ustawy, mimo ich wielokrotnej nowelizacji czyli Prawo Budowlane i Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, sankcjonują chaos przestrzenny, woluntarystyczne doraźne działania i decyzje, stanowiąc bardziej bariery administracyjne i markowanie polityki przestrzennej, niż narzędzia regulacji planistycznej.

Jednocześnie instrumenty i narzędzia wskazane w ustawach, a następnie wypracowane w ramach praktyki, mają zupełnie archaiczne cechy, odbiegające od współczesnego rozumienia i stosowania planowania przestrzennego w krajach zachodniej Europy. W przypadku miast aglomeracji katowickiej, dodatkowym problemem są separowane działania władz poszczególnych miast, w efekcie czego nie powstają komplementarne działania i pożądana synergia, a wręcz odwrotnie, inicjowane są działania konkurencyjne pomiędzy poszczególnymi miastami. Odziedziczona po komunizmie awersja do zbiorowych działań, raczkujące jak na razie,społeczeństwo obywatelskie, sprzyjają woluntarystycznym decyzjom władz miast. Stosunkowo słabo funkcjonuje również rola koordynująca Urzędu Marszałkowskiego. Trudno jest ocenić również skuteczność bardzo krótkiego działania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM), gdyż jak dotąd, głównym problemem do rozwiązania było ustalenie satysfakcjonującej nazwy tego związku.

4. 4. Uwarunkowania społeczne.

Po 1939 r. w trakcie II wojny światowej, a następnie w latach bezpośrednio po 1945 r. nastąpiło gwałtowne zaburzenie struktury socjalnej miast aglomeracji katowickiej. Po wysiedleniu ludności niemieckiej, rozpoczęło się zasiedlanie miast w zachodniej części aglomeracji, ludnością z przedwojennych wschodnich terenów Polski. Nastąpiły również brutalne represje i wywózki na wschodnie tereny ZSRR rdzennej ludności śląskiej.

O tym okresie tak pisze dr Bogusław Tracz: „*Okres powojenny to upadek tradycyjnego górnośląskiego mieszczaństwa. Tylko gdzieniegdzie przetrwały domy, w których kultywowano przedwojenne mieszczańskie tradycje. Co prawda mieszkania w kamienicach w Bytomiu czy Gliwicach zajmowali adwokaci, lekarze i inżynierowie pochodzący między innymi ze Lwowa, Stanisławowa czy Drohobycza, ale ich pozycja społeczna i materialna osłabła, a jej odbudowie nie służyły powojenne stosunki społeczno - polityczne. Tymczasem Polacy ze Śląska powracający do odebranych im przez Niemców mieszkań w kamienicach Katowic czy Chorzowa traktowani byli często przez reprezentantów nowej władzy nieufnie, a nawet wrogo, jako „element burżuazyjny*". Rozbijaniu dotychczasowych, tradycyjnych struktur społecznych służyła miedzy innymi praktyka dodatkowego kwaterunku". [11]

W związku z zapotrzebowaniem na siłę roboczą, w całym okresie komunistycznym do 1980 r. nastąpiła migracja ludności z całej Polski, w tym w znacznym stopniu z terenów wiejskich, w efekcie czego doszło- jak określa to prof. dr. hab. Ryszard Kaczmarek - do „ruralizacji miast" i braku akceptacji kultury miejskiej wśród napływowej ludności. [12] Nałożyła się na te zjawiska również bardzo silna migracja ludności śląskiej do byłej RFN, w ramach akcji łączenia rodzin. Szacuje się, że w okresie od 1956 r. do 1981 r. wyemigrowało około 340 tysięcy Górnoślązaków. Cały okres komunizmu przyniósł niespójny, sztucznie zuniformizowany, heterogeniczny skład socjalny ludności aglomeracji, o bardzo różnym rodowodzie i tradycjach. Satelitarny układ przestrzenny realizowanych zespołów mieszkaniowych zerwał ciągłość rozwoju miast, kreując zbiorową świadomość mieszkania „na osiedlu", a nie w mieście.

Lata komunizmu od 1945 r. do 1989 r. zniszczyły również całkowicie przedwojenną samorządność regionu, tradycyjne związki społeczne i poszanowanie funkcjonujących tradycyjnych wartości. W sposób oczywisty pojawiły się problemy z tożsamością. Tożsamość, jest pojęciem znacznie szerszym, niż wiedza o regionie, czy mieście. Jej istota według Johna Newlinga polega na świadomości własnego ja w odniesieniu do czasu i miejsca, w którym przebywamy. Tożsamość to świadomy i podświadomy nawigator psychologiczny, nadający sens otaczającej nas przestrzeni. Nawigator trwałych, uzgodnionych i akceptowanych znaczeń, pozwalających na zaistnienie interakcji społecznych i przestrzennych. Poczucie tożsamości miejsca wynikającego ze świadomości, którą posiadamy na temat kontekstu przestrzennego, generuje pozytywne, emocjonalne jej rozumienie i użytkowanie. [13] Okres komunizmu, wraz z fałszowaniem historii i niszczenia dziedzictwa regionu, całkowicie zniszczył fenomen tożsamości, pozostawiając zagubione i zdezorientowane społeczeństwo. [14] Dopiero po 1989 r. rozpoczęły się trudne i długotrwałe procesy odbudowy tego tak istotnego fenomenu tożsamości. Początek transformacji, z wszystkimi chaotycznymi zjawiskami, oraz następnie przyjęcie neoliberalnego systemu ekonomicznego, rozbudziło w społeczeństwie pozbawionym w okresie komunizmu dostępu do dóbr konsumpcyjnych imperatyw indywidualnego sukcesu, głównie w kategoriach finansowych, co bardzo ograniczyło postawy prospołeczne. Wraz z różnicowaniem się statusu materialnego społeczeństwa, rozpoczęła się migracja rodzącej się klasy średniej na obrzeża miast, eliminując praktycznie tę grupę jako aktywnych uczestników użytkowania i kreowania centrów miast. Niska frekwencja w wyborach samorządowych, brak w większej skali aktywności organizacji pozarządowych, słaba jak na razie, działalność ruchów miejskich nadal powoduje brak identyfikacji mieszkańców miast aglomeracji z kulturą miejskości.

5. Wnioski - pożądane kierunki zmian.

Wskazane powyżej tendencje i procesy, jakie zachodzą w obszarach centralnych miast aglomeracji, katowickiej wskazują na trwałe i niepokojące zjawiska. Pomimo posiłkowania się wyrywkowymi danymi, oraz w dużej mierze intuicyjnymi spostrzeżeniami, znajdują one potwierdzenie w opiniach profesjonalnego środowiska urbanistów i architektów, ignorowane jednak w znacznej mierze przez władze miast jak i województwa. Pomimo licznych inwestycji poprawiających wyraz estetyczny tych miast, nie zostały przezwyciężone problemy, które w dalszym horyzoncie czasowym mogą przynieść negatywne skutki.

Prof. dr hab. inż. arch. Jan Maciej Chmielewski wyróżnia trzy podejścia do działań inwestycyjnych w obszarach centralnych:
„- sukcesywne, obejmujące cały obszar śródmieścia kolejno poprzez modernizację uzbrojenia, wyburzenia i zabezpieczania, uzupełniania i wymianę funkcji, modernizację zabudowy, podnoszenie walorów estetycznych,
- etapowe, obejmujące kolejne bloki zabudowy,
- nieskoordynowane, odnoszące się do rozproszonych działań w skali budynku lub działki budowlanej."[15]

W miastach aglomeracji - jak dotąd - realizowane jest praktycznie wyłącznie trzecie podejście, bez konstruowania szerszych planów w dalszym horyzoncie czasowym. Skala zjawisk w miastach aglomeracji katowickiej, skłania do podjęcia działań w znacznie szerszym wymiarze, obejmującym:
- zintegrowanie działań planistycznych w obszarze aglomeracji w kierunku szeroko pojętej polityki przestrzennej,
- dokonania wnikliwych, wieloaspektowych analiz i studiów w zakresie nie pojedynczych miast, lecz funkcjonowania ich jako elementów aglomeracji,
- zidentyfikowania rzeczywistych problemów występujących w tych miastach i ekstrapolowanie ich skutków w dalszym horyzoncie czasowym,
- dokonania próby skonstruowania polityki miejskiej, wykraczającej poza obecnie stosowane instrumenty planistyczne, zarówno w skali poszczególnych miast, jak i całej aglomeracji,
- skoordynowania polityki finansowej w tym zakresie, w tym celowego i racjonalnego

wykorzystania środków unijnych,
- uzyskanie synergii działań w zakresie polityki przestrzennej, gospodarczej i społecznej, obejmującej obszar aglomeracji.

Podobne problemy wystąpiły i występują w niemieckich miastach, położnych na terenach byłej NRD. Pomimo skierowania w ramach procesów zjednoczeniowych gigantycznych kwot na inwestycje w byłej NRD, nie powstrzymały one negatywnych procesów zachodzących w tych miastach. Pojawiły się zjawiska narastającej depopulacji miast, gwałtownego starzenia się społeczeństw w miastach i masowej migracji młodych ludzi na tereny zachodnich landów. Zjawiska te objęły również (wydawałoby się jako atrakcyjne do mieszkania) miasta takie jak Lipsk i Drezno. Ponieważ władze federalne jak i landowe uznały te procesy za bardzo niepokojące i szkodliwe, zwłaszcza w aspektach społecznych i gospodarczych, stworzono w 2002 r. program „Stadtumbau Ost" obejmujący miasta w 5 landach w byłej NRD. Głównym celem było powstrzymanie depopulacji poprzez wielokierunkowe procesy, mające na celu przywrócenie tych miast jako atrakcyjnego i przyjaznego miejsca mieszkania i zapewniających również wysoki standard pracy. W latach 2002 - 2017 przeznaczono na ten cel 5,1 miliarda euro w tym 1, 7 miliarda euro z budżetu federalnego. [21] Zarówno założenia tego programu jak i konkretne w jego ramach realizacje, są stosunkowo mało znane w Polsce w przeciwieństwie do IBA Emscher Park, realizowanej w latach 1989 - 1999 na terenach Zagłębia Ruhry, z doświadczeń której wyciągnęliśmy – niestety - zaledwie szczątkowe wnioski na terenie naszej aglomeracji. Wobec stosunkowo zbliżonych problemów miast o komunistycznej przeszłości, warto niewątpliwie bliżej zaznajomić się z doświadczeniami naszych zachodnich sąsiadów, gdyż mogą one być wskazówką dla działań w miastach naszej aglomeracji, które prawdopodobnie trzeba będzie podjąć w niedalekiej przyszłości.

Bibliografia

1. R. Loegler: „Miasto to nie architektoniczna zabawa", Wydawnictwo RAM, 2011 r. ISBN 978-83-246 - 0210-0
2. Jan Gehl: „Miasto dla ludzi", Wydawnictwo RAM 2017. ISBN 978-83-928610-4-1
3. Piotr Średniawa: „ Katowice – miasto in statu nascendi", Architektura & Biznes, nr 9, 2004.
4. Janusz A Włodarczyk :"Pokochać Tychy czyli miasto od nowa", Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, Katowice, 2012. ISBN 978-83-923221-1-5
5. Thomas Piketty: „Kapitał w XXI w", Wydawnictwo Krytyki Politycznej, 2015. ISBN 978-83-64682-36-0
6. Reiner de Graaf: „Architektura jako narzędzie kapitału", kwartalnik Autoportret 3 (50), 2015.
7. Marc Auge: „Nie- miejsca wprowadzenie do antropologii hipernowoczesności", Wydawnictwo Naukowe PWN, 2012. ISBN 978-83-011-66660-1
8. Piotr Średniawa: „ DTŚ w Katowicach – sukces czy przestroga", Architektura & Biznes, nr 5, 2007.
9. Gabriela Łazarczyk: „Wynajem mieszkania pożera pensję", Gazeta Wyborcza, nr... 21 – 22. 07. 2018.
10. K. Barbulant: „ Ustawa o REIT, zmiany na rynku nieruchomości w Polsce", kwartalnik Rzut, nr 1, 2018.
11. Bogusław Tracz: „ Reflektory. Interdyscyplinarne spojrzenie na dziedzictwo architektury Górnego Śląska drugiej połowy XX wieku", Biblioteka Śląska, 2017.
12. Ryszard Kaczmarek: „Górny Śląsk jako region historyczny"[w:] Reflektory. Interdyscyplinarne spojrzenie na dziedzictwo architektury Górnego Śląska drugiej połowy XX wieku", Biblioteka Śląska, 2017.
13. John Newling: „Istotny stan dezorientacji", Wydawnictwo SARP/ O Kielce, 2007.
14. Piotr Średniawa: „Archeologia współczesnego miasta"[w:] Architektura intymna, architektura porzucona, Kronika, Bytom, 2007.
15. Jan Maciej Chmielewski: „Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast", Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2007. ISBN 978-83-7207-907-7
Strony inernetowe:
16. *www. bdl.stat.gov*
17. *www.bankier.pl*
18. *www.nieruchomosci.egospodarka.p* rynek wtórny
19. *www.renews.pl*
20. *www. paysdelaloire.fr*
21. *www.staedtebaufoerderung.info*

Spis i źródła ilustracji
Rys. 1. Historyczny plan Katowic z 1900 r. *www.maps.mapywig.org*
Rys. 2. Historyczny plan Chorzowa z 1904 r. *www.igrek.amzp.pl*
Rys. 3. Historyczny plan Zabrza z 1883 r. *www.maps.mapywig.org*
Rys. 4. Historyczny plan Sosnowca z 1929 r. *www.staremiejsca.pl*
Fot. 1. Katowice, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Al. Korfantego, fot. P. Średniawa
Fot. 2. Chorzów, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Wolności, fot. P. Średniawa
Fot. 3. Zabrze, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Wolności, fot. P. Średniawa
Fot. 4. Gliwice, sobotnie popołudnie 2018 r. prawie bezludna ul. Zwycięstwa, fot. P. Średniawa
Fot. 5. Katowice, przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w rejonie centrum, *www.dts-sa.pl*
Fot. 6. Gliwice, przebieg Drogowej Trasy Średnicowej w rejonie centrum, fot. P. Średniawa
Fot. 7. Katowice, centrum miasta, zaniedbane podwórze przy ul. 3 Maja, fot. P. Średniawa
Fot. 8. Gliwice, centrum miasta, zaniedbane oficyny przy ul. 3 Zwycięstwa , fot. P. Średniawa
Fot. 9. Katowice, rzeka Rawa w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku, fot. P. Średniawa
Fot. 10. Gliwice, rzeka Kłodnica w centrum miasta, fot. P. Średniawa

PROCESSES OCCURRING IN THE CENTRAL AREAS OF CITIES OF KATOWICE CONURBATION IN THE PERIOD 1989 - 2018

SUMMARY

The central areas of the cities were always one of the main elements of the settlement systems. Considering their meaning, till nowadays they are encompass very intensive planning activity not only in spatial range. That is how it goes in every cities in developed european countries where the analytical works are to be led and by this foundation and with the support of local communities long term city policy is made.
In Poland natural development of the central regions has been rapidly stopped because of the World War II contributing their gradual degradation.

Dynamic, chaotic and beyond control processes in Poland after year 1989 caused, in lately 30 years, also many negative, disturbing, uncharted phenomenon in the city centers, including cities in Katowice agglomeration. For the citizens and users of the public spaces in city centers in Katowice agglomeration there are visible progressive negative phenomenon dismissing the shape and functionality of the regions as a friendly and attractive urban space.

Therefor the authorities has decided to analyze the most important elements the structure of the main cities in Katowice agglomeration consist of to have more knowledge and to diagnose more carefully the problems and to be able to show the directions of desirable changer.

KEYWORDS

agglomeration, city center, process

mgr inż. arch. Leszek WIŚNIEWSKI
Politechnika Warszawska, Wydział Architektury, *e-mail: leszek.wisniewski@gazeta.pl*

MIASTOTWÓRCZA ROLA KOLEI ORAZ INNYCH FORM TRANSPORTU NA PRZYKŁADZIE NOWEGO WĘZŁA TRANSPORTOWEGO – WĘZŁA GROCHOWSKIEGO W WARSZAWIE

STRESZCZENIE

Kolej to jeden z najważniejszych czynników miastotwórczych. Od ponad 150 lat kształtuje obraz miast. Lokalizacja i typy dworców, a także przebieg samych linii kolejowych przyczynił się do powstawania dzielnic handlowo-usługowych, a także „wędrówki" i powstawania centrów miejskich. To wokół najbardziej ruchliwych dworców dochodziło do koncentracji funkcji miejskich, a także intensyfikowania się zabudowy, w tym zabudowy wysokościowej. Sąsiedztwo kolei wpływało również na lokalizację przemysłu i innych funkcji wymagających powiązania z transportem. Kolej potrafiła ożywiać miasta, ale też je dzielić tam, gdzie jej linie i tereny techniczne były niemożliwe do przekroczenia. Ponadto transport szynowy przyczynił się do powstania pasm osiedli podmiejskich, które do dziś są charakterystycznym elementem wielu aglomeracji. Wprawdzie rozwój motoryzacji i planowania przestrzennego zorientowanego na nią podkopał pozycję kolei, jednak po dostrzeżeniu wad motoryzacji, kolej zaczęła przeżywać renesans, a współczesna urbanistyka bardziej opiera się na założeniach koncepcji *Transit Oriented Development (TOD)* opisanej przez Petera Calthorpe'a, niż stworzonej przez General Motors *Futuramy,* czy również wspieranego przez koncern motoryzacyjny *Planu Voisin* Le Corbusiera. Realizowany od prawie 80 lat kopenhaski *Finger Plan* także stał się bardziej popularny, podobnie jak inne elementy duńskiego podejścia do urbanistyki.

Polskie miasta mają duży potencjał rozwoju transportu szynowego i powiązania z nim zagospodarowania przestrzennego. Dlatego w swojej pracy magisterskiej[1] podjąłem ten temat i po przeanalizowaniu historii transportu szynowego w Warszawie opracowałem model przestrzenno-transportowy dla aglomeracji, oparty na założeniach koncepcji *TOD* i *Finger Planu*. Wskazuje on na konieczność powiązania istniejącej i planowanej zabudowy z transportem szynowym, zarówno tym istniejącym jak i proponowanym do wybudowania. Dzieli także aglomerację na strefy o różnym stopniu obsługi transportem oraz różnej intensywności zabudowy. Na bazie tego modelu wyznaczyłem tereny możliwe do zagospodarowania, także do przekształceń obecnych funkcji, przede wszystkim przemysłowych, a następnie wybrałem teren o największym potencjale. Jest to obszar na pograniczu Targówka, Pragi i Grochowa, który po przebudowie zbiegających się na jego terenie linii kolejowych może być jednym z najlepiej dostępnych transportowo terenów w mieście. Projekt opisany w dyplomie obejmował koncepcję przekształcenia linii kolejowych i budowy nowej stacji węzłowej, a także propozycję nowej wielofunkcyjnej dzielnicy na terenach obecnie zajmowanych przez kolej i zakłady przemysłowe oraz magazyny. Koncepcja ta uwzględniała nie tylko kwestie transportowe i funkcjonalne, ale także kompozycyjne, kulturowe, przyrodnicze i społeczne.

Pogranicze warszawskiego Targówka, Grochowa i Pragi to nie jedyne miejsce, które ma duży potencjał przekształceń terenów pokolejowych i poprzemysłowych. Innym takim obszarem są okolice Dworca Zachodniego w Warszawie, a także tereny w innych miastach – Wolne Tory w Poznaniu, Śródmieście Świebodzkie we Wrocławiu, czy obszar na zachód od dworca w Katowicach. Dobrym przykładem jak tego typu przekształceń dokonywać może być nowy Dworzec Główny i otaczająca go dzielnica w Wiedniu.

SŁOWA KLUCZOWE

kolej, transport szynowy, planowanie przestrzenne, dworzec kolejowy, węzeł kolejowy, Transit Oriented Development, rewitalizacja

Niniejszy artykuł jest pochodną prezentacji przedstawionej na PIERWSZEJ OGÓLNOPOLSKIEJ KONFERENCJI NAUKOWEJ „NOWE CENTRA MIAST METROPOLITALNYCH W POLSCE. URBANISTYKA A POLITYKA PRZESTRZENNA" w kwietniu 2018 roku. Jest on skrótowym przedstawieniem treści dyplomu magisterskiego pod tytułem „Miastotwórcza rola kolei: nowa dzielnica wokół nowego węzła kolejowego na przykładzie Węzła Grochowskiego w Warszawie", obronionego w marcu 2017 roku, na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej, którego promotorem był prof. dr hab. inż. arch. Sławomir Gzell. Dodatkowo treść artykułu jest rozszerzona o krótką analizę przykładów planowania terenów pokolejowych w Poznaniu, Wrocławiu i Katowicach, które nie były analizowane w pracy magisterskiej.

1. Kolej w mieście; historia i wpływ kolei na strukturę przestrzenną i funkcjonalną.

Kolej pojawiła się w mieście w pierwszej połowie XIX wieku. Pierwsze jej odcinki nie były ze sobą połączone i kończyły się dworcami czołowymi. W dużych miastach takich dworców mogło być nawet kilkanaście. Rozwój kolei doprowadził do powstania sieci jej tras. By połączyć zbiegające się w miastach linie, w drugiej połowie XIX wieku zaczęto budować linie obwodowe, takie jak np. Ringbahn w Berlinie. Tam gdzie było to możliwe, linie z dworca czołowego po prostu przedłużano, jak to się stało np. w Krakowie czy we Wrocławiu. Natomiast od początku XX wieku pojawił się trend budowania linii średnicowych, przebiegających w centrum miasta w tunelu lub na estakadzie, którego przykładem jest między innymi zbudowana w okresie międzywojennym Linia Średnicowa w Warszawie.

Budowa linii kolejowych i dworców miała bardzo duży wpływ na rozwój i kształt obszarów do nich przyległych, a czasami całych miast. Dworce lokalizowano zazwyczaj tam gdzie po prostu było miejsce, czyli na ówczesnych obrzeżach miast. Jedynie niektóre dworce czołowe wprowadzano pomiędzy istniejącą zabudowę. W okolicach dworców panował wzmożony ruch, ich okolice zatem szybko zapełniały się funkcjami handlowymi i usługowymi, w tym hotelami. Wiele z tych ostatnich do dziś wskazuje lokalizację dworców, nawet jeśli ta na przestrzeni lat się zmieniła. Takim przykładem jest choćby Hotel Monopol w Katowicach położony vis-a-vis budynku starego dworca. W niektórych miastach dworce były bardziej odległe od funkcjonującego centrum. Wówczas ulice łączące dworzec z centrum stawały się często głównymi ulicami handlowymi. Takim przykładem jest np. ulica Meir w Antwerpii. Rozwijała się zresztą nie tylko owa ulica, ale cała jej okolica, a centrum miasta często „wyciągało się" w stronę dworca, jak to się stało np. w Bydgoszczy czy Warszawie. Same budynki dworcowe często przybierały imponujące rozmiary i formy. W bogatszych miastach budowano olbrzymie budowle z wielkimi hallami kasowymi i peronowymi, często zdobionymi i wykorzystującymi najnowsze zdobycze techniki, takie jak konstrukcje żeliwne i stalowe. Przykładem może być dworzec we wspominanej już wcześniej Antwerpii, a z polskich miast Dworzec Główny we Wrocławiu.

Obecność kolei miała nie tylko pozytywny wpływ na przestrzeń miast. Linie kolejowe dzieliły jej tkankę, czasami tak drastycznie, że po jednej stronie linii mogła się znajdować opisana wcześniej dzielnica reprezentacyjna, a po drugiej składy i magazyny. Wokół linii kolejowych, które w XIX i dużej części XX wieku były najefektywniejszym środkiem transportu, koncentrował się również przemysł. Jego rozwój miał dla miasta podwójne znaczenie. Z jednej strony oznaczało to wzrost gospodarczy, z drugiej duże zakłady przemysłowe tylko potęgowały podział miasta wprowadzony przez linie kolejowe. Same linie kolejowe także obrastały różnego rodzaju przestrzeniami i obiektami technicznymi zajmującymi duże obszary. Tereny te często do dziś stanowią wyrwę w tkance miasta, choć czasami też drzemie w nich ukryty potencjał rozwoju.

Innym elementem tkanki miasta, a raczej aglomeracji, który pojawił się wraz z rozwojem kolei i innych form transportu szynowego są podmiejskie osiedla willowe. Często o formie urbanistycznej nawiązującej do idei miasta-ogrodu. Zazwyczaj rozplanowywano je wokół prowadzącej do centrum linii kolejowej lub tramwajowej, gdyż na przełomie XIX i XX wieku był to jedyny środek transportu na tyle efektywny, by pozwalać łączyć życie w mieście z zamieszkaniem na przedmieściu. Osiedla takie pojawiały się w całej Europie i Ameryce Północnej, a ich przykłady możemy spotkać także w Polsce. Układ linii kolejowych lub tramwajowych zbiegających się w centralnym mieście aglomeracji warunkował tworzenie charakterystycznych pasm zabudowy. Układ taki do dziś jest widoczny np. w aglomeracji warszawskiej, gdzie do obsługi takich osiedli wybudowano nawet specjalną linię Elektrycznej Kolei Dojazdowej, dziś znanej jako Warszawska Kolej Dojazdowa.

Komunikacja szynowa może także determinować kształt miasta w pionie oraz koncentracje pewnych jego funkcji. Dobrym tego przykładem jest Nowy Jork, gdzie na Manhattanie są dwa zgrupowania budynków wysokich, w których rejonie istnieje też duże zagęszczenie funkcji.

Pierwsze z nich to Downtown na południowym cyplu wyspy, a drugie to Midtown położone w jej środku. Downtown to historyczne centrum miasta, w którym znajduje się wiele instytucji finansowych oraz publicznych, związanych z władzami miasta i sądownictwem. Różne funkcje koncentrowały się w tym rejonie ze względu na jego historyczny rozwój. Transport szynowy w postaci metra pojawił się w tym miejscu, by umożliwić dostęp do tych funkcji. Midtown miało jednak zupełnie inną historię. Dawniej było to przedmieście, a później po prostu jedna z dzielnic miasta. Jego rozwój jako „drugiego centrum" zaczął się dopiero, gdy na początku XX wieku powstały tam dwa wielkie dworce kolejowe – Grand Central Station i Pennsylvania Station. Ich pojawienie się spowodowało budowę sieci kolei miejskiej, pozwalającej do nich dojechać, oraz wykształcenie się nowej dzielnicy handlowo-rozrywkowej wokół stacji, która najintensywniejszy rozwój przeżywała w latach 20-tych i 30-tych XX wieku. W Downtown poprawa transportu była wymuszona koncentracją funkcji, która to koncentracja prowadziła do presji na coraz wyższe budynki[2]. W Midtown to transport doprowadził do koncentracji funkcji, która spowodowała presję na zabudowę wysokościową. Historia obu dzielnic jest zatem trochę inna, ale w obu przypadkach i ich dzisiejszym kształcie decyduje powiązanie koncentracji funkcji i transportu, które powoduje presję na zabudowę wysokościową.

2. Pojawienie się motoryzacji i jej wpływ na planowanie przestrzenne i rolę kolei oraz renesans transportu szynowego.

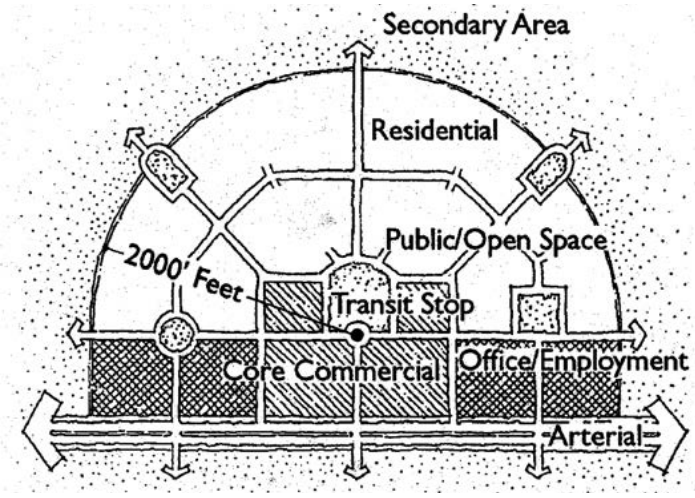
W XX wieku pojawiła i rozwinęła się forma transportu, konkurencyjna względem kolei – samochód. Miał on wiele zalet, między innymi pozwalał bardziej indywidualnie decydować o trasie i czasie podróży. Pierwsze dekady XX wieku to fascynacja tym środkiem transportu, która miała bardzo duży wpływ na kształtowanie się idei miasta modernistycznego. Propagatorem rozwoju motoryzacji był między innymi Le Corbusier, którego paryski „*Plan Voisin*" został nawet sfinansowany przez koncern motoryzacyjny. Również „*Futurama*" zaprezentowana na Wystawie Światowej w Nowym Jorku w 1939 roku została stworzona na zlecenie koncernu motoryzacyjnego General Motors. Ta olbrzymia makieta prezentowała miasto przyszłości z ruchem pieszym i samochodowym na różnych poziomami. Wizje te były na tyle przekonujące i obiecujące, że stały się niemal kanonem miejskiej urbanistyki dekad po II Wojnie Światowej.

Fot. 1. Fragment „Futuramy", źródło: *www.en.wikipedia.org/wiki/Futurama_(New_York_World%27s_Fair)*

Jednak w miarę rozwoju motoryzacji i wdrażania sprzyjających jej rozwiązań komunikacyjnych w miastach zaczęły objawiać się jej wady. Rosnący ruch powodował zatory, a przeznaczone dla samochodów drogi stawały się coraz szersze, dzieląc tkankę miasta. Ponadto w latach 70-tych XX wieku w państwach zachodnich doszło do „kryzysu naftowego", związanego z ograniczeniem eksportu ropy przez kraje należące do Organizacji Krajów Eksportujących Ropę Naftową (OPEC). Wydarzenia te doprowadziły do zmian w myśleniu o transporcie i zagospodarowaniu przestrzennym, których owocem było między innymi powstanie koncepcji *Transit Oriented Development (TOD)*. Została ona opracowana przez amerykańskiego urbanistę Petera Calthorpe'a w latach 80-tych XX wieku. Koncepcja TOD opiera się na tworzeniu osiedli wokół linii transportu zbiorowego, zarówno szynowego jak i linii szybkiego autobusu (Bus

Rapid Transit - BRT). Osiedle takie powinno być rozlokowane w odległości nie przekraczającej 600m od przystanku (kwestia dostępu pieszego) i być wielofunkcyjne, przy czym funkcje usługowe i miejsca pracy powinny być lokowane w centrum osiedla znajdującym się przy przystanku transportu zbiorowego. Idea ta zakłada także możliwość tworzenia całej sieci osiedli w aglomeracji nanizanych na linie transportu zbiorowego.

Bardzo podobny model został wprowadzony już w latach 40-tych XX wieku w aglomeracji Kopenhagi gdzie stworzono tak zwany „*Finger Plan*". Zakłada on, że powstająca w aglomeracji zabudowa nie może być sytuowana dalej niż 1km od linii kolejowej (lub metra). Powoduje to powstanie charakterystycznej „palczastej" struktury aglomeracji, od której pochodzi nazwa planu. W jej centrum znajduje „rdzeń" aglomeracji, na który składają się miasta Kopenhaga, Frederiksberg i Gentofte, które razem mają powierzchnię zbliżoną do dawnej warszawskiej Gminy Centrum. Finger Plan do dziś wyznacza zasady planowania przestrzennego w aglomeracji Kopenhagi i dzięki temu jej mieszkańcy mogą cieszyć się dobrym dostępem zarówno do transportu publicznego, umożliwiającego dotarcie do centrum, jak i dostępem do terenów rekreacyjnych położonych w klinach pomiędzy pasmami zabudowy.

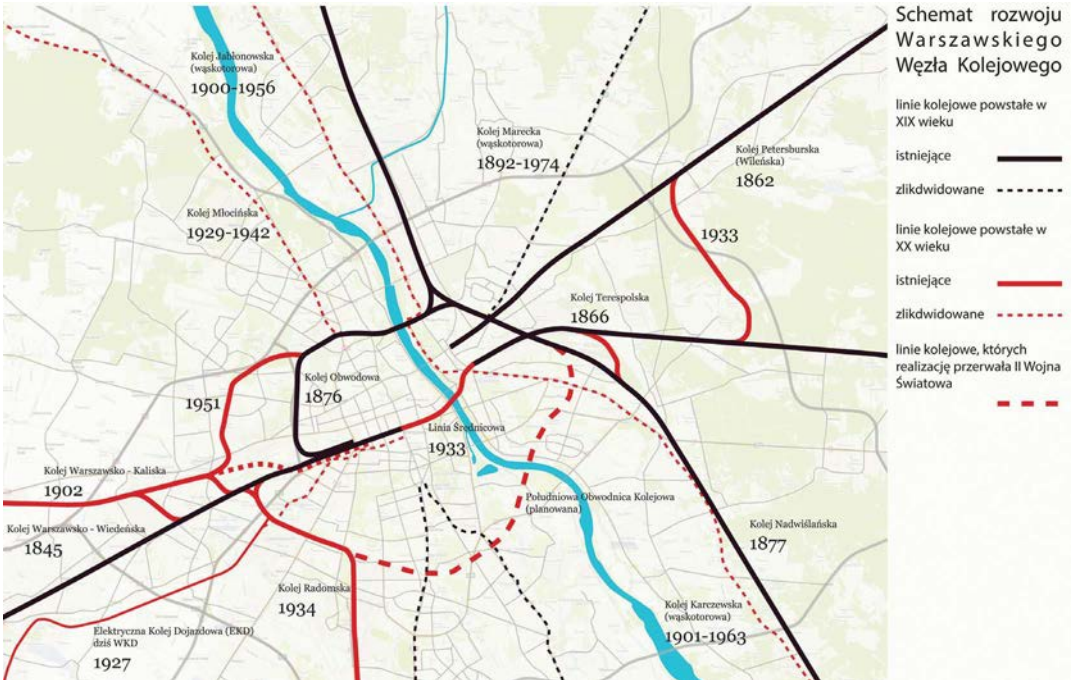


Rys. 1. Schemat osiedla według reguł TOD, Peter Calthorpe, „The Next American Metropolis"

3. Historia rozwoju transportu szynowego w Warszawie i jego wpływ na strukturę przestrzenną miasta.

W pracy magisterskiej, której skrótowym omówieniem jest niniejszy artykuł, podjąłem się analizy transportu szynowego w aglomeracji Warszawy oraz zaproponowania dla niej modelu transportowo-przestrzennego. Analiza dotyczyła między innymi historycznego rozwoju Warszawskiego Węzła Kolejowego, oraz powiązanej z nim struktury przestrzennej aglomeracji. Węzeł ten zaczął się kształtować w latach 40-tych XIX wieku i początkowo, jak w większości europejskich miast, składał się z niepołączonych ze sobą linii kończących się trzema dworcami czołowymi. Dopiero w latach 70-tych XIX wieku linie te uzyskały połączenie poprzez Linię Obwodową łączącą się dodatkowo z Linią Nadwiślańską, przebiegającą przelotowo na prawym brzegu Wisły. Tak ukształtowany węzeł uzupełniały lokalne wąskotorowe kolejki dojazdowe zbudowane na przełomie XIX i XX wieku. Warszawa doświadczyła wszystkich opisanych wcześniej konsekwencji pojawienia się w mieście kolei. Z jednej strony to właśnie linie kolejowe przyniosły miastu rozwój handlu i przemysłu, z drugiej mocno podzieliły, przede wszystkim prawobrzeżną jej część. Również struktura funkcjonalna ukształtowała się w powiązaniu z koleją. W obsługiwanych przez nią dzielnicach, na Woli i na Pradze rozwinął się przemysł, a centrum miasta rozciągnęło się z rejonu Krakowskiego Przedmieścia i pl. Bankowego w stronę najważniejszego z dworców – Dworca Warszawsko-Wiedeńskiego, położonego przy

skrzyżowaniu ulicy Marszałkowskiej i al. Jerozolimskich. To właśnie kolej sprawiła, że stały się one jednymi z głównych ulic miasta. Pomogło w tym także uruchomienie w latach 60-tych XIX wieku pierwszej linii tramwaju, który przewoził pasażerów i towary między dworcem Warszawsko -Wiedeńskim, a dworcami położonymi na prawym brzegu Wisły. Linia tramwaju prowadziła przez Krakowskie Przedmieście, łącząc przy okazji dotychczasowe centrum z dworcami kolejowymi. Innym elementem struktury aglomeracji, ukształtowanym w powiązaniu z liniami kolejowymi są pasma podmiejskich osiedli, które ciągną się wzdłuż linii kolejowych, a także odzwierciedlają przebieg kolei dojazdowych, których większość zlikwidowano w okresie od lat 30-tych, do lat 70-tych XX wieku, zazwyczaj zastępując ich trasy poszerzonymi arteriami drogowymi, czasami uzupełnionymi liniami tramwajowymi (tak działo się głównie przed II Wojną Światową).



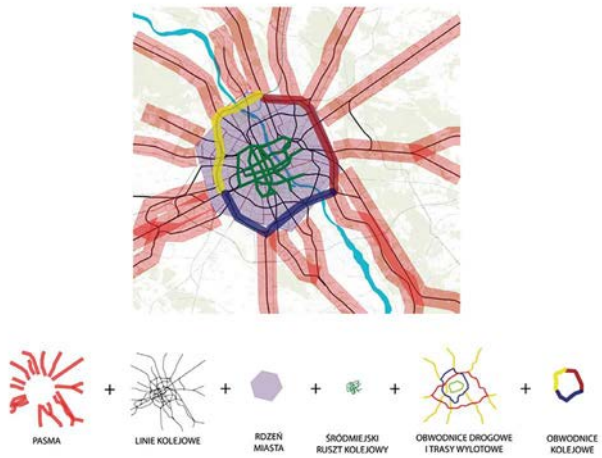
Rys. 2. Schemat rozwoju Warszawskiego Węzła Kolejowego, opracowanie - autor

Co ciekawe, pasmowy układ zabudowy aglomeracji przewidywano również w powojennych planach jej rozwoju, opartego o system szybkiej kolei miejskiej (SKM), jak nazywano metro w latach 40-tych i 60-tych XX wieku. Idee te znalazły swoje odzwierciedlenie między innymi w kształcie planowanych w okresie Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej (PRL) osiedli takich jak Ursynów, Gocław czy Tarchomin, które miały być obsługiwane przez linie metra. To między innymi dlatego zabudowa tych osiedli jest oddalona od 600m do 1000m od głównej osi transportowej dzielnicy. Taki dystans pozwala na dojście do stacji metra lub kolei i dotarcie nią do centrum miasta. Sama idea budowy metra w Warszawie pojawiła się już w latach 20-tych XX wieku i wówczas planowano wybudować dla niego tunele pod centrum miasta, ale jednocześnie połączyć jego linie z prowadzącymi do miasta kolejami dojazdowymi, miedzy innymi z WKD. Idea ta była żywa jeszcze do lat 60-tych XX wieku, gdy metro określano jako system SKM, a jego linie miały docierać nawet do Góry Kalwarii i Modlina. Dopiero w latach 70-tych XX wieku przyjęto model metra jako niezależnego systemu, nieprzekraczającego granic miasta. W różny sposób planowano także przebieg linii metra, zwłaszcza tych przebiegających w poprzek Wisły, gdyż linie w osi północ-południe zazwyczaj sytuowano w podobnym miejscu. Analiza wszystkich planowanych w ostatnich prawie 100 latach linii metra pokazuje, że najczęściej powtarzającym się modelem był ten, proponujący rusztowy układ linii w centrum miasta oraz rozchodzące się w różnych kierunkach pasma.

4. Model przestrzenno-transportowy miasta.

Bazując na analizie historycznego rozwoju linii kolejowych oraz linii metra i powstałej wokół nich struktury przestrzennej miasta, a także na koncepcjach *TOD* i *Finger Planu*, stworzyłem propozycję modelu przestrzenno-transportowego dla Warszawy i jej aglomeracji. Składa się on z kilku elementów. Przede wszystkim aglomeracja podzielona jest na dwie strefy – rdzeń, który obejmuje obszary w promieniu 8 km od geometrycznego środka. Jest to dystans, który można pokonać tramwajem w pół godziny. Obszar ten ma około 200 km2 i jego granica pokrywa się z zewnętrznym pierścieniem fortyfikacji Twierdzy Warszawa. Obszar ten powinien być najintensywniej zagospodarowaną częścią aglomeracji. Druga, zewnętrzna strefa to pasma zabudowy rozciągające się w odległości 1km wokół linii kolei i metra. Kolejne elementy planu to śródmiejski ruszt kolejowy składający się z linii kolei i metra, które przebiegają w centrum w odległości około 1km od siebie i przecinają się tworząc ruszt obsługujący najintensywniej zagospodarowaną część aglomeracji. Następny element to obwodnice – kolejowa, dla ruchu towarowego i aglomeracyjnego oraz trzy obwodnice drogowe – śródmiejska, wyznaczająca granice centrum, miejska, przebiegająca po obwodzie rdzenia i aglomeracyjna dla ruchu tranzytowego. W modelu przewidziałem wykorzystanie istniejących linii kolejowych i metra, a także budowę nowych, częściowo powielających układ dawnych linii kolei dojazdowych. Wzdłuż niektórych pasm poprowadzone są także drogi ruchu przyspieszonego sprowadzające ruch, przede wszystkim z dróg krajowych, do systemu. obwodnic.

Wewnątrz rdzenia linie kolejowe i metra przecinają się, tworząc węzły. To wokół nich mają powstawać obszary koncentrujące funkcje usługowe oraz miejsca pracy. Obszar wewnątrz rdzenia jest zagospodarowany w różnym stopniu. Struktura części dzielnic jest już mocno zdefiniowana i umożliwia jedynie punktowe modyfikacje. Są w nim jednak także obszary słabo zagospodarowane albo takie, które straciły lub tracą dotychczasowe funkcje, związane przede wszystkim z przemysłem, magazynami i terenami technicznymi transportu głównie kolejowego. Do obszarów takich należy np. Żerań, Odolany, a także Targówek i Kamionek. Z wymienionych obszarów największym potencjałem przekształceń odznacza się pogranicze Targówka, Grochowa i Pragi, które w dodatku jest miejscem lokalizacji jednego z proponowanych węzłów sieci kolejowej. Dziś obszar ten zajmują olbrzymie rozjazdy kolejowe, które utrudniają nie tylko komunikację pomiędzy dzielnicami (na przestrzeni 6 km nie ma żadnego przejazdu przez tory), ale także uniemożliwiają pełne wykorzystanie potencjału transportu kolejowego. Na sąsiadujących z nimi terenach do niedawna dominowały zakłady przemysłowe i magazyny, które dziś coraz mocniej są wypierane przez zabudowę mieszkaniową. Właśnie ze względu na potencjał tego terenu wybrałem go do dalszego bardziej szczegółowego opracowania.



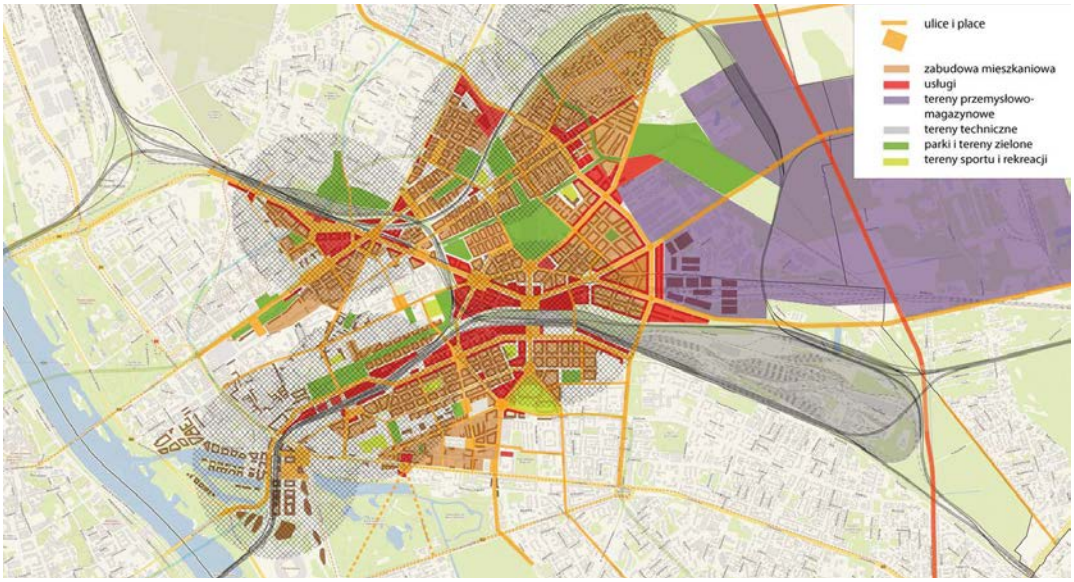
Rys. 3. Schemat modelu przestrzenno-transportowego dla aglomeracji warszawskiej, opracowanie - autor 5.

5. Nowa dzielnica wokół Węzła Grochowskiego.

Najważniejszym elementem całego projektu jest przekształcenie obecnie istniejących sześciu linii kolejowych w taki sposób, by ograniczyć zajmowany przez nie teren, a także umożliwić ich lepsze wykorzystanie. Miałoby się to dokonać przez likwidację czołowego Dworca Wileńskiego i włączenie prowadzącej do niego linii kolejowej w ciąg Linii Obwodowej, obiegającej centrum od północy i zachodu, a także przekształcenie obecnego zbiegu Linii Terespolskiej, Średnicowej oraz Nadwiślańskiej i utworzenie na ich przecięciu nowego Dworca Grochowskiego, który zastąpiłby Dworzec Wschodni. Część funkcji tego ostatniego przejąłby także Dworzec Targówecki, położony na przecięciu linii Wileńskiej, Obwodowej i Nadwiślańskiej. To właśnie linie kolejowe stanowiłyby podstawowy szkielet komunikacyjny nowej dzielnicy. Umożliwiałby także dojazd do niej z innych dzielnic miasta, a także z osiedli podmiejskich. Kolej byłaby uzupełniona o inne środku transportu zbiorowego, przede wszystkim o linie metra – obecnie budowaną drugą linię oraz trzecią linię, której przebieg uległby zmianie w stosunku do obecnych planów. Linie te przecinałby kolej w dworcach-węzłach - Grochowskim i Targóweckim. Ponadto rozbudowana zostałby także sieć linii tramwajowych, która nie tylko pozwoliłaby obsługiwać samą dzielnicę, ale także pozwoliła na połączenie Bródna, Targówka i Grochowa, rozdzielonych dziś terenami kolejowymi i przemysłowymi. Powstałyby także nowe ulice, których przebieg został wyznaczony nie tylko w oparciu o potrzeby transportowe, ale także odnosi się do historycznych traktów znajdujących się dawniej na tym terenie, oraz kompozycji przestrzennej uwzględniającej istniejące i planowane osie, otwarcia widokowe i dominanty.

Rys. 4., Rys. 5. Wizualizacje nowej dzielnicy wokół Węzła Grochowskiego, opracowanie - autor

Nowa dzielnica została zaprojektowana tak, by największa koncentracja funkcji i najwyższa intensywność zabudowy dotyczyła terenów bezpośrednio przylegających do przystanków kolejowych, przede wszystkim stacji węzłowych. To tam zlokalizowane są najwyższe budynki, a także funkcje związane z miejscami pracy, przede wszystkim biurowej, oraz z miejscami handlu i rozrywki. Wysokie budynki przy dworcach pełniłyby także funkcje landmarków wskazujących lokalizację dworców w panoramie miasta. Funkcje rekreacyjne i mieszkaniowe położone są dalej od głównych szlaków komunikacyjnych, także po to, by ograniczyć negatywne oddziaływanie hałasu. Zabudowa mieszkaniowa ma zróżnicowaną intensywność, co pozwala stworzyć ofertę dla różnych grup społecznych oraz nawiązuje to charakteru obecnie istniejących osiedli przylegających lub znajdujących się na obszarze objętym projektem.



Rys. 6. Schemat funkcjonalny nowej dzielnicy wokół Węzła Grochowskiego, oznaczono także strefy w odległości 600m od stacji kolei, opracowanie - autor

W projekcie uwzględnione zostały również obiekty publiczne zlokalizowane na jego obszarze. Część z nich np. Sąd Rejonowy, Urząd Skarbowy i Klub Sportowy „Orzeł" zyskały nową formę. Zaproponowałem także nowe obiekty np. teatr na zakończeniu Traktu Praskiego, czyli ciągu ulic Okrzei, Ząbkowskiej i Kawęczyńskiej. Większość tych obiektów usytuowana jest przy poprzecznej względem Dworca Grochowskiego ul. Terespolskiej, co pozwala dobrze obsłużyć je transportem publicznym i powiązać z samym dworcem. Do dworca przylega także galeria handlowa z kinem wielosalowym. Dzięki obecności tych wszystkich miejsc usług publicznych i komercyjnych, okolica dworca staje się miejscem pracy, załatwiania spraw urzędowych oraz handlu i rozrywki nie tylko dla mieszkańców nowej dzielnicy, ale także dla osób przyjeżdżających z sąsiednich dzielnic i osiedli przedmiejskich. Kompozycja przestrzeni publicznych w nowej dzielnicy ma wspierać jej funkcje, ale także odnosić się do tożsamości zastanych obszarów poprzez nowe monumenty takie jak Pomnik Bitwy pod Olszynką Grochowską, czy Łuk Bitwy Warszawskiej, ale także poprzez powiązania z obiektami historycznymi takimi jak Bazylika przy ulicy Kawęczyńskiej. Również oś i park w miejscu Dworca Wileńskiego są nawiązaniem do koncepcji zawartych w przedstawionym w 1916 roku tak zwanym „Planie Tołwińskiego". Są także ulice, których przebieg odwołuje się do historycznych fortyfikacji lub dawnego przebiegu linii kolejowych.

Jedną z najważniejszych tras przebiegających przez projektowany teren jest Obwodnica Śródmieścia. Wyznacza ona granice centrum miasta, jednak w przeciwieństwie do obecnych planów nie jest ona trasą ruchu przyspieszonego z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami, ale szerokim miejskim bulwarem, wysadzanym szpalerami drzew i otoczonym zabudową z usługami w parte-

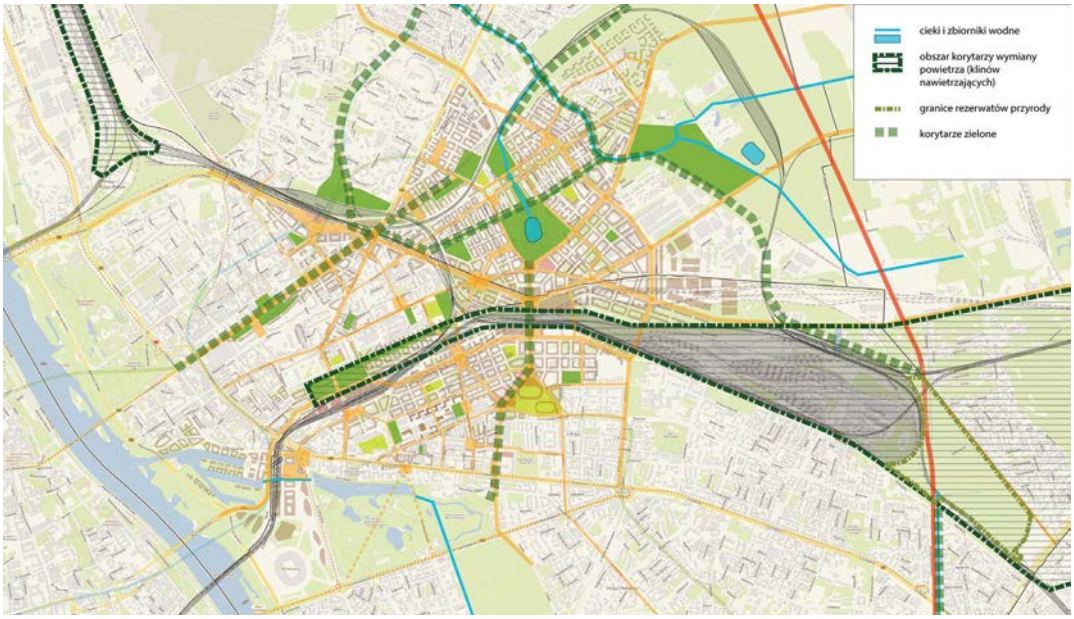
rach, podobnie jak obwodnica śródmiejska (Innenstadtring) w Berlinie. Jest to możliwe nie tylko dzięki zmianie filozofii projektowania (a co za tym idzie klasy tej ulicy), ale także dzięki przekształceniu linii kolejowych w taki sposób, że zawsze przebiegają na estakadach lub nasypach. Pozwala to na bezkolizyjne przejście ulic pod koleją w poziomie terenu, co tworzy bardziej przyjazną przestrzeń publiczną niż wymagające podjazdów i nasypów wiadukty. Również inne projektowane obecnie trasy w tym rejonie, przede wszystkim Trasa Świętokrzyska zostały przekształcone, by pełnić nie tylko funkcje transportowe. Położony w obrębie Obwodnicy Śródmiejskiej obszar centrum to część miasta, w którym priorytet mają ruch pieszy i rowerowy, oraz transport publiczny. Stąd ważna rola okolic planowanych dworców jako punktów styku obszarów miasta o różnych priorytetach transportowych. Ograniczeniu i spowolnieniu ruchu samochodowego ma sprzyjać nie tylko rozbudowany system transportu publicznego, ale także geometria projektowanych w nowej dzielnicy ulic. Ich załamujący się przebieg, czy obszerne ronda i place nie są tylko zabiegiem kompozycyjnym, ale mają także spowalniać i ograniczać ruch samochodów.

Rys. 7. Schemat przestrzeni i obiektów publicznych w nowej dzielnicy wokół Węzła Grochowskiego, opracowanie - autor

Projekt w dużej mierze czerpie z możliwości jakie daje ukształtowanie terenu. Wprawdzie Warszawa uchodzi za miasto raczej płaskie, jednak dzięki wyniesieniu Linii Średnicowej i Nadwiślańskiej na nasyp, możliwe jest kształtowanie bezkolizyjnych przejazdów pod koleją w poziomie terenu. Wykorzystanie dość niewielkich różnic w wysokości terenu pozwala też na podniesienie na nasypy lub wiadukty także pozostałych linii kolejowych, a nawet tworzenie ich bezkolizyjnych węzłów bez rezygnowania z prowadzenia przecinających je ulic w poziomie terenu. Zakładam, że tam gdzie to możliwe i wskazane nasypy kolejowe zostaną zastąpione przez estakady z możliwością lokalizowania w nich usług. Tak jak dzieje się to np. w Gorzowie Wielkopolskim lub Wrocławiu. Same perony dworców również będą usytuowane na poziomie +1 co pozwoli wykorzystać przestrzeń pod nimi do obsługi podróżnych oraz lokalizowania usług, tak jak wygląda to np. na brukselskim Gare du Midi.

Ukształtowanie terenu ma także wpływ na lokalizację terenów zielonych. Część z nich, między innymi położony w środku dzielnicy Park Targówecki, znajduje się w naturalnych obniżeniach terenu. Inne wykorzystują istniejące już obecnie tereny zieleni lub stanowią pamiątki po dawnych czołowych dworcach kolejowych – Wileńskim i Terespolskim. Ostatni z wymienionych parków stanowi także część korytarza wymiany powietrza (klina nawietrzającego), który następnie przebiega nad Dworcem Grochowskim i terenami technicznymi kolei na Olszynce Grochowskiej.

Funkcje w obrębie klina (tereny techniczne kolei, linie kolejowe, parki) zostały tak dobrane, by nie zakłócać jego funkcjonowania. Również zabudowa wysokościowa sąsiadująca z Dworcem Grochowskim została tak zaprojektowana, by tworzyć efekt dyszy, wspomagający przewietrzanie miasta.



Rys. 8. Schemat terenów zielonych i powiązań przyrodniczych oraz klinów nawietrzających w nowej dzielnicy wokół Węzła Grochowskiego, opracowanie - autor

W dyplomie magisterskim dość obszernie opisuję sposoby finansowania i organizacji dużych inwestycji infrastrukturalnych i urbanistycznych. Nie wszystkie z nich da się zastosować w Polsce, gdyż niektóre z nich opierają się na systemie podatków od nieruchomości, który jest skonstruowany w zupełnie inny sposób niż ten, obowiązujący w Polsce. Niemniej można podjąć próbę zastosowania mechanizmu *value capture*, nawet w polskich realiach. W przypadku nowej dzielnicy na pograniczu Targówka, Pragi i Grochowa jest to o tyle realne, że dziś znajdujące się tam tereny mają bardzo niską wartość, w stosunku do lokalizacji względem centrum miasta. Wynika to między innymi ze słabej dostępności komunikacyjnej tego obszaru. Wzrost wartości nieruchomości związany z jej poprawą, mógłby przynajmniej częściowo sfinansować inwestycje związane z tworzeniem nowego węzła kolejowego i przyległej dzielnicy. By ją zrealizować, potrzebne byłoby także szerokie porozumienie właścicieli znajdujących się na jej terenie gruntów, nie tylko miasta i Polskich Kolei Państwowych, ale także właścicieli prywatnych. Najlepszym rozwiązaniem byłaby spółka celowa wszystkich zainteresowanych podmiotów, która prowadziłaby inwestycje, a potem podzieliła między udziałowców pochodzące z niej zyski. W realizacji tego typu projektu pomóc mogłyby także nowe narzędzia planistyczne takie jak Obszary Zainwestowania Skoordynowanego (OZS) proponowane do wprowadzenia do Kodeksu Architektoniczno-Urbanistycznego przez Polską Radę Architektury.

6. Duży potencjał terenów kolejowych w Warszawie i innych polskich miastach.

Pogranicze Targówka, Grochowa i Pragi to nie jedyny obszar kolejowo-przemysłowy, który mógłby otrzymać nowe życie. Podobne obszary leżą też w innych punktach Warszawy, także w obrębie rdzenia wskazanego w modelu przestrzenno-transportowym miasta. Jednym z najważniejszych tego typu obszarów są okolice Dworca Zachodniego, który powinien zostać przeniesiony bardziej na zachód. Również tam, na terenie Szczęśliwic, Odolan i Czystego można stworzyć nową dzielnicę.

Inne polskie miasta również mają olbrzymi potencjał terenów poprzemysłowych i pokolejowych. Jednym z pierwszych miast, które postanowiło po niego sięgnąć jest Poznań, który już w 2015 roku, wspólnie z PKP zorganizował konkurs na obszar tak zwanych „Wolnych Torów", w którym zwyciężyła koncepcja przygotowana przez pracownię Mycielski Architecture & Urbanism[3]. Teren Wolnych Torów obejmuje około 50ha w samym centrum miasta tuż przy Dworcu Głównym. Zaplanowano na nim wielofunkcyjną dzielnicę z nowymi przestrzeniami publicznymi, w tym zielonymi. Ma ona być obsługiwana przez linię tramwajową oraz nowy przystanek kolejowy. Dużym wyzwaniem w tym miejscu była integracja z położną po drugiej stronie torów dzielnicą Łazarz. Niestety, tory znajdują się tu w poziomie terenu, co utrudnia ich przekraczanie. Architekci odpowiedzieli na ten problem propozycją rampy przekraczającej tory w okolicach Dworca Głównego. Być może, należałoby też pomyśleć o wyniesieniu części linii kolejowej do góry, zwłaszcza w południowej części terenu, gdzie umożliwiłoby to także przekształcenie okolic ulicy Hetmańskiej, której zagłębiony przejazd pod torami, jest wyjątkowo nieprzyjazny z perspektywy pieszego. Obecnie trwają prace nad przełożeniem koncepcji na zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, oraz rozmowy z właścicielami terenu. Czas pokaże czy wizja ta pozostanie tylko na papierze, czy na jej podstawie zostanie zrealizowana nowa dzielnica.

Fot. 2. Wizualizacja koncepcji zagospodarowania „Wolnych Torów" w Poznaniu, źródło - Mycielski Architecture & Urbanism

Innym miastem z dużym potencjałem przekształceń terenów kolejowo-przemysłowych jest Wrocław, a zwłaszcza okolice nieczynnego od 1991 roku Dworca Świebodzkiego. Podobnie jak pogranicze warszawskiego Targówka, Grochowa i Pragi, teren na zachód od centrum Wrocławia jest poprzecinany kilkoma liniami kolejowymi, które bardziej w tym miejscu miasto dzielą, niż łączą. Od lat pojawiają się pomysły na nowe zagospodarowanie tego rejonu, które w tym roku zmaterializowały się w postaci koncepcji przygotowanej przez Biuro Rozwoju Wrocławia[4]. Zakłada ona, że na 70 ha powstanie nowa wielofunkcyjna dzielnica z mieszkaniami i miejscami pracy, oraz terenami zielonymi. Tutaj jednak do realizacji na pewno jest daleko, gdyż miasto nie podjęło jeszcze rozmów z PKP, a sam plan budzi wątpliwości, związane zarówno ze skalą i strukturą proponowanej zabudowy, jak i proponowanymi rozwiązaniami komunikacyjnymi[5]. Nie jest także znana przyszłość samego Dworca Świebodzkiego, a jest to jedna z kluczowych kwestii do rozstrzygnięcia. Należałoby się także zastanowić, jak ma wyglądać sam Wrocławski Węzeł Kolejowy. Niewykluczone, że bardzo rozbudowaną sieć torów w zachodniej części miasta można zmniejszyć, uwalniając część terenów na inwestycje, a także umożliwiając lepsze powiązanie przyległych obszarów. Powinna także powstać koncepcja kolei aglomeracyjnej. Omawiany

obszar mógłby stać się punktem wyjścia do obsługi koleją centrum miasta. Zabudowując go przy pozostawieniu obecnej infrastruktury, traci się szansę na jej przekształcenia, które mogłyby poprawić efektywność transportu szynowego w całym mieście.

Rys. 10. Koncepcja zagospodarowania Śródmieścia Świebodzkiego, źródło - *www.wroclaw.pl/biznes/pomysl-na-zagospodarowanie-terenow-wokol-dworca-swiebodzkiego*

Również w Katowicach znajdują się tereny przylegające do linii kolejowych, które można byłoby przekształcić i przywrócić miastu. Największy potencjał ma z pewnością obszar o powierzchni 50ha położony na zachód od obecnego dworca, który zajmowany jest między innymi przez lokomotywownie i inne obiekty techniczne kolei. Zresztą już w 2007 roku, pojawił się pomysł przeniesienia tam głównego dworca kolejowego i zagospodarowania na nowo terenu wokół niego[6]. Plany te nie mają jednak kontynuacji, a PKP na razie nie przedstawiło pomysłu na przyszłość tego obszaru. Na pewno jego nowe zagospodarowanie wymaga przekształcenia obecnego układu torowego, w tym być może również odtworzenie linii do Siemianowic dla kolei aglomeracyjnej. Na pewno prędzej czy później, pojawią się nowe koncepcje dla tego obszaru, gdyż bezpośrednio sąsiaduje on z obecnym centrum miasta.

7. Dobre praktyki, przykład nowego dworca i otaczającej go dzielnicy w Wiedniu.

Dobrym przykładem jak przekształcać miejskie węzły kolejowe i otaczające je tereny może być nowy Dworzec Główny (Hauptbahnhof) w Wiedniu. Kolej pojawiła się w tym miejscu już w latach 40-tych XIX wieku. Jednak przez ponad 150 lat miejsce to zajmowały dwa dworce czołowe położone względem siebie pod kątem prostym. Nawet gdy po zniszczeniach II Wojny Światowej odbudowywano je jako jeden Dworzec Południowy (Südbahnhof), zdecydowano się zachować układ dawnych peronów. Był on jednak bardzo niefunkcjonalny, a przesiadki między pociągami dodatkowo utrudniało rozdzielenie ruchu, także na inne dworce czołowe w mieście. W latach 90-tych XX wieku rozpoczęła się dyskusja o zastąpieniu istniejącego dworca, nowym dworcem przelotowym, który skupiałby cały ruch dalekobieżny. Ostateczną decyzję podjęto w 2006 roku, a trzy lata później rozpoczęła się rozbiórka starego dworca, a budowa nowej stacji została zakończona w 2014 roku. Nie pozostawiono praktycznie żadnych elementów dawnego dworca i układu torowego. Cała linia kolejowa została wyniesiona na wiadukt, co pozwoliło połączyć podzielone do tej pory dzielnice miasta.

Perony nowego dworca również znajdują się na poziomie +1, a hala dworcowa i obsługa podróżnych odbywa się na poziomie 0, gdzie znajdują się też np. przystanki tramwajowe. Dworzec

ma też część podziemną, łączącą go z koleją aglomeracyjną i metrem. Wokół dworca, na terenie o powierzchni 60 ha wcześniej zajmowanym przez infrastrukturę kolejową wyrosła nowa dzielnica. Jest ona zróżnicowana funkcjonalnie i na jej terenie mieszczą się biura (bliżej dworca), mieszkania, a także szkoły i tereny zielone. Nowa infrastruktura została sfinansowana z funduszy miasta Wiednia, państwa Austrii, budżetu Austriackich Kolei Federalnych, funduszy Unii Europejskiej (program TEN-T), oraz ze sprzedaży działek na terenie odzyskanym dzięki przebudowie dworca i linii kolejowej. To chyba jeden z najlepszych przykładów tego typu inwestycji w Europie, który mógłby być wzorem także dla polskich miast.

Rys. 11. Koncepcja zagospodarowania obszaru wokół nowego Dworca Głównego w Wiedniu,
źródło - *www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/hauptbahnhof-wien/masterplan.html*

Podsumowanie.

Kolej od prawie dwóch stuleci jest jednym z najważniejszych czynników miastotwórczych. Jej wpływ na strukturę przestrzenną i funkcjonalną miast i aglomeracji jest tak wielki, że w zasadzie trudno wyobrazić sobie projektowanie urbanistyczne bez jej udziału. Kolej jest także jednym z najlepszych narzędzi do wyzwolenia miasta od destrukcyjnego wpływu rozwijającej się motoryzacji. W planowaniu przestrzennym ważne jest nie tylko uwzględnienie samych linii kolejowych, ale także znajdujących się na nich stacji, zarówno mniejszych przystanków, jak i dużych dworców węzłowych. To ich obecność decyduje o dostępności tego środka transportu, a także o kształcie przyległych do stacji obszarów. Najważniejsza jest zwłaszcza lokalizacja dużych dworców, gdyż mało jest obiektów tak centrotwórczych jak one. Dworzec to jedno z najważniejszych narzędzi jakie może wykorzystać urbanistyka w kształtowaniu przestrzeni.

Jednak kolej to także olbrzymie wyzwanie, gdyż nierzadko zdarza się, że zarówno same linie kolejowe jak i towarzysząca im infrastruktura mogą bardzo mocno dzielić miasto. Nie są to jednak problemy, których nie da się rozwiązać, choć nierzadko jest to dość kosztowne. Warto jednak te koszty ponosić, gdyż osiągane w ten sposób zmiany w przestrzeni miejskiej dobrze je uzasadniają. Zawsze należy też dobrze przeanalizować, w jaki sposób najlepiej wprowadzić bezkolizyjność linii kolejowej. W zależności od ukształtowania terenu oraz struktury miasta, lepsze może być ich wyniesienie na nasyp lub wiadukt, albo zagłębienie w wykopie lub tunelu, ewentualnie połączenie obu tych rozwiązań.

Zmiana sposobu funkcjonowania kolei, a także przenoszenie w inne rejony towarzyszących jej funkcji przemysłowych i technicznych może także otwierać do nowego wykorzystania duże tereny położone pośród zabudowy miejskiej i możliwe do nowego zagospodarowania. Zanim jednak przystąpi się do tworzenia koncepcji ich zagospodarowania, należy wypracować model przestrzenno-transportowy dla całej aglomeracji. Może się wówczas okazać, że wskazane są, czasami daleko idące, przekształcenia obecnego systemu transportowego, w tym zmiana przebiegu części linii kolejowych. Analiza taka i będące jej skutkiem inwestycje infrastrukturalne mogą dodatkowo zwiększyć potencjał przekształcanych terenów. Natomiast jej brak może skutkować tworzeniem koncepcji tylko dla danego terenu, bez uwzględnienia kontekstu całości aglomeracji, a tym samym może prowadzić zabudowania obszarów, które mogłyby być wykorzystane do poprawy efektywności działania całego systemu transportowego.

Podejmując się planowania na obszarach pokolejowych i poprzemysłowych warto też pamiętać o zastosowaniu podejścia holistycznego, uwzględniającego nie tylko kwestie transportowe i funkcjonalne, ale także przyrodnicze, kulturowe i społeczne. Tak, by powstałe na podstawie stworzonej koncepcji nowe części miasta nie tylko dobrze funkcjonowały, ale miały również swoją własną tożsamość wynikającą z czynników zastanych jak i nowowprowadzonych.

Bibliografia

1. Wiśniewski, L: „Miastotwórcza rola kolei: nowa dzielnica wokół nowego węzła kolejowego na przykładzie Węzła Grochowskiego w Warszawie", dyplom mgr, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, 2017
2. Barr J., Tassier T., Trendafilov R. "Depth to Bedrock and the Formation of the Manhattan Skyline, 1890-1915" [online] The Journal of Economic History Vol. 71, No. 4 (Grudzień 2011) [przeglądany 02 listopada 2018], Dostępny w: *www.jstor.org/stable/41353855?mag=the-real-reason-why-nycs-skyscrapers-are-where-they-are&seq=1#metadata_info_tab_contents*
3. Łukaszewski, J.: „Wolne Tory - konkurs rozstrzygnięty! Oto nowa dzielnica Poznania" [online] *Wyborcza.pl* 29 października 2015 , 14:36 [przeglądany 27 czerwca 2018], Dostępny w: *www.poznan.wyborcza.pl/poznan/1,36001,19108589,wolne-tory-konkurs-rozstrzygniety-oto-nowa-dzielnica-poznania.html*
4. Kaźmierczak, M.: „We Wrocławiu ma powstać nowe śródmieście. Przy Dworcu Świebodzkim" [online] Gazeta Wrocławska, 6 kwietnia 2018, aktualizacja: 11 kwietnia 2018 , 12:48 [przeglądany 27 czerwca 2018], Dostępny w: *www.gazetawroclawska.pl/wiadomosci/a/we-wroclawiu-ma-powstac-nowe-srodmiescie-przy-dworcu-swiebodzkim-wizualizacje,13072127/*
5. Jerzmański, J.: „Nowe Śródmieście Świebodzkie – nowa jakość?" [online] Hipermiasto 16 kwietnia 2018 [przeglądany 27 czerwca 2018], Dostępny w: *www.hipermiasto.com/felietony/nowe-srodmiescie-swiebodzkie-nowa-jakosc/*
6. Malkowski, T.: „Wybudujmy dworzec PKP w nowym miejscu!" [online] *Wyborcza.pl,* 14 czerwca 2007, 21:37 [przeglądany 27 czerwca 2018], Dostępny w: *www. wyborcza.pl/1,76842,4226568.html*

RAILWAY AND OTHER FORMS OF TRANSPORTATION AS A FORCES SHAPING THE CITY ON THE EXAMPLE OF THE NEW TRANSPORT NODE - THE GROCHOWSKI JUNCTION IN WARSAW

SUMMARY

The railway is one of the most important urban-shaping factors. It has been shaping the image of cities for over 150 years. The location and type of stations, as well as the course of the railway lines themselves influence the creation of shopping and business districts, as well as shifting city centers and the creating new ones. Areas around the busiest stations became a place with concentration of urban functions, as well as the intensification of buildings, including those high-rise. The railway also influenced the location of the industry and other functions requiring connection with transport. It was able to develop the cities, but also to divide them where its lines and yards were impossible to cross. Rail transport has also accelerated the growth of strips of suburban settlements along its lines, which to this day are a characteristic feature of many agglomerations. The development of motorization and spatial planning oriented to it growth has undermined the position of the railway. However, when the disadvantages of motorization has been discovered, the railway experienced a renaissance. The contemporary urban planning is rather based on the ideas of *Transit Oriented Development (TOD)* described by Peter Calthorpe than on *Futurama* created by General Motors or *Plan Voisin* created Le Corbusier and sponsored automotive company. The Copenhagen's Finger Plan, which has been implemented for almost 80 years, is also becoming more and more popular, as well as other elements of the Danish approach to urban planning.

Polish cities also have the potential to develop rail transport and connect it with their spatial development. This potential was the reason I decided to study that subject in the Master's Thesis defended last year at the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology. After analyzing the history of rail transport in Warsaw, I developed a spatial and transport model for the agglomeration based on the ideas of *TOD* and *Finger Plan*. This model emphasizes the need to connect existing and planned districts with rail transport, both existing and proposed. It also divides the agglomeration into zones with different standards of transport and different building intensities.

On the basis of this model, I have designated areas for new development and redevelopment including currently industrial areas. Then I chose the area with the greatest growth potential. It is an area on the border of Targówek, Praga and Grochów districts, which could be one of the best accessible areas in the city, after reshaping railway lines that run through this area. The project described in the Master's Thesis included the concept of transformation of railway lines and construction of a new junction station. It also include the proposal of a new multifunctional district in the areas currently occupied by railways, industrial plants and warehouses. This concept deal not only with transport and functional issues, but also spatial composition, cultural, environmental and social issues. The area on the border of Targówek, Praga and Grochów districts in Warsaw is not the only place that has a large potential for transforming post-railway and post-industrial grounds. Another area in Warsaw is the vicinity of the West Railway Station. Such areas can be found also in other cities – "Free Tracks" in Poznań, Świebodzki Central District in Wrocław or the area west of the Katowice railway station. A good example of how this type of transformation can be made is the new Main Railway Station and the surrounding district in Vienna.

KEYWORDS

railway, rail transport, spatial planning, railway station, railway junction, Transit Oriented Development, redevelopment

This article is based on the presentation presented at the FIRST NATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE „NEW CENTERS OF METROPOLITAN CITIES IN POLAND. URBAN PLANNING AND SPATIAL POLICY „ in April 2018. It is a brief presentation of the contents of the Master's Thesis titled „Railway as a force shaping the city: a new district around the new railway junction on the example of the Grochowski Junction in Warsaw" defended in March 2017 at the Faculty of Architecture of the Warsaw University of Technology, whose promotor was prof. Sławomir Gzell. The article extends the content of the Master's Thesis by a brief analysis of examples of planning of former railway areas in Poznań, Wrocław and Katowice, which were not analyzed in the Master's Thesis.

dr inż. arch. Marcin WŁODARCZYK
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, Wydział Architektury, Budownictwa i Sztuk Stosowanych, Katedra Projektowania Architektonicznego i Teorii Architektury, *e-mail: ww@wpluswarchitekci.com.pl*

MIEJSCE I SZANSE TYCHÓW W SYSTEMIE CENTRÓW METROPOLITALNYCH KONURBACJI ŚLĄSKIEJ

STRESZCZENIE

Miejsce Tychów zawsze było „obrzeżne". Od powstania osady do końca 2 Wojny Światowej funkcjonowały na obrzeżach Księstwa Pszczyńskiego. Takie było położenie i takaż rola. Piwowarstwo, a także w pewnym okresie i metalurgia, nadawały temu miejscu cechy ośrodka gospodarczego. Nic dziwnego więc, że w poszukiwaniu terenów mających znaczenie w planie deglomeracji Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) Tychy stały się istotnym punktem. Potrzebne były wartościowe tereny obrzeżne w stosunku do GOP, oddalone ale jednocześnie bliskie. Tychy, od 2017 roku wchodzące w skład i obszar Górnośląsko -Zagłębiowskiej Metropolii zlokalizowane są na południowym obrzeżu. W obszarze tym (co pokrywa generalnie z obszarem GOP) pojawią się centra, czyli miejsca w tej konurbacji wyróżniające się. Jakie by nie przedstawiać kryteria definiowania cech, charakteryzujące policentra, miejsca takie muszą mieć układ urbanistyczny temu sprzyjający. Kluczowy jest proces uzupełniania struktur miasta „treścią" charakterystyczną dla metropolii, tak architektoniczną, jak i społeczno-gospodarczą. Tychy wykazują nowoczesny plan, z relatywnie „rzadkim" wypełnieniem materią architektoniczną. Jest zatem miejsce na nowe powierzchnie: administracyjne, naukowe, badawcze i podobne, a wszystko to ma szanse na sprawne skomunikowanie, tak w ramach miasta jak i potencjalnie w głąb konurbacji, a dalej w kierunkach południowych, z krajami Grupy Wyszehradzkiej. Warto pokazać szanse jakie stoją przed miastem, które znalazło się w takiej konfiguracji geograficzno -gospodarczej.

SŁOWA KLUCZOWE

Tychy, metropolia, policentra, obszar metropolitalny, górnośląski okręg przemysłowy

WPROWADZENIE

Tychy to rzadki przykład miasta zaprojektowanego od nowa w XX wieku i nieomal na bieżąco realizowanego. Plan generalny, a potem miasto powstało w latach 1950[1] - 1982[2] . W planie podstawowym - pierwszym uchwalonym planie ogólnym - projekt przewidywał przyjęcie 100 tys. mieszkańców i na taką ilość zaprojektowano podstawowy układ przestrzenny miasta. Ogólny szkielet przestrzenny - sieć ulic - zaprojektowany został w zasadzie docelowo[3], natomiast jego wypełnianie tkanką architektoniczno-urbanistyczną rozciągnęło się w latach 1958-90, a w tym czasie wprowadzano liczne poprawki, niemniej zawsze dotyczące „wypełnienia", a nie szkieletu. Czas krótki jak na powstawanie miasta, ale także wystarczająco długi, aby doświadczyć zmiany modelu realizowanej tkanki urbanistycznej. W zasadzie nawet nie jednej, a dwóch, a to: 1. odejście od technologii wznoszenia tradycyjnej, na rzecz uprzemysłowionej (już na początku lat 60 XX wieku); 2. zarzucenie wielkiej płyty, na rzecz bardziej elastycznych systemów (lata 80 XX wieku). Zmiana pierwsza, czyli odejście od układu bloków zabudowy, do swobodnych kompozycji budynków spowodowała, prócz innych konsekwencji, wygenerowanie potencjału przestrzeni dogodnej dla dogęszczenia kubaturą ale, co jest następstwem, także nową funkcją. Twierdzę przy tym, że takie dogęszczenie jest konieczne. Wiele rejonów miasta, oczywiście nie wszystkie, wykazuje braki w ciągłości przestrzeni o charakterze miejskim. Brakuje funkcji oraz kubatur mogących takie funkcje pomieścić. Niedoformowana jest przestrzeń publiczna. Wszystko to można uzupełnić tkanką miejską, aby kreować miejsca spotkań, które są kwintesencją miasta, powtarzając za specjalistą, Janem Gehlem[4].

[1] 4 października 1950 r. – uchwała Prezydium Rządu w sprawie rozbudowy miasta Tychy.
[2] Powstaje ostatnie osiedle H6 a po 1982 r. Następuje ograniczenie inwestycji mieszkaniowych i w konsekwencji zamknięcie tzw. „fabryki domów", miasto wypełniło cały obszar.
[3] H. Adamczewska-wejchert, Jak Powstawało Miasto. Monografia Planowania, tom 1 s. 42.
[4] J. Ghel, Miasta dla ludzi, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014, (Cities for people), s.19.

1. Realia metropolitalne.

Tychy metropolią? Raczej nie. Tychy obszarowo to w 2018 roku 81,81 km^2 powierzchni, a mieszka na tej powierzchni 128 415 mieszkańców[5], co daje gęstość zaludnienia 1572 os./ km^2. W skali europejskiej to wyniki bardzo „nie metropolitalne". km^2

Tabela 1. Tychy na tle metropolii Europy. Tychy compared to Europe's metropolitan cities. [Global City Index][6]

	miasto	**powierzchnia [km^2]**	**ludność [osób]**	**gęstość [os./ km^2]**	**Ranga wg Global City Index**
1	Tychy	81	128.415	1.572	-
2	Warszawa	517	1.785.143	3.391	Alpha -
3	Berlin	891	3.469.849	3.834	Betha +
4	Londyn	1.572	8.787.892	5.590	Alpha ++

Wprawdzie jednoznacznej definicji metropolii trudno się doszukać, jako że wiele jest kryteriów determinujących takie określenie, ale łatwo zauważyć kolosalne „oddalenie" Tychów od parametrów metropolitalnych Warszawy, której z paru względów taka klasyfikacja należy się, chociażby z racji stołeczności. Porównanie parametrów metropolitalnych w Europie wypada jeszcze skromniej. W zestawieniu z wybranymi metropoliami Europy, nasza stolica jest nieduża, a cóż dopiero spojrzenie w kierunku Ameryki Północnej albo Dalekiego Wschodu. Jednakowoż jesteśmy w Europie i te nieco lokalne porównania są jak najbardziej odpowiednie. Co więcej, klasyfikowanie naukowe budzi pewne wątpliwości[7] co do jego obiektywizmu.
To zestawienie ma pokazać relacje powierzchniowo-populacyjne Tychów do uznanych metropolii, tak abyśmy łatwo mogli je osadzić w skali europejskiej, snując ewentualne plany wybiegające w optymistyczną przyszłość.

Dla dalszego poszukiwania miejsca Tychów w kontekście zagadnień definiujących metropolie konieczne jest, choćby prowizoryczne, skonfrontowanie stanu obecnego z możliwie wszystkimi parametrami charakterystycznymi dla „metropolitalności". Różne są metodologie weryfikowania metropolitalności. Zgodnie z definicją Tadeusza Markowskiego i Tadeusza Marszała[8], według których miasto, aby zaliczać się do metropolii, powinno spełniać kilka kryteriów:

1. być względnie duże (min. 0,5-1,0 mln mieszkańców);
2. posiadać znaczny potencjał ekonomiczny oraz silnie rozwinięty sektor usług wyższego rzędu;
3. charakteryzować się dużym potencjałem innowacyjnym (jednostki naukowe i badawczo-rozwojowe);
4. pełnić funkcje o charakterze metropolitalnym, tj. funkcje centralne wysokiego rzędu hierarchicznego o zasięgu co najmniej krajowym;
5. odgrywać rolę węzła w systemie (sieci) powiązań komunikacyjnych, organizacyjnych i informacyjnych oraz charakteryzować się dużą dostępnością w różnych skalach przestrzennych, także w skali międzynarodowej;
6. stymulować rozwój sieciowego modelu gospodarki i zarządzania.

Już taka ogólna lista cech pogrupowana może być na te kryteria, które zależą od lokalizacji geograficznej, a potem te, dla których istotne może być rozplanowanie miasta. Osobną grupę stanowią takie z nich, których realizacja zależna jest od uwarunkowań: ekonomicznych, administracyjnych, społecznych i innych. Dla rozważań natury urbanistycznej ważne są te pierwsze - lokalizacja i układ.

[5] za wikipedią *www.pl.wikipedia.org/wiki/Tychy*, *www.polskawliczbach.pl/Tychy*; dostęp 06.02.2018.
[6] za Urbannews *www.urbnews.pl/miasta-alfa-beta-gamma-ranking-global-cities-index*, dostęp 26.10.2018.
[7] A. Majer, Socjologia i przestrzeń miejska, wydawnictwo naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 328.
[8] Za Robert Szmytkie, W KWESTII METROPOLII I OBSZARÓW METROPOLITALNYCH. Materiały z konferencji pt. Metropolizacja: realne problemy - potencjalne rozwiązania, która odbyła się 19-20 kwietnia 2013 r. na Wydziale Prawa, Administracji i Ekonomii Uniwersytetu Wrocławskiego. Konferencja zorganizowana przez Interdyscyplinarne Studenckie Koło Rozwoju Administracji „ISKRA" ; Wrocław, Uniwersytet Wrocławski. Wydział, Prawa, Administracji i Ekonomii, 2013.

2. Miejsce Tychów.

Miejsce Tychów, tak przestrzennie jak i gospodarczo, w porównaniu do innych ośrodków Górnego Śląska, zawsze było „obrzeżne". Od powstania osady do końca II Wojny Światowej Tychy funkcjonowały w ramach Księstwa Pszczyńskiego, gdzie wprawdzie geometrycznie lokowały się w centralnym obszarze, ale zawsze jako drugorzędna osada, bez praw miejskich (gmina miejska powstała dopiero w 1934 r.), dominowane przez sąsiadujące miasta: Mikołów i Bieruń. Takie było położenie i takaż potencjalnie rola w ramach funkcjonowania księstwa. Piwowarstwo, a także w pewnym okresie i metalurgia, przydawały temu miejscu cech ośrodka gospodarczego. Równocześnie w relacji do powstałego górnośląskiego giganta przemysłowego, Tychy i dla niego były obrzeżne, aczkolwiek, w związku z rozwojem Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (GOP) wyraźnie zarysował się rozwój samej osady. Można powiedzieć, że specjalnością Tychów było położenie satelickie w relacji do „ośrodków". Nic dziwnego więc, że w poszukiwaniu terenów mających znaczenie dla planów deglomeracji GOP Tychy stały się istotnym punktem. Potrzebne były wartościowe dla urbanizacji tereny obrzeżne w stosunku do rdzenia GOP, oddalone a jednak bliskie i Tychy właśnie tak są położone. Zauważyli to Niemcy w swoich planach [9]deglomeracyjnych, nie trudno było zauważyć to jeszcze raz, w podobnych planach podjętych przez władze PRL tuż po wojnie.

Obrzeże czyli styk z „zewnętrzem", w tym przypadku oznacza tereny wokół konurbacji śląskiej. W 2017 roku zawiązała się Konurbacja Śląsko-Zagłębiowska obejmująca swym obszarem również Tychy. Tychy metropolią rangi europejskiej nie będą, ale mające wiele „zalążków" cech metropolitalnych, które powinny zostać rozwinięte dla dopełnienia kształtu miasta, oraz jego wszechstronnego rozwoju, do czego przynależność do Konurbacji z pewnością przyczynić się może. Mówiąc o „zalążkach" mam na myśli uwarunkowania istotne dla identyfikacji metropolitalnej, realnej do osiągnięcia w Tychach i wynikającej stricte z działalności ekonomiczno gospodarczej miasta, jego rozwoju i zarządzania nim[10].

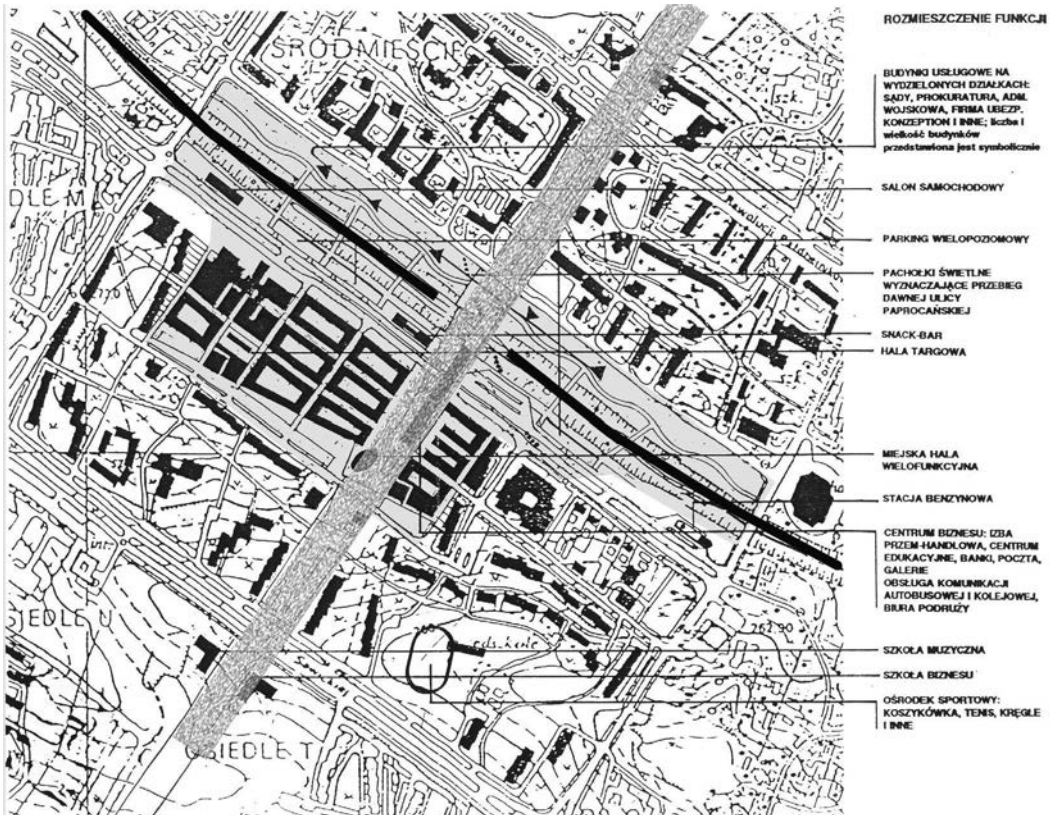
Szansą samą w sobie jest dla Tychów obecność w konurbacji, co pozwala będąc ośrodkiem mniejszym stać się częścią formacji większej. Wynikają z tego określone korzyści, ale nie powinno to zmieniać (osłabiać) dążeń do podniesienia rangi Tychów, choćby w ramach samej konurbacji. W ramach konurbacji pojawią się centra, czyli miejsca w tej konurbacji wyróżniające się, co jest celem wartym uwagi i realizacji - „tak jak ludzka rodzina, miasto może rosnąć jedynie poprzez reprodukcję i zwielokrotnienie, co musi oznaczać policentryzm" - jak pisze Leon Krier[11].

3. Szanse Tychów.
3.1 Układ miasta.

Jakie by nie przedstawiać kryteria opisujące cechy metropolitalne miasta, musi mieć ono układ urbanistyczny sprzyjający w osiąganiu tychże cech. Kluczowe jest także wypełnienie tego układu treścią, realizującą postulaty zgodnie z przytoczonymi powyżej kryteriami.
Tychy Miasto, jak w pewnym okresie nazywano nowobudowaną część Tychów, zrealizowane zostało wg projektu Wejchertów, a układ jest dość rozległy, wygodnie i przejrzyście skomunikowany[12]. Stanowi dobrze ustawiony „ruszt" znacząco już wypełniony funkcjami-kubaturami.

[9] Rozmawiałem o tych planach z Andrzejem Czyżewskim, który był Głównym Architektem Województwa w Katowicach w latach1984-88; wspomina o nich Stanisław Niemczyk, na podstawie planu urbanistycznego z 1941 (*www.bibula.com/?p=10305*, dostęp 16.04.2017).
[10] ibidem, Bohdan Jałowiecki określa własny system kryteriów przesądzających czy miasto można nazwać metropolią, tu przytoczono kilka z nich: przyjmowanie pochodzących z zagranicy czynników produkcji, inwestycji, siły roboczej oraz towarów i usług; goszczenie zagranicznych firm, siedzib i filii międzynarodowych przedsiębiorstw, banków, instytucji pozarządowych, naukowych i oświatowych (szkoły), uniwersytetów o znacznym udziale studentów cudzoziemców oraz placówki dyplomatyczne; eksportowanie czynników produkcji: przedsiębiorstw, banków i innych instytucji społeczno-gospodarczych, kulturalnych i naukowych; bezpośrednie połączenie siecią transportu i komunikacji z zagranicą, systemem autostrad, szybkiej kolei, lotniska międzynarodowego.
[11] L.Krier, Architektura-wybór czy przeznaczenie? tłum. P. Choynowski. Arkady, Warszawa 2004, [za] społeczno-kulturowe podstawy gospodarowania przestrzenią, wybór tekstów, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2009, s.244.
[12] Projekt konkursowy z 1951 roku i wstępny plan zagospodarowania miasta z 1952 roku.

Ponieważ wypełnienie, zwłaszcza w częściach południowych, jest relatywnie „rzadkie", dobrze się nadaje do przyjęcia metropolitalnych atrybutów, takich jak obiekty administracyjne, naukowe, badawcze i podobne, z zachowaniem przestrzenności i zieleni publicznej, tak istotnych w planie miasta. Swego rodzaju egzemplifikacją jest obszar wskazany w projekcie Wejchertów na centrum, który pokazuje wspomniane wyżej problemy na zredukowanym obszarze[13]. „Zagęszczanie" poprawi przy okazji braki wynikające z wielkich dystansów[14], utrudniających tworzenie się dobrych relacji społecznych w mieście.



Rys 1. Centrum Tychów. Tychy city center.

Plansza przedstawia rozwiązanie konkursowe z 1996 roku, rozmieszczenia zabudowy centrum Tychów.
Obszar szary zaszarzane na planie to teren projektowanego centrum.
Oś Zielona miasta to linia Pn.Wsch - Pd.Zach. - na planie szare pasmo.
Linia kolejowa to linia Pd.Wsch.- Pn.Zach. - na planie czarna linia ciągła.

Nie ulega wątpliwości, że takie zadanie jest trudne, delikatne, wymagające rozwiązań szczegółowych i różnorodnych, zależnie od konkretnej lokalizacji, bo różnią się one w ramach miasta, w którym widać wyraźnie „ewolucję" systemu budowlano-ekonomicznego, ewoluującego do dosadnie zdefiniowanego przez Wojciecha Kosińskiego, jako „brutalny i szpetny modernizm"[15]. Najtrudniejszym zadaniem jest stworzenie zapotrzebowania na takie dogęszczenie, a więc zwiększenie ilości ludzi mieszkających i pracujących w tych rejonach, albo z jakichś powodów je odwiedzających. Jest to skomplikowany proces społeczno-gospodarczy i ważnym jest, aby sukcesywnie „zagęszczać" przestrzeń, w starannie wybranych do tego miejscach. Nie będzie

[13] Sprawdzaliśmy to praktycznie w roku 1996, wygrywając konkurs SARP O. Katowice na ideę nowego centrum Tychów. Zespół autorski w składzie arch.arch. Małgorzata Włodarczyk, Marcin Włodarczyk, Janusz Sepioł, Katarzyna Oleksińska.
[14] J.Gehl, Miasta dla ludzi, tłumaczenie i wydanie w języku polskim, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014, (Cities for people), Kopenhaga 2010, s.47.
[15] W. Kosiński, Miasto i piękno miasta, Politechnika Krakowska, Kraków 2011, s. 118.

to łatwe zagadnienie planistyczne, a zdecydowanie wymaga działania w skali całego miasta. W obecnym stanie prawnym jest to możliwe tylko na etapie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, co stanowi wyzwanie dla Tyszan na następne lata. Osiąganie postępu może być ściśle związane z rozwijaniem tych elementów miasta, które decydują o jego metropolitalnym charakterze.

Całe miasto jest sprawnie połączone przestrzeniami publicznymi ulic, dając mu, jak chcą zwolennicy koncepcji strukturalizmu[16], czytelną organizację w aspekcie budowania związków wewnętrznych i ich hierarchizacji[17]. Wyznaczając, zawarte w tytule artykułu, miejsce oraz szanse Tychów pośród miast metropolitalnych konurbacji, jako pierwszą z szans widziałbym atut nowoczesnego, pojemnego, uporządkowanego zaplanowania miasta. Podobnie wartościowa jest przestrzeń wolna, relatywnie łatwa do przyjęcia nowych „wyzwań".

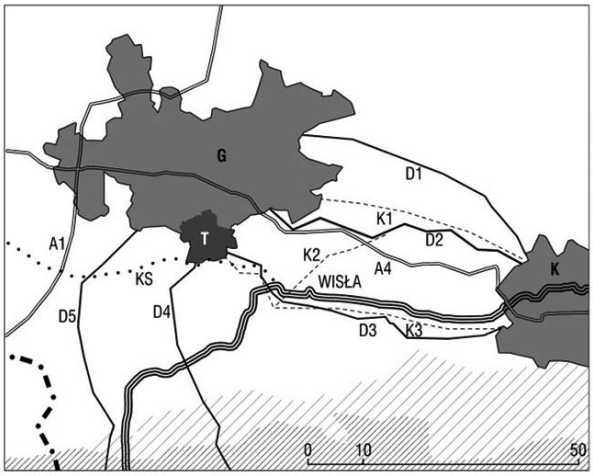
4.2 Położenie.

Podobny potencjał drzemie w relacjach zewnętrznych miasta, skomunikowaniu w ramach konurbacji oraz w kierunkach dalszych: południowych - z Czechami i Słowacją włącznie, jak i w kierunkach zachodnich oraz wschodnich - aż po Ukrainę. Szansa druga dla miasta to otwarcia komunikacyjne o relatywnie dużej palecie kierunków bliskich i dalekich. Ponieważ trudno mówić o Tychach jako metropolii samej w sobie, więc rozpatrywać je trzeba w ramach zdefiniowanego Obszaru Metropolitalnego[18].

Jest takich obszarów wyznaczonych w Polsce 12, a szybki rzut oka na ich układ i wielkość pozwala zauważyć, że: Katowicki obszar metropolitalny jest drugim co do liczby mieszkańców (2,8 mln), po warszawskim, oraz co jeszcze ciekawsze i jedyne w naszym kraju, to bezpośredni styk z krakowskim obszarem, trzecim co do wielkości (2,1 mln). Czy taki styk prowadzi do połączenia? Na pewno takiemu połączeniu sprzyja. Popatrzmy na lokalizację Tychów w takiej konfiguracji. Tychy posiadają następujące relacje komunikacyjne, tu nazwane osiami komunikacji. Oś w kierunku Mikołowa. która de facto rozdziela się na Cieszyn-Gliwice-Katowice. Oś w kierunku Katowic. Niezależnie od tej mikołowskiej, do Katowic prowadzą jeszcze dwie inne. To naturalne, biorąc pod uwagę bliskość obu miast. Są to jednocześnie drogi łączące z Aglomeracją Śląską. Oś w kierunku Mysłowic (a to już Zagłębie, a nie Górny Śląsk, ale nadal Aglomeracja), więc z jednej strony oś antagonizmu, ale także oś „łączenia światów" powstałych wskutek podziałów terytorialnych, chociażby okresu zaborów. Oś w kierunku Oświęcimia, współgrająca z kierunkiem Chełmka, który to kierunek jest najkrótszą drogą do Krakowa. Kierunek oświęcimski łączy Tychy z Galicją i de facto prowadzi również do Krakowa. Pozostała jeszcze oś w kierunku Bielska-Białej, a więc oś pokrywająca się z dawną, zachodnią granicą Galicji, oraz po drodze w kierunku pszczyńskim, więc historycznie dośrodkowym.

Z prezentacji kierunków komunikacyjnych wyłania się fakt szczególnego położenia miasta na styku z Małopolską i Krakowskim Obszarem Metropolitalnym. Jakakolwiek nastąpić ma interakcja tych dwóch obszarów, Tychy mają szansę brać w tym udział.
Analizując mapę zbliżających się dwóch aglomeracji łatwo zauważyć linie dróg będących bardziej lub mniej zagęszczonym urbanizacją korytarzem komunikacyjnym. Są to trzy szlaki drogowe o przebiegu równoleżnikowym, trafiające w obwodnicę Krakowa, oraz autostrada A3. Z autopsji wiadomo, że nie działają one w jednakowo intensywnym stopniu. Oś najbardziej wysunięta na północ jest najsilniej obciążona[19]. Oś autostradowa wprawdzie łączy aglomeracje, ale mało aktywizuje obszary przez które przechodzi. Środkiem analizowanego obszaru biegnie oś Alwerni.

[16] A. Palej, Współczesna problematyka przestrzenna miast i jej historyczne tło, s.71, 80.
[17] K. Lynch, Obraz miasta, Wydawnictwo Archiwolta, Kraków 2011, s. 111. ISBN 978-83-931118-0-0.
[18] obszar metropolitalny – określony jako „obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju", wg. Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030).
[19] Łatwo to ocenić po infrastrukturze drogowej i elementach niwelujących uciążliwości drogi i ruchu pojazdów dla mieszkańców w pobliżu.



G Konurbacja Górnośląska
K Metropolia Krakowska
T Tychy
osie komunikacji:
A1 autostrada A1
A3 autostrada A4
D1 droga krajowa do Krakowa przez Olkusz
D2 droga krajowa do Krakowa przez Alwernię
D3 droga krajowa do Krakowa przez Zator
D4 droga krajowa do Bielska-Białej
D5 droga krajowa do Cieszyna
K1 linia kol. Katowice - Kraków
K2 linia kol. Oświęcim - Trzebinia
K3 linia kol. Oświęcim - Skawina
KS Kanał Śląski - projekt

Rys 2. Tychy i najbliższe sąsiedztwo . Tychy and it's closest neighborhood.

Tereny przy rzece Wiśle są mało zurbanizowane, raczej o charakterze wiejskim, ale krajobrazowo cenne. Podobnie oś południowa z Oświęcimiem i Zatorem. Tychy, co ważne, łączą się z dwiema z tych osi i są naturalnym tranzytem dla osi środkowej - Chełmek / Alwernia i osi południowej - Oświęcim / Zator / Skawina. Dążenie ku sobie aglomeracji Śląskiej i Krakowskiej zintensyfikuje ruch wzdłuż osi je łączących, co w dwóch na trzy istniejące będzie miało bezpośredni związek z Tychami.

Prezentowane osie komunikacyjne, w każdym przypadku są połączeniem drogowym. Ale niektóre z nich mają ogromny potencjał będąc także szlakiem kolejowym. Linia kolejowa Tychy - Bielsko-Biała to od roku 1868[20] połączenie gospodarki Księstwa Pszczyńskiego, potem przedłużona dla połączenia także z Górnym Śląskiem. Połączenie kolejowe z Katowicami to dwa szlaki kolejowe, przez Murcki i przez Podlesie. Jest jeszcze linia kolejowa prowadząca na wschód, a to jest kierunek bardzo istotny dla rozważań o łączeniu się aglomeracji katowickiej i krakowskiej. W zasięgu „torów" jest Oświęcim, a dalej malownicza trasa do Krakowa, przez Zator i Skawinę. Przed Oświęcimiem rozwidlenie daje znakomitą możliwość dotarcia do Chełmka i Chrzanowa. Ten odcinek łączy się w Trzebini z główna trasą kolejową Katowice - Kraków. Potencjał, poza główną linią wspomnianą wyżej, jest mocno niewykorzystany, ale łatwe jest osiągnięcie nowoczesnego poziomu po modernizacjach torowisk i infrastruktury przystankowej. Oczywistym jest, że rozwój transportu musi iść równolegle z zagęszczaniem się aktywności społeczno-gospodarczych, ten transport wykorzystujących[21].

Ważnym elementem jest rzeka Wisła. Tychy, w czasie posiadania swojego największego terytorialnego obszaru (1975 - 1991) miały bezpośredni dostęp do Wisły. Zainspirowało to ówczesne władze do zrealizowania gigantycznego portu przeładunkowego węgla, który to pomysł szybko upadł. Od ujścia Przemszy do Krakowa szlak wodny ma obecnie klasę III (650-1000 t), a więc ma jakieś potencjalne znaczenie komunikacyjne. W jaki sposób wykorzystanie Wisły może być pożyteczne dla obu aglomeracji, śląskiej i krakowskiej? Może funkcjonować jako szlak transportu masowego, ale z pewnością jest atrakcyjnym szlakiem turystycznym. Wisła, jak każda większa rzeka stanowi duży potencjał w dziedzinie turystyki i rekreacji, tak wewnątrz aglomeracji jak i w skali kraju (stąd krok do skali europejskiej)[22]. Walor stanowi sam nurt jak i brzegi, w obu przypadkach kreując atrakcyjne szlaki turystyczne.

[20] Odcinek z Dziedzic do Bielska otwarto 17 grudnia 1855 jako fragment Kolei Północnej. 15 listopada 1868 otwarto odcinek z Tychów do Dziedzic (https://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_139, dostęp 16.02.2018).
[21] Potrzebna jest także szybka komunikacja kolejowa wewnątrz aglomeracji, ale proces tworzenia takiej już się rozpoczął.
[22] Plany realizacji kanału Odra – Dunaj – Łaba, rozpoczęto realizować w 1901. Kanał Śląski połączyć ma Odrę (okolice Raciborza) z Wisłą (okolice Oświęcimia).

Tychy położone są blisko gór ale jednocześnie daleko. Położenie Bielska-Białej jest znacznie korzystniejsze. Trudno więc będzie budować bazę ekonomiczną w oparciu o turystykę górską wszelkiego rodzaju. Zatem dodanie do oferty atrakcji turystycznych wzdłuż brzegów Wisły jest dla tej części konurbacji śląskiej zdecydowaną szansą Tychów, pełniących rolę animatora rekreacji w kierunku południowym i wschodnim, w oparciu o Beskidy i rzeką Wisłę, a także pozostałości Puszczy Pszczyńskiej.

Podsumowanie.

Tychy mają potencjał lokalnego centrum metropolitalnego, w układzie policentrycznym Metropolii Górnośląsko-Zagłębiowskiej. Układ przestrzenny miasta i niepełny stopień jego wypełnienia daje możliwość przyjęcia nowych funkcji, w tym także tych o charakterze metropolitalnym. Rozwój samej substancji miejskiej będzie przejrzysty i znakomicie ułatwiony, dzięki klarownemu i pojemnemu przestrzennie szkieletowi urbanistycznemu. Układ przestrzenny nowych wypełnień szkieletu musi zostać poprzedzony nowoczesnym spojrzeniem planistycznym na rolę i kształt miasta, aby dobrze wpasować funkcjonowanie w ramach konurbacji i wykorzystać tendencje specjalizacyjne, umacniające rolę wśród policentrów.

Lokalizacja miasta w południowo-wschodniej części Konurbacji Śląsko -Zagłębiowskiej daje Tychom szansę komunikacji i ruchu ludności tak codziennego, zarobkowo-edukacyjnego, jak i rekreacyjnego, weekendowego. Ruch taki warto przyciągnąć i wykorzystać dla rozwoju miasta. Szczególnie obiecujące są kierunki realizujące zbliżenie z aglomeracją krakowską.

Przemysł samochodowy włączył Tychy do elitarnej grupy europejskich miast-producentów aut, ale dotychczas trudno zauważyć przyrost znaczenia samego miasta, a zwłaszcza skutków w postaci przyrostu funkcji i obiektów o znaczeniu metropolitalnym. Niemniej potencjał jest duży a i firmy FIAT i GM nie są jedynymi partnerami zagranicznymi, osadzonymi w Tychach, co reprezentuje tyska podstrefa Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Może warto, wykorzystując powyższe atuty przestrzenne postawić na innowacyjność i badania naukowe i wdrożeniowe? Wzorem dla takich działań mógłby być na przykład Rzeszów?

Bibliografia

1. Adamczewska-Wejchert, H.; Wejchert, K.: Jak Powstawało Miasto. Monografia Planowania. Cz. I-II. Tychy: Pergamon, 1995. ISBN 83-903560-0-7, s. 10-11, 42-45.
2. Gehl, J.: Miasta dla ludzi, [przekł. z duńskiego: Szymon Nogalski]. Kraków: Wydawnictwo RAM, 2014. ISBN 978-83-928610-4-1.
3. History of danube-oder-elbe waterway [online]. [Dostęp 19 sierpnia 2018]. Dostęp w Internecie: *www.d-o-l.cz/index.php/pl/oprojekcie/obecnystan*.
4. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, [zespół pod kier. Piotra Żubera et al.]. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2012. ISBN 978-83-7610-359-4, s. 176-178.
5. Kosiński, W.: Miasto i piękno miasta. Kraków: Politechnika Krakowska, 2011. ISBN 978-837242-604-8, s. 118.
6. Krier, L.: Architektura-wybór czy przeznaczenie? Tł. P. Choynowski. Warszawa: Arkady, 2004. w: Społeczno-kulturowe podstawy gospodarowania przestrzenią: wybór tekstów. Warszawa: Wydawnictwo SGGW, 2009. ISBN 978-83-7583-155-9, s.244.
7. Linia kolejowa nr 139, Wikipedia, [online]. [Dostęp 16 luty 2018]. Dostęp w Internecie: *www.pl.wikipedia.org/wiki/Linia_kolejowa_nr_139*.
8. Lynch, K. : Obraz miasta. Kraków: Wydawnictwo Archiwolta, 2011. ISBN 978-83-931118-0-0, s. 111.
9. Majer, A.: Socjologia i przestrzeń miejska. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN, 2010. ISBN 978-83-01-16328-0, s. 328.
10. Palej, A. : Współczesna problematyka przestrzenna miast i jej historyczne tło. W: Elementy analizy urbanistycznej. Kraków: Politechnika Krakowska, 1998. ISBN 83-903878-7-5, s.71- 80.
11. Szmytkie, R.: W kwestii metropolii i obszarów metropolitalnych. W: Metropolizacja: realne problemy - potencjalne rozwiązania: materiały konferencyjne, Wrocław, 19-20 kwietnia 2013 r. [online]. Wrocław: Interdyscyplinarne Studenckie Koło Rozwoju Administracji ISKRA, 2013. [Dostęp 2 kwietnia 2018]. Dostęp w Internecie: *www.przeglad.prawo.uni.wroc.pl/wpontent/uploads/2014/06/Szmytkie_PAP_nr_2_2013.pdf*.

TYCHY - STATUS AND CHALLENGES WITHIN THE UPPER SILESIA INDUSTRIAL DISTRICT METROPOLITAN CENTERS NETWORK

SUMMARY

The location of Tychy has always been and is „rougher." From the foundation of the settlement to the end World War 2 Tychy has functioned on the outskirts of the Duchy of Pszczyna. That were the location and the role. Brewing, and also in a certain period metallurgy, gave this place some features of the center. No wonder, then, that in search of areas of importance in the degglomeration plan of the Upper Silesia Industrial District, Tychy has become important point. A valuable and peripheral areas in relation to the GOP were needed, distant but at the same time close. Tychy, from 2017 included in the Upper Silesian-Zagłębie Metropolis are located on the southern edge. In this area (which generally covers the GOP area) local centers will appear, i.e. places in this conurbation stand out. Any criteria for defining the traits characterizing a policenters should not be presented, such places must have a favorable urban layout. The key is to supplement the city structures with „content" characteristic of the metropolis, both architectural and socio-economic. Tychy has a modern plan with a relatively „rare" filling with architectural structure. Thus, there is room for new administrative, scientific, research and similar areas, and all this has a chance for efficient communication, both within the city and potentially in the depths of the conurbation, and further in the southern directions - with the Visegrad Group countries. It is worth showing the chances that stand in front of the city, which found itself in a geographic and economic configuration.

KEYWORDS

city of Tychy, metropolitan area, policenters, upper silesian industrial region

dr hab. inż. arch. Jan WRANA, prof. PL
Politechnika Lubelska, *e-mail: arch.janwrana@gmail.com, j.wrana@pollub*

PROCES REWITALIZACJI I CENTRA WSPÓŁCZESNEGO LUBLINA

STRESZCZENIE

Mottem i zarazem hasłem promującym Lublin jest „Miasto inspiracji" - które potwierdza współpracę partnerską dla spójności miasta - urbanistów i władz Lublina. Współpraca samorządu, służby konserwatorskiej, środowiska akademickiego i twórców (architektów, urbanistów, architektów krajobrazu) skutkuje widocznym programowym rozwojem miasta prezentowanym podczas uroczystości 700 - lecia. Lublin rozpoczął drogę zmierzającą do statusu prężnie rozwijającej się metropolii z bogatą historią i wielokulturowym dziedzictwem, miastem przyjaznym dla człowieka i zwartym przestrzennie. Prowadzony od 10 lat Program Rewitalizacji dla Lublina przyczynia się do realizacji priorytetów zawartych w dokumentach: a) Strategii Rozwoju Województwa Lubelskiego. b) Program Rozwoju i Rewitalizacji miast dla Województwa Lubelskiego, w którym obecnie ponad 80 gminnych programów (w tym miast) Krasnystaw, Kock, Puławy, Ryki, Tomaszów Lubelski, Lublin (oraz mniejszych ośrodków): Wierzbica, Jastków, Jabłonna, Ułęż jest finansowanych w ramach Regionalnego Programu Województwa Lubelskiego, dzięki wsparciu Unii Europejskiej.

SŁOWA KLUCZOWE

miasto, Lublin, rewitalizacja, synergia, zrównoważony rozwój

WPROWADZENIE

Przyjęta w roku 2005 Strategia Rozwoju Miasta przez Radę Miasta Lublina zatytułowana *Scenariusze przyszłości. Uwarunkowania jakościowe rozwoju Miasta Lublina w związku z podniesieniem do rangi europolu* oraz jej aktualizacja w roku 2008 wynikająca z wdrażania programu *„Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013". Lublin miasto inspiracji. Strategia rozwoju miasta Lublin*, zakłada „Wieloletni plan inwestycyjny na lata 2009-2015". Opublikowana Uchwała nr 165/ XI/ 2011 Rady Miasta Lublin z dnia 30 czerwca 2011 *„Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin."* nawiązywała do Koncepcji Polityki Przestrzennej Kraju, która zaliczyła aglomerację lubelską do jednego z ośmiu potencjalnych europoli. tj. europejskich ośrodków rozwoju., oraz wyznaczała poprawę wizerunku miasta:
„Lublin stoi przed wyzwaniem takiego przekształcenia swego wizerunku, by znaleźć się w grupie miast europejskich średniej wielkości, o bogatym dziedzictwie historycznym i dużej atrakcyjności kulturowej, które określa się obecnie terminem „miast drugiej szansy", jako ośrodki wykorzystujące postindustrialny model rozwoju.[1]"

Przedstawione w opublikowanej Uchwale Rady Miasta z dnia 30.VI. 2011 *„Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin"* - strategiczne miejsca węzłowe oraz historyczna strefa śródmieścia Lublina, zostały uzupełnione „obiektami wyższego rzędu" t.j. strategicznymi usługami wyższego rzędu, koniecznymi w budowaniu struktury aglomeracji lubelskiej, jej niezbędnych urzędach, w strukturze przestrzennej opierającej się na promieniście usytuowanych miastach satelitarnych.

[1] J. Wrana, Rola i znaczenie architektury w procesie scalania struktury przestrzennej miasta na przykładzie Lublina, monografia , Politechnika Lubelska, Lublin 2014, Aneks I, s.159-181, (...) Przykładami ośrodków są, m in. Edynburg, York na Wyspach Brytyjskich, Nancy, Montpellier, Avinion we Francji, szereg średnich miast niemieckich, Toledo i Barcelona w Hiszpanii czy Turku w Finlandii. Warunkiem takiego awansu Lublina jest przeniknięcie wszelkich działań rozwojowych świadomością wartości jego historii i respektu dla jego krajobrazu kulturowego. Zachowanie historycznej zabudowy śródmieścia, która ma najistotniejsze znaczenie dla tożsamości może stać się jednym z istotnych walorów Lublina, nie tylko jako podstawy dla rozwoju turystyki, ale także jako czynnika budującego poczucie lokalnej wspólnoty interesów. (...) Podstawowe przekształcenia miasta byłyby skierowane na poprawę jakości już istniejącej tkanki miejskiej – co jest o tyle uzasadnione, że skokowy rozwój ilościowy miasta dokonał się już w latach 70 i 80 kosztem dbałości o spójność organizmu miejskiego.

W prowadzonych badaniach nad rolą architektury w procesie scalania struktury przestrzennej miasta, proponowaną metodą „synergii" poprzez świadome kształtowanie formy architektonicznej, autor badań inicjuje proces scalania (przywracania spójności struktury miasta) poprzez „nowoczesną architekturę integracyjną o znaczeniu węzłowym", która *poprzez aktywny jej zdefiniowany walor wynikający z poszanowania „kontekstu miejsca" tworzy we wnętrzach synergiczne związki i otwiera przestrzeń dla następców kolejnych współpracujących inwestycji – wzbogacając jednocześnie wizerunek miasta.*[2] Zjawisko „synergii" wystąpi również wtedy, gdy nastąpi współdziałanie obiektu i jego lokalizacji, a efekt jest ważniejszy niż w przypadku zlokalizowania danego budynku w innym miejscu. Przykładami takich rezultatów działań będzie; rewitalizacja otoczenia, ożywienie dzielnicy czy też scalenie fragmentów miasta. G. Schneider-Skalska pisze, że „*znaki w postaci wybitnych dzieł architektonicznych są konieczne dla prawidłowego funkcjonowania miasta, (...) sprzyjają pozytywnej stymulacji*[3].

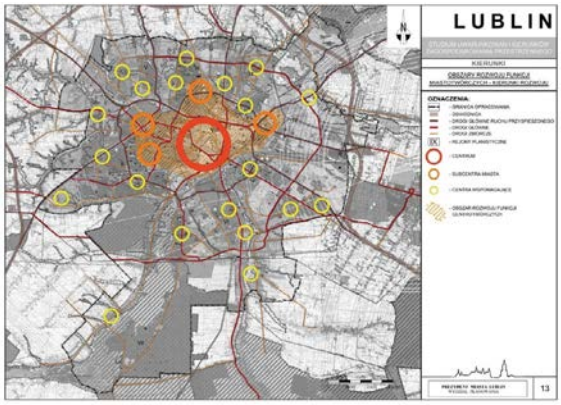
Inicjatorem Strategii Rozwoju Lublina na lata 2013-2020[4] i jej głównych założeń „Lublin miasto inspiracji" w okresie którym przypada 700 lecie miasta był Krzysztof Żuk - Prezydent miasta".[5] Kontynuowany w tym okresie program rewitalizacji dla Lublina przyczynia się do realizacji priorytetów zawartych w dokumentach: a) Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego, b) Program Rozwoju i Rewitalizacji miast Województwa Lubelskiego. Prowadzone są prace rewitalizacji: 1) Stare Miasto (pow. 12 ha, liczba mieszkańców 1 759)[6], 2) Śródmieście (pow. 244 ha, liczba mieszkańców 15 398)[7]; - ograniczanie w rejonie śródmieścia ruchu kołowego, renowacja Starego Miasta, renowacja Teatru Starego oraz Teatru im. Juliusza Osterwy, rewitalizacja parków ; Park Saski i Park Ludowy, przestrzeni publicznej w centrum miasta; oprócz Placu Litewskiego, Plac Teatralny, Plac Katedralny, Plac po Farze, Plac Zamkowy,

[2] Tamże s. 60-61. Il. 9. Centrum - fragment miasta. Wnioskowany schemat zamierzeń scalających. Proces scalania miasta poprzez nowe obiekty kubaturowe o znaczących walorach architektonicznych.
[3] G. Schneider-Skalska, Dzieło architektoniczne zawsze w kontekście, „Czasopismo Techniczne" Politechniki Krakowskiej, z.7-A/2010, s.155.
[4] Lublin miasto inspiracji. Strategia Rozwoju Lublina na lata 2013-2020, załącznik nr 2 do Uchwały nr 693/ XXVIII /2013 Rady Miasta Lublin z dnia 28 lutego 2013 r.
[5] J. Wrana, Rola i znaczenie architektury w procesie scalania struktury przestrzennej miasta na przykładzie Lublina, monografia , Politechnika Lubelska, Lublin 2014, Aneks I, „Lublin miasto inspiracji". Aneks II Wśród wskazanych obszarów należy zaznaczyć; (...) 1.5. Nowy urbanizm. Rozwiązania problemów nowoczesnych metropolii kryją się w tradycyjnych wzorcach miast „na Ludzką miarę". Polska droga do efektywności struktury miejskiej powinna stać się próbą poszukiwania odpowiedzi na kryzys miast. Narastające problemy obsługi „rozlewających się" miast w połączeniu z rosnącymi kosztami transportu przesadzają o konieczności skrócenia „martwych przebiegów". Odpowiedzią na nią jest koncepcja wielofunkcyjnej i policentrycznej sieci dzielnic, w których mieszkańcy są w mniejszym stopniu zmuszeni do codziennych dojazdów. „Nowy urbanizm" to poszukiwanie sposobów na ograniczenie coraz dotkliwych kosztów ekonomicznych, ekologicznych i czasowych, wynikających z dotychczasowego rozwoju miast w oparciu o rozdzielanie przestrzeni o różnych funkcjach. Jest on także propozycją powrotu do tradycyjnej estetyki i funkcjonalności miast historycznych.
[6] Kontynuacja programu - rewitalizacja dla Lublina; STARE MIASTO, projekty: A.1. Rozszerzenie systemu monitoringu kamer policyjnych na terenie Starego Miasta, A.2. Zagospodarowanie publicznych przestrzeni integrujących, A.3. Klasztor w sercu miasta - etap II, A.4.pomoc finansowa dla renowacji zasobów mieszkaniowych w zabudowie historycznej, A.5. Remont Bramy Rybnej, A.6. Modernizacja biblioteki, A.7. Renowacja kamienicy ul. Grodzka 20, A.8. Renowacja Teatru Starego, A.9. Podziemna trasa turystyczna, A.10. Klasztor w sercu miasta - etap III, A,11. Renowacja pałacu Pawęczkowskich, A.12. „Kamienice miasta", A.13. Modernizacja budynku Archiwum Państwowego w Lublinie, A.14. Etap końcowy renowacji kompleksu Archikatedry Lubelskiej, A.15. Renowacja zespołu klasztornego z kościołem św. Wojciecha.
[7] Kontynuacja programu - rewitalizacja dla Lublina; ŚRÓDMIŚCIE, projekty: B.1. Rozszerzenie systemu monitoringu kamer policyjnych na terenie Śródmieścia, B.2. Renowacja kompleksu klasztoru powizytkowego dla potrzeb Centrum Kultury, B.3. Przebudowa ul. Narutowicza (od ul. Okopowej do ul. Głębokiej) wraz z ulicami przyległymi oraz adaptacja budynku przy ul. Narutowicza 32 na potrzeby Państwowej Szkoły Muzycznej II stopnia im. T. Szeligowskiego, B.4. Przebudowa ulic 3-go maja i Radziwiłłowskiej wraz ze skrzyżowaniami, B.5. Rozwój Zakładu Doskonalenia Zawodowego przy ul. Królewskiej, B.6. Aktywizacja Młodzieżowego Domu Kultury przy ul. Bernardyńskiej, B.7. Renowacja Ogrodu Saskiego, B.8. Termomodernizacja budynków przy ul. Bernardyńskiej 11 i Środkowej, B.9. Pomoc finansowa dla renowacji zasobów mieszkaniowych w zabudowie historycznej, B.10. Centrum wielofunkcyjne przy ul. Jasnej. (oraz kolejnych 15 pozycji projektów w programie rewitalizacji).

Rys. 1. Place Śródmieścia Lublina (przestrzenie publiczne - Urząd Miasta Lublin, Wydział Architektury, Budownictwa i Urbanistyki, Lubelska Pracownia Urbanistyczna, Plac Litewski, Lublin 2009.

1. Lata 1337 - 2017 700-lecie Miasta Lublina.

W roku 2017 miasto Lublin obchodziło 700 lecie uzyskania praw miejskich. Program uroczystości podkreślił determinację w wykorzystaniu przez władze miasta oraz mieszkańców - szans dla realizacji nowego wizerunku miasta oraz wdrażania procesu zintegrowania, wielokulturowej tożsamości miasta oraz poszanowania dziedzictwa które są programowym celem zaktualizowanego i przedłożonego „STUDIUM UWARUNKOWŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBLINA (kierunki), wyłożonego publicznie w połowie 2017 roku. (po zebranych uwagach ponownie wyłożonego w połowie marca 2018 r.



Rys.2. Urząd Miasta Lublin, Wydział Planowania. Wyłożenie Studium 2017. Obszary rozwoju funkcji miastotwórczych; Legenda, 1. Centrum Miasta, 2. Subcentra Miasta, 3. Centra wspomagające, 4. Obszar rozwoju funkcji centro twórczych.

W przedstawionej strukturze miasta zwracają uwagę zmiany w głównej ścieżce rozwoju CENTRUM z miejscami węzłowymi, powodując pojawienie się inicjatyw „spójności – związku wnętrz"- będących syntezą w prowadzonych badaniach przez autora na temat roli architektury w procesie scalania miasta oraz związków pomiędzy projektami rewitalizacji a konstrukcją urbanistyczną śródmieścia: Kierunek rozwoju WZ - Plac Litewski oraz Plac Teatralny - *„PASAŻ MIEJSKI"*

a) Rewitalizacja (połączenie Starego Miasta" poprzez wydłużenie bezkolizyjne Krakowskiego Przedmieścia do końca PLACU LITEWSKIEGO „Salonu Miasta" oraz jego rewitalizacja z wyłączeniem komunikacji samochodowej w tej przestrzeni - zakończona w 2017 r. (jest wynikiem przeprowadzonych Warsztatów Międzynarodowych w 2008 roku z udziałem prof. J. Gehla[8], oraz Konkursu zorganizowanego w roku 2010 przez Urząd Miasta z SARP o/Lublin.

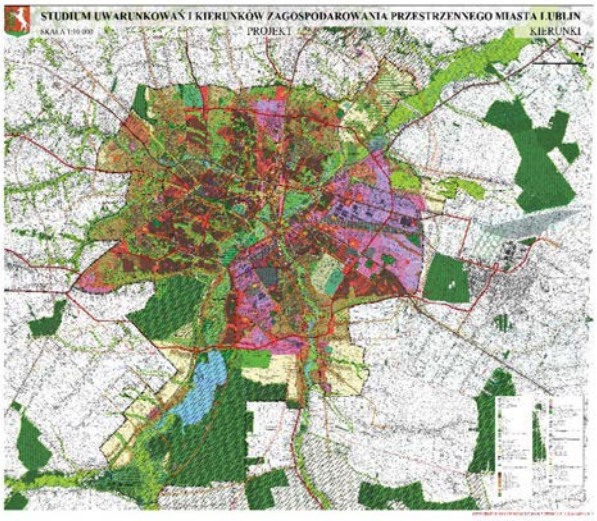
b) Rewitalizacja (przestrzeni publicznej) PLACU TEATRALNEGO z ważnym miejscem węzłowym Centrum Spotkania Kultur - uznanym za jedno z najciekawszych rozwiązań architektonicznych ostatniej dekady. Od strony zachodniej Plac Teatralny zamyka nowy obiekt Urzędu Marszałkowskiego.

[8] zespołem organizacyjnym warsztatów kierował autor artykułu

Zdj. 2. Plac Teatralny, - na wprost Lubelskie Centrum Kultury, po prawej wejście do Centrum Spotkań Kultur, na Placu Teatralnym.

Zdj. 3. Elewacja Centrum spotkań Kultur w pierzei Placu Teatralnego, projektant arch. B. Stelmach (Lublin), wykonawca obu inwestycji : BUDIMEX oddział Lublin. (zdjęcia autora).

Zdj. 4. Plac Litewski – Główna przestrzeń publiczna Lublina, oddana w 2017 r. (w roku obchodów 700-lecia miasta) po wykonanej rewitalizacji, po prawej proj. Biuro Architektoniczne IDEA s.c. Urszula i Jacek Cierplińscy, wykonawca BUDIMEX. (po prawej na zdjęciu w oddali początek pasażu (deptak) Krakowskie Przedmieście (od Starego Miasta do Placu Teatralnego). zdjęcia autora.



Rys. 3. Projekt „STUDIUM UWARUNKOWŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA LUBLINA (kierunki) wyłożone w roku 2017., oraz powtórnie w roku 2018.

c) Miasto przygotowało oraz systematycznie wdraża długoletni program inwestycyjny miejskiego układu drogowego. Lublin jako jedno z niewielu miast w Polsce będzie miało dwie obwodnice tj. małą i dużą zewnętrzną oraz obecnie wdrażaną w części wschodniej i północnej wewnątrz miejskiej obwodnicy drogowej tj. pośredniej trasy pomiędzy małą a dużą obwodnicą miasta.
d) Oddany wiadukt „węzeł komunikacyjny" na alei Solidarności udrożnił nowy „korytarz" północ-południe (Rzeszów - „węzeł Lublin Czechów")
e) Zaakceptowany jest południowy odcinek obwodnicy od „węzła Lublin Węglin" (Konopnica) do „węzła Lublin Felin (Witosa)", długości 18 km.
f) Rozpoczęte są prace przygotowawcze dla przebudowy głównego „węzła komunikacyjnego „Dworca kolejowo -autobusowego", oraz „Traktu miejskiego" - pasa „korytarza komunikacyjnego" - tzw. „witacza miasta" wzdłuż sylwety Starego Miasta - trasa do „miejsc węzłowych" Tarasy Zamkowe oraz Podzamcze.

Podsumowanie.

Dwukrotne spotkania autora artykułu w Lublinie z mistrzem prof. J. Gehl'em są inspiracją do prowadzenia kolejnych prac badawczych dotyczących procesu integracji, procesów scalających strukturę przestrzenną miasta w inicjowanym od roku 2015 cyklu spotkań - dialogu „Synergii w architekturze" – zarówno w warsztatach studenckich jak na konferencjach naukowych. Poprzez prowadzone warsztaty studenckie, tworzone zespoły aktywnie prowadzące dialog z mieszkańcami w celu poznania ich życiowych potrzeb oraz podczas wspólnej dyskusji w wariantowaniu dróg przekształceń, wspólnej przestrzeni miast Lubelszczyzny; Zamość, Żółkiewka, Zaklików, Wożuczyn, powstają wstępne koncepcje rozwiązań projektowych. Poszukuję jednocześnie podczas wspólnych dyskusji na konferencjach, o „węzłach integrujących" diagnozy dla uzyskania struktury przestrzennej miasta; „miasta dla ludzi - miasta przyjaznego - miasta inspiracji".

Podjęte przez Wydział Planowania Urzędu Miasta Lublina prace planistyczne w nowym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zaproponowaniu Przestrzennego Miasta Lublina (wyłożenie po konsultacjach w 2018) zaproponowały dla Lublina (jako jednego z nielicznych miast w Polsce) rozwiązanie trzech obwodnic współpracujących promieniście z układem ulic miejskich. Jednocześnie wskazały na przyszłą strukturę Lubelskiego Obszaru Metropolitarnego z promieniście usytuowanymi miastami - Satelitami : 1. Lubartów, 2. Łęczna, 3. Piaski, 4. Bychawa, 5. Bełżyce, 6. Nałęczów.

Bibliografia

1. J. Gehl, Miasta dla ludzi, tłumaczenie i wydanie w języku polskim, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014, (Cities for people), Kopenhaga 2010.
2. J. Gehl, Życie między budynkami. Używanie przestrzeni publicznych, tłumaczenie i wydanie w języku polskim, Wydawnictwo RAM, Kraków 2009, (Life between buildings. Using Public Space),Copenhagen 2006.
3. J. Gehl & L. Gemzøe, New City Spaces, The Architectural Press, Copenhagen 2006.
4. J. Gehl, S. Kaes, S. B. S. Sondehagen, New City Life, Copenhagen 2004.
5. M. Stangel, Międzynarodowo o placu Litewskim, Architektura nr 2 Luty 20.
6. G. Schneider-Skalska, Dzieło architektoniczne zawsze w kontekście, „Czasopismo Techniczne" Politechniki Krakowskiej, z.7-A/2010
7. Urząd Miasta w Lublinie, Wydział Budownictwa, Urbanistyki i Architektury, Lubelska Pracownia Urbanistyczna, a) Plac Litewski - wytyczne urbanistyczne, Lublin 2009, b) Plac Litewski w Lublinie, Studium architektoniczno-krajobrazowe miasta Lublina, Lublin 1997-1999.
8. Urząd Miasta Lublina, Wydział Planowania Lubelska Pracownia Urbanistyczna, Lublin 2011, Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Lublina. Kierunki zagospodarowania przestrzennego. Załącznik nr 1 do Uchwały nr 165/XI/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 30 czerwca 2011.
9. Lublin Miasto inspiracji. Strategia Rozwoju Lublina na lata 2013-2020. Uchwała nr 693/xxviii/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 28 lutego 2013 r. (Inicjator Strategii i Główny jej założeń: Prezydent Miasta Lublin – dr Krzysztof Żuk).
10. Lublin, Program Rewitalizacji dla Lublina na lata 2017-2023, uchwała nr 735/XXIX/2017 z dnia 27 kwietnia, oraz uchwala nr 868/XXXIII/2017 z dnia 12 października 2017 wprowadzająca zmiany w par.. 1 pkt. 6.3., Mapa 6.2., Tabela 7.1, Tabela 7.4.
11. Urząd Miasta Lublina, Projekt - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Lublina (wyłożenie do publicznego wglądu w dniach; 7.06-12.07.2017, oraz ponowne wyłożenie do publicznego wglądu wraz prognozą oddziaływania na środowisko.21.03-23.04.2018.
12. .J. Wrana, A. Jarocka-Mikrut, Relikty kulturowe na rynku globalnym w postaci miasta akademickiego, Cultural relics preserved on a global market, exemplified by an academic city, International Journal of Arts&Sciences, 7(1) 2014, Harvard University *Publication.net*, Rhode Island, USA.
13. J. Wrana, A. Fitta-Spelina, Przeszłość i przyszłość Placu Litewskiego w Lublinie, The past and the future of Lithuanian Square in Lublin, rozdział w Monografii Traditional and Heritage in the Contemporary Image of the City, INTBAU, Kraków 2014.
14. J. Wrana, Tożsamość miejsca. Kryterium w projektowaniu architektonicznym, Monografia, Politechnika Lubelska, Lublin 2011.
15. J. Wrana, Rola i znaczenie architektury w procesie scalania struktury przestrzennej miasta na przykładzie Lublina, Monografia, Politechnika Lubelska Lublin 2014.
16. J. Wrana, A. Fitta - Spelina, Powrót do miasta spójnegona przykładzie Lublina, Return to a coherent city – on an exapmle of Lublin, rozdział w monografii pod redakcją J. R. Cladera, R. B. Arenas, M. Gyurkovich, Centre of Land Policy and Valations (CPSV) Barcelona 2016.

THE PROCESS OF REVITALIZATION AND CENTERS OF CONTEMPORARY LUBLIN

SUMMARY

The motto and the slogan promoting Lublin is „The City of Inspiration" - which confirms partnership cooperation for urban cohesion - urban planners and the authorities of Lublin.

Cooperation of local goverment, monument conservation services, academics and creators (architects, urban planners, landscape architects) results in visible program development of the city presented during the 700th anuniversar ceremony. Lublin has begun following the path towards the status of a dynamically developing metropolis with a rich history and multicultural heritage, a city that is friendly to people and spatially compact. The Revitalization Program for Lublin, which has been in operation for 10 years, serves to implement the priorities contained in the following documents:

a) Development Strategy of the Lubelskie Voivodeship.
b) The Urban Development and Regeneration Program for the Lubelskie Voivodeship, in which currently over 80 communal programs (including cities) Krasnystaw, Kock, Puławy, Ryki, Tomaszów Lubelski, Lublin (and smaller centers): Wierzbica, Jastków, Jabłonna, and Ułęż are financed under the Regional Program of the Lubelskie Voivodeship, thanks to the support of the European Union.

KEYWORDS

city, Lublin, revitalization, synergy, sustainable development

prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. ZUZIAK
Wyższa Szkoła Techniczna w Katowicach, *e-mail: zkzuziak@gmail.com*

CENTRUM I ARCHITEKTURA MIASTA PRZESŁANIE Z KRAKOWA

STRESZCZENIE

Celem tej publikacji jest przedstawienie podejścia metodologicznego, które mogłoby być przydatne w studiach porównawczych nad współczesnymi zmianami w przestrzeni urbanistycznej centrów dużych miast polskich i modelowych interpretacjach roli centrum w architekturze miasta. Autor kładzie akcent na interpretację strukturalnej logiki powiązań centrum metropolitalnego z innymi węzłami policentrycznej sieci miejskiej. Nawiązując do teorii Aldo Rossiego, podejmuje problem typologii architektury śródmieścia i relacji strukturalnych między centrum historycznym miasta Krakowa, a jego nowymi centrami. Omawia też zmiany w strategiach planowania i projektowania centrum w kontekście planów rozwoju przestrzennego Krakowa w okresie ostatniego stulecia. Prezentowane podejście odzwierciedla koncepcję modelu policentrycznej konstrukcji urbanistycznej opracowaną dla Urzędu Miasta Krakowa przez zespół badawczy z Politechniki Krakowskiej. Model ten pomyślany jest, jako narzędzie planistyczne przydatne do nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. Ważniejsze komponenty procedur tego modelowania to: typologia głównych elementów konstrukcji urbanistycznej miasta, ocena ich potencjału rozwoju oraz strukturalne powiązania między centrum historycznym, a węzłami miejskości położonymi w jego śródmiejskiej „otoczce". We wnioskach podano rekomendacje dotyczące nowych sub -centrów Krakowa oraz sugestie nt. priorytetów działań mających prowadzić do synergii między potencjalnymi projektami zagospodarowania Parku Rzeki Wisły, a innymi projektami rewitalizacji śródmieścia.

SŁOWA KLUCZOWE

urbanistyka, centrum miasta, architektura miasta, konstrukcja urbanistyczna, model planistyczny Krakowa, węzły miejskości, korytarze rozwoju śródmieścia, rewitalizacja śródmieścia

WPROWADZENIE

Architektura centrum i nowe centra miasta –problem urbanistyki współczesnej

Wypowiedź ta ma na celu zwrócenie uwagi na architektoniczne aspekty strategii projektowania miast oraz polityk przestrzennych wpływających na zmiany w przestrzeni śródmiejskiej. Autora interesują głównie modelowe aspekty zmian w metropolitalnej konstrukcji urbanistycznej, analizowane przez pryzmat logicznych związków historycznego centrum miasta – i jego korytarzy rozwoju – z innymi ważnymi węzłami tej konstrukcji. Mowa tu, o relacjach funkcjonalno -przestrzennych między centrum, a sub-centrami, o charakterze metropolitalnym. Znaczenie tych relacji zwiększa się w miarę, jak metropolizacja prowadzi do stopniowego przekształcania monocentrycznej struktury przestrzennej miasta, w strukturę policentryczną. Innymi słowy, interesuje nas centrum miasta jako swego rodzaju zwornik konstrukcji, w której interpretacja przestrzeni miejskiej pojmowana jest w kategoriach nawiązujących do idei nazywanej w urbanistyce współczesnej *przestrzenią relacyjną* (*ralational space*). Postawiony cel odzwierciedla pogląd autora na priorytety neo-strukturalistycznego nurtu urbanistyki oraz przekonanie, że w dyskusji nad policentrycznym modelem miasta, zwanego tu umownie metropolitalnym, należałoby mocniej artykułować analityczne konsekwencje swoistego dualizmu urbanistyki. Wynika on z podwójnego statusu tej dyscypliny: jako sztuki kształtowania przestrzeni miejskiej, a zarazem – powiązanego ściśle z praktyką urbanistyczną – obszaru nauki o mieście, o jego środowisku oraz zasadach budowania struktur wpisujących się w to środowisko. Urbanistyka jest umiejętnością ustawicznego budowania i przebudowania miast. Jednak rozwój tej sztuki zależy przecież także od uwarunkowań politycznych, ideologii i postępu wiedzy w obszarze nauk o procesach urbanizacji oraz przestrzennych strukturach urbanistycznych. Rozwój technologii informatycznych pokazuje też, jak ważną rolę odgrywa poziom technologii stosowanych przez

planistów, inżynierów oraz menadżerów formułujących, negocjujących, zapisujących w formie decyzji planistycznych ustalenia strategii rozwoju miejskiego i odpowiadających im polityki przestrzennych. I wreszcie – co bodajże najważniejsze – rozwój technologii urbanistycznych skutkuje też rozwojem urbanistyki operacyjnej: działu urbanistyki, skupiającym się na racjonalizowaniu decyzji dotyczących wdrażania urbanistycznych strategii i polityk. Takie ujęcie definicji urbanistyki[1] jest próbą wpisania w nurt architektonicznego myślenia o mieście, która traktuje przestrzeń urbanistyczną jako swego rodzaju „super-strukturę", której przypisana jest pewna logika konstrukcyjna. Zakładamy, że owa logika jest wyrazem działania praw urbanistycznych. Nazwijmy je umownie prawami „naturalnymi" i kulturowymi. Oznacza to, że mówiąc o urbanistycznej „super-strukturze" przyjmujemy jednocześnie dwa założenia. Po pierwsze, w owych inżynierskich konstrukcjach miasta jako całości oraz architektoniczno-urbanistycznym myśleniu kompozycyjnym, bardziej niż dotąd, uwzględniane będą wartości klasyczne – niejako ponadczasowe. Po wtóre, tego rodzaju kreatywne modelowanie przestrzennej struktury miasta musi być otwarte na wnioski, wynikające z nowszych teorii rozwoju struktur przestrzennych. Dotyczy to również tych interdyscyplinarnych koncepcji modelowania urbanistycznego, które coraz częściej stosowane są w regionalistyce[2]. W przekonaniu autora takie podejście do interpretowania przestrzeni urbanistycznej miasta metropolitalnego i kreowania koncepcji ich rozwoju, byłoby pożądaną reakcją na – jakże charakterystyczne dla neo - liberalizmu – coraz wyraźniejsze tendencje do dekompozycji przestrzennej struktury miasta. Reakcję tę nazwać można „*urbanistycznym neo-konstruktywizmem*". Z tej perspektywy **problemy przekształcania formy urbanistycznej centrum, oraz jej integrowania i harmonizowania z policentryczną strukturą metropolitalną, należy traktować również, jako problem architektonicznych strategii rozwoju miasta; zwłaszcza architektonicznych strategii projektowania formy urbanistycznej**. To z kolei oznacza, że wśród modeli stanowiących nowe narzędzia polityki przestrzennej w miastach metropolitalnych nie powinno zabraknąć modeli ich konstrukcji urbanistycznej. W prezentowanym tu modelu założono, że geometria tej konstrukcji jest logicznie powiązana ze strategiami projektowania jej głównych elementów: miejsc węzłowych centrum, klastrów węzłów miejskości stanowiących śródmiejską otoczkę centrum i korytarzy rozwoju śródmieścia.

2. Centrum i centra miasta w „konstruktywistycznym" ujęciu teorii urbanistyki na przełomie XX i XXI w. – pojęcia, pytania, założenia.

Zaproponowana tu interpretacja logiki formy urbanistycznej centrów miasta – oraz roli, jaką te strukturalne i morfologiczne jednostki *architektury miasta* odgrywają w jego konstrukcji urbanistycznej – jest próbą skojarzenia dwóch perspektyw: architektonicznej i planistycznej. I tak, z jednej strony, autor nawiązuje do podejścia, jakie Aldo Rossi zarysowywał w swojej teorii architektury miasta, a z drugiej, do własnej metody planistycznego modelowania policentrycznej struktury miasta Krakowa, opracowanej w ramach projektów badawczych prowadzonych przez zespoły z Politechniki Krakowskiej w okresie ostatnich kilku lat. Mówiąc o planistycznych interpretacjach modelu miasta metropolitalnego, mamy również na myśli toczącą się w środowisku urbanistów i architektów dyskusję nad policentrycznymi modelami metropolii testowanymi w obszarach strategicznej interwencji, które uznawane są powszechnie jako przykłady dobrej praktyki.

Autor pojęcia *architektura miasta* definiuje je w sposób nieco skomplikowany. Przez *architekturę miasta* Rossi rozumie bowiem „dwie różne rzeczy: po pierwsze, miasto postrzegane jako gigantyczny obiekt stworzony przez człowieka, dzieło inżynierii i architektury, które cechuje wielka skala, złożoność i rozrastanie się w czasie, a – po wtóre – pewne bardziej zawężone, ale nadal bardzo istotne aspekty miasta, a mianowicie: *urbanistyczne artefakty*, które jak samo miasto charakteryzowane są przez ich własną historię, a zatem, przez ich własną formę. W obu przypadkach architektura wyraźnie reprezentuje tylko jeden aspekt bardziej złożonej

[1] Jest to aktualizacja i rozwinięcie definicji wprowadzonej przez autora w jego książce pt.: O tożsamości urbanistyki (Zuziak, 2018).
[2] Tu odwołania do tekstów ZKZ nt. modelowania struktur przestrzennych w urbanistyce.

rzeczywistości – większej struktury; ale jednocześnie, jako dający się w ostateczności zweryfikować fakt tej rzeczywistości – stwarza najbardziej konkretną z możliwych pozycji, z jakiej możemy ująć postawiony problem" (tłum. Z.K.Z)[3].

Spojrzenie na centrum miasta jak na główny element konstrukcyjny architektury miasta, otwiera drogę do pytań naprowadzających nas na pomysł, by tak mocno akcentowany przez Rossiego, problem architektonicznej typologii skojarzyć z ideą modelowania konstrukcji urbanistycznej traktowanej jako główny układ odniesienia dla strategii i operacji urbanistycznych. Pierwsze pytanie brzmi: **Jaką rolę w modelowych interpretacjach przestrzennej struktury współczesnego miasta o znaczeniu metropolitalnym odgrywa idea centrum i model konstrukcji urbanistycznej jego śródmieścia?** Za takim wyznaczeniem głównego nurtu rozważań kryje się kilka kolejnych założeń – ściślej: zasługujących na sprawdzenie hipotez. Po pierwsze, autor zakłada, że zarysowana przez A. Rossiego teoria architektury miasta zachowuje swoją moc wyjaśniającą w odniesieniu do interpretacji zmian strukturalnych w przestrzeni współczesnego miasta, o znaczeniu metropolitalnym. Po wtóre, należałoby przyjąć, że pomiędzy elementami, które Rossi nazywa „*elementami prymarnymi*", istnieją oddziaływania o charakterze funkcjonalno-przestrzennym. Znajdują one odzwierciedlenie w geometrycznych cechach konstrukcji urbanistycznej miasta. Cechy te można interpretować w kategoriach logiki formy urbanistycznej. W szczególności interesują nas oddziaływania między miejscami węzłowymi, które spełniają łącznie dwa warunki: odpowiadają definicji „węzła miejskości", a ich klastry tworzą śródmiejskie układy przestrzenne wiążące centrum historyczne z nowymi koncentracjami centro-twórczymi, lub inne układy tworzące sub-centra (względnie zalążki sub-centrów) miasta metropolitalnego. Innymi słowy, geometria policentrycznej struktury miasta to siatka powiązań, w których rolę zwornika odgrywa centrum historyczne i towarzyszący mu klaster miejsc węzłowych. Główne wiązania w tej sieci tworzą „korytarze rozwoju" centrum, czyli kierunki wiążące je z innymi, poza śródmiejskimi, koncentracjami aktywności miejskich o znaczeniu ponadlokalnym. Założenie trzecie, dotyczy postulowanych związków między konstrukcją urbanistyczną miasta, a polityką przestrzenną jego władz. Zakłada się bowiem, że zasady tej polityki powinny być spójne z logiką konstrukcji, o której mowa w poprzednich założeniach. Oznacza to, że wymienione elementy konstrukcji urbanistycznej miasta należałoby poddać waloryzacji pod kątem potencjałów rozwojowych, a jej wyniki powinny wpływać na ustalenie priorytetów działań strategicznych. Przykładowo, korytarze śródmiejskie o najwyższym potencjale rozwoju – i ich przedłużenia, wiążące centrum miasta z innymi znaczącymi subcentrami – powinny być traktowane jako swego rodzaju „łączniki strategiczne", czyli osie rozwoju skupiające projekty strategicznej interwencji.

Pojęcie *centrum miasta* utożsamiamy tutaj z obszarem, który obejmuje „miasto historyczne" oraz jego „otoczkę" wyznaczoną przez nowe śródmiejskie klastry węzłów miejskości. W prezentowanym modelu istotna rolę odgrywają „przedłużenia" ścisłego centrum w formie linearnych, promienistych, koncentracji funkcji śródmiejskich, czyli kierunki powiązań centrum historycznego z nowymi węzłami miejskości. Z kolei „węzeł miejskości" definiujemy jako miejsce, które ze względu na cechy: położenie (zwłaszcza dostępność), zagospodarowanie przestrzenne oraz inne walory stanowiące o jego atrakcyjności dla życia miejskiego, staje się częścią centrum lub sub -centrum. Ważnymi atrybutami węzła miejskości są: atrakcyjna przestrzeń publiczna oraz miejsca i obiekty o szczególnych wartościach kulturowych bądź funkcjonalnych (zwłaszcza obiekty publiczne, ale także inne obiekty ważne dla życia publicznego). Termin: „węzeł miejskości" obejmuje różnego typu węzły funkcjonalne (węzły przesiadkowe, węzły mobilności), koncentracje usług (centra miejskie, centra handlowo-usługowe), jak również przestrzenie publiczne (place, skrzyżowania, galerie). Dla wyjaśnienia istoty pojęcia *węzeł miejskości* – i roli jaką odgrywa ono w interpretacjach konstrukcyjnej logiki struktur metropolitalnych – istotny jest związek tej

[3] W oryginale definicja ta brzmi: „By architecture of the city we mean two different things: first, the city seenas a gigantic man-made object, a work of engineering and architecture that is large and complex and growing over time; second, certain more limited by still crucial aspects of the city, namely urban artifacts, which like the city itself are characterized by their own history and thus by their own form. In both cases architecture clearly represents only one aspects of a more complex reality of a larger structure; but at the same time as the ultimate verifiable fact of this reality, it constitute the most concrete possible position from which to address the problem". A. Rossi, 1984, s.29.

kategorii pojęciowej z prawem koncentracji[4]. Węzeł miejskości to również miejsce, któremu – wg. geografii ekonomicznej – odpowiada punkt szczytowy na wykresie, ilustrującym profil wartości przestrzeni metropolitalnej. Węzły miejskości można uznać, jako odpowiedniki „*elementów prymarnych*" architektury miasta z teorii Aldo Rossiego.

Centrum miasta jest architektonicznym zwornikiem jego *konstrukcji urbanistycznej*. To główna teza przeprowadzonego tu rozumowania, a jej prawdziwość potwierdza się, zwłaszcza w wielu miastach europejskich – paradoksalnie nawet w przypadkach miast, którym przypisuje się model policentryczny. Konstrukcję urbanistyczną definiuje się tutaj, jako układ fizycznych elementów struktury miasta, integrujących jego przestrzenne zagospodarowanie. To rodzaj funkcjonalno-przestrzennego „szkieletu" podtrzymującego tkankę miejską. Głównymi elementami konstrukcji urbanistycznej są węzły miejskości, korytarze miejskie, i korytarze przyrodnicze („korytarze zielone" i „korytarze zielono-niebieskie"). Podstawowymi wyznacznikami konstrukcji urbanistycznej jest charakter tworzącej ją sieci przestrzeni publicznej – jej cechy geometryczne, morfologiczne, architektoniczne i funkcjonalne[5]. W takim ujęciu interesujący nas problem budowania formy urbanistycznej miasta można sprowadzić do dwóch kategorii pytań. Pierwsza to pytania natury „konstrukcyjnej" na temat relacji: centrum i sub-centra miasta, interpretowanych głównie pod kątem geometrii sieci przestrzeni publicznych. Mowa tu o przestrzeniach, które wiążą centrum miasta z innymi miejscami węzłowymi struktury metropolitalnej. Druga grupa pytań dotyczy planistycznych i projektowych strategii kształtujących architekturę tych przestrzeni. W tym sensie wypowiedź ta wpisuje się w założenia ideowe konferencji pt.: „*Nowe centra miast metropolitalnych w Polsce. Urbanistyka a polityka przestrzenna*". W założeniach tych podkreśla się znaczenie badań nad centrami miast polskich. Czytamy w nich, że: „*..problematyka zmian dokonujących się w centrach miejskich – zwłaszcza tych budujących policentryczną strukturę śródmieść metropolitalnych – nabiera coraz większego znaczenia*". Dalej zwraca się uwagę na potrzebę „*rewitalizacji tej gałęzi urbanistyki, która stanowiła niegdyś mocną stronę polskiej szkoły urbanistycznej*". Za taką zachętą – czy wręcz postulatem – kryją się jednak pytania metodologiczne, a szerzej: pytania na temat teoretycznych podstaw badań nad centrami miast polskich, które z racji swoich potencjałów rozwojowych – zwłaszcza potencjałów kulturalnych – odgrywać powinny szczególną rolę w budowaniu policentrycznych sieci metropolitalnych. I właśnie w takim kontekście, autor proponuje, aby przedyskutować możliwości zastosowania modelu planistycznego, w którym szczególną rolę odgrywa identyfikacja potencjałów rozwoju centrum i innych miejsc węzłowych, tworzących policentryczną strukturę przestrzeni miejskiej o znaczeniu metropolitalnym. Struktura ta ma charakter sieciowy, a ważnymi elementami tej sieci są przestrzenie publiczne. To jeszcze jeden wspólny mianownik z założeniami wymienionej konferencji. Czytamy w nich bowiem, że: „*...Jednym z głównych problemów urbanistycznych jest niedorozwój sieci przestrzeni publicznych, które – odpowiednio powiązane i uformowane architektonicznie – powinny integrować przestrzeń miasta budując w ten sposób jego atrakcyjność*".

Można bronić tezy, że spośród wszystkich relacji określających rolę centrum w konstrukcji urbanistycznej miasta najważniejsze są relacje kompozycyjne. Oczywiście, mowa tu o kompozycji urbanistycznej pojmowanej jako ten rodzaj uporządkowania form przestrzennych, w którym oprócz kryteriów estetycznych, a szerzej: artystycznych, brane są pod uwagę również inne kryteria oceny dzieła urbanistycznego zalecane przez teorię architektury i urbanistyki. Interpretacja wartości kompozycyjnych centrum miasta to również odczytywanie jego idei. Idea centrum i idea polis wyraźnie się przenikają. Logiki form, jakie budują architekturę miasta nie sposób uchwycić nie odwołując się do schematów kulturowych, o których pisze – między innymi Joseph Rykwert – w swojej książce na temat antropologii formy miasta[6]. Musimy zatem

[4] W teorii urbanistyki i regionalistyki / gospodarki przestrzennej prawo koncentracji jest to jedna z podstawowych zasad wyjaśniających procesy osadnicze.

[5] Pojęcie konstrukcji urbanistycznej zdefiniowano już w projekcie badawczym poświęconym modelowaniu przestrzennej struktury Krakowa; Autorzy projektu: Gyurkovich M., Szarata A., Zuziak Z. K., (i inni) Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna. Etap I – Założenia modelu strukturalnych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta (Kraków, 7 grudzień 2016); s 12.

[6] J. Rykwert, Kraków, MCK, 2016.

sięgnąć do kulturowych archetypów architektury miasta. Na tym polu z pomocą przychodzi jeden z konceptualnych wątków stanowiących wspólne mianowniki „Wielkich Trzech Sióstr" patronujących kulturowym aspektom sztuki kształtowania przestrzeni człowieka: architektury, antropologii i archeologii.

Jak pisze Mircea Eliade, „Nasz świat znajduje się zawsze w środku". W tekście pod takim właśnie tytułem jednego z podrozdziałów, zebranych w tomie jego esejów pt. „Sacrum, mit, historie"[7], czytamy: „...człowiek społeczeństw prawspółczesnych stara się żyć jak najbliżej środka świata. Wie, że jego kraj znajduje się faktycznie pośrodku ziemi; że jego miasto stanowi pępek świata, a nade wszystko, świątynia lub pałac są prawdziwymi środkami świata; a także chce, aby jego własny dom znajdował się w środku i był *imago mundi*." Dalej – na stronie następnej – czytamy: „..jakikolwiek był jego własny obszar pod względem rozmiarów – kraj, miasto, wieś, dom – człowiek społeczeństw tradycyjnych doznaje potrzeby istnienia w świecie pełnym i uporządkowanym, w kosmosie. Świat bierze początek od środka, rozciąga się od punktu centralnego, w którym jest jakby „pępkiem". Tak właśnie według Rigwedy (X, 149) rodzi się i rozwija wszechświat: począwszy od sedna, od punktu centralnego"[8]. Wątek ten rozwija Christian Norberg Schulz (występujący częstokroć w architektonicznej literaturze pod akronimem: CNS), przedstawiając własną interpretację pojęcia „przestrzeń egzystencjalna" na gruncie teorii architektury.

W swojej książce „Bycie, przestrzeń architektura", której tytuł nawiązuje do słynnego dzieła Heideggera CNS pisze: „W kategoriach spontanicznego postrzegania człowiek jest subiektywnie scentralizowany. Rozwój schematów znaczy jednak nie tylko, że ustala się pojęcie centrum jako sposobu ogólnej organizacji, ale również, że niektóre centra są „eksternalizowane", jako punkty odniesienia dla otoczenia. Ta potrzeba jest tak silna, że od niepamiętnych czasów człowiek myślał o całym świecie, jako o czymś posiadającym środek"[9]. Dalej, w spójnym wywodzie, CNS kojarzy ważne dla urbanistyki pojęcia: centrum, miejsce, forma scentralizowana, bliskość, koncentracja, centralność. Dodać do tego wypada również problem wartości wspólnych, zakodowanych w architekturze i urbanistyce centrum. Jak pisze Richard Sennett: „.Greckie słowo polis – miasto – dla Ateńczyka, takiego jak Perykles, oznaczało stokroć więcej niż tylko miejsce na mapie. Oznaczało miejsce, gdzie ludzie osiągają jedność. Lokalizacja Partenonu, aż nadto podkreślała te zbiorowe, obywatelskie wartości. Widoczny z wielu rejonów świata, z nowych, czy rozrastających się dzielnic i z dzielnic starszych, ów obraz jedności lśnił w słońcu. Stale na widoku, stale oglądany, ucieleśniał, jak to trafnie ujmuje M. I. Finley[10], „czystą zewnętrzność". Finley pisze: „Pod tym względem nie ma nic bardziej zwodniczego od naszych zwykłych wrażeń: widzimy ruiny, przenikamy je wzrokiem, spacerujemy wewnątrz Partenonu. Grecy widzieli coś zupełnie innego".[11]

Konstrukcja urbanistyczna może stać się dość sensownym „układem współrzędnych"; układem pomocnym w koordynowaniu przedsięwzięć określanych w ramach urbanistyki operacyjnej, z ustaleniami dokumentów planowania przestrzennego. Interesujący nas problem, który sprowadzamy do relacji:konstrukcja urbanistyczna – centrum historyczne– nowe centra miasta metropolitalnego, zostanie przedstawiony na przykładzie Krakowa. Pozycja krakowskiego Starego Miasta i Kazimierza na Liście Światowego Dziedzictwa sprawia, że w tym przypadku funkcjonalne, społecznoekonomiczne i przestrzenne relacje, które określany tu w skrócie: „stare i nowe centrum / stare i nowe centra", nabierają znaczenia szczególnego. Również myślenie kategoriami architektury miasta w odniesieniu do problemów rozwoju, tak najcenniejszego miasta historycznego w Polsce, wydaje się wyjątkowo kuszące. Jest jednak nie lada wyzwaniem. Tłem przedstawianych tu badań i poszukiwań koncepcyjnych są publikacje, których przedmiotem

[7] M. Eliade, 1970, s. 70. Polskie wydanie zawiera zbiór tekstów Eliadego, jakie ukazały się w latach 1949 – 1962.
[8] Op. cit. s. 71.
[9] Ch. Norberg-Schulz, „Bycie, przestrzeń, architektura", 2000, s. 18.
[10] M. I. Finley, The Ancient Greeks, An Introduction to Their Life and Thought, London, 1963, s. 137.
[11] Sennett R., Ciało i kamień, 1996, s. 30.

jest rozwój śródmieścia Krakowa i jego centrów[12]. Studiom nad literaturą przedmiotu towarzyszyły własne analizy koncepcji planistycznych rozwoju śródmieścia Krakowa i rozwiązań projektowych w skali projektowania urbanistycznego, poświęconych modelom przebudowy jego centrum, przeprowadzone przez autora w okresie ostatnich 40 lat[13].

3. Idea centrum a strategie projektowe i koncepcje planistyczne rozwoju śródmieścia Krakowa w latach 1910 – 2014 .

Motto: „Idea jest najważniejsza." – Andrzej Wajda[14].

Przesłanie wybrane jako motto sugeruje – między innymi – że ten wątek refleksji nad centrum miasta wypadałoby zacząć od zasygnalizowania przynajmniej niektórych interpretacji idei centrum. Mowa tu o interpretacjach estetycznych i kulturowych archetypów jego formy. Przedmiotem rozważań są artystyczne, symboliczne i inne, szeroko rozumiane, kulturowe aspekty form z jakich zbudowana jest architektura centrum. W teorii architektury miasta wyróżnia się dwa najważniejsze urbanistyczno-architektoniczne archetypy formy centrum: Akropol / Kapitol i Agora / Forum. Zauważmy jednak, że ta tradycja wymaga współczesnej reakcji; wymaga nowych koncepcji artystycznych, w których forma przestrzeni publicznej nawiązywałaby do nowych idei architektury miasta policentrycznego. W tym przypadku, podobnie jak Aldo Rossi, Antonio Monestiroli stawia problem urbanistyczny miasta jako dzieła sztuki[15]. Nawiązując do kwestii typologicznych zwraca uwagę, że: „Dzisiaj, odwrócenie kierunku rozwoju miasta od monocentrycznego do policentrycznego, możliwe dzięki nowym technologiom infrastrukturalnym, sprawia, że ten temat znów staje się pierwszoplanowy. Rozproszenie centrum zmusza do morfologicznego zdefiniowania jego wybranych miejsc. Przyjmując dwa najważniejsze typy placu, na które można podzielić place miasta historycznego – typ Agory i typ Akropolu, miejsce wydzielone i miejsce relacji pomiędzy wyróżnionymi elementami – poszukiwania architektów Ruchu Nowoczesnego, w tych niewielu istniejących przykładach podążają za typem Akropolu, za zdefiniowaniem miejsca poprzez odpowiednią ekspozycję wyróżnionych elementów, z których każdy posiada własną tożsamość. Charakter miejsca wynika z relacji pomiędzy tymi elementami"[16].

I właśnie ten wątek ideowy kompozycji urbanistycznej jest chyba najlepszym punktem wyjścia dla rozważań nad relacjami między planem urbanistycznym, a kulturowymi archetypami architektury centrum Krakowa u progu XX w. Jest to czas, kiedy Kraków staje się znów atrakcyjnym środowiskiem architektonicznym. I znów pod Wawelem następuje rozkwit życia artystycznego i intelektualnego, a miasto staje się centrum artystycznej awangardy (Fabiański, Purchla, 2001, s. 65). W sztuce około 1900 r. krakowska secesja spotyka się z przykładami architektury wczesnego modernizmu i próbami stworzenia własnego stylu narodowego[17]. W kontekście przytoczonych wcześniej uwag na temat urbanistycznej i architektonicznej formy Akropolu, traktowanego jako jeden z głównych archetypów przestrzeni kulturowej centrum miasta, koncepcja Stanisława Wyspiańskiego, zabudowania wzgórza Wawelskiego, jako narodowego

[12] Tu – na pierwszym miejscu – wymienić należy prace Profesora Stanisława Juchnowicza (1982, 1971, 1966, 1965). W tej grupie mieszczą się również – pisane z perspektywy architektury krajobrazu i ochrony dziedzictwa kultury urbanistycznej śródmieścia Krakowa – publikacje Bogdanowskiego (1974) oraz bardziej współczesne publikacje na temat kulturowego dziedzictwa śródmieścia Krakowa (Purchla, 2010) a także rewitalizacji śródmiejskiej przestrzeni Krakowa (Zuziak, 2015, 2007, 2006a, 2006b, 1998, 1986 b; Ogrodnik 2017, 2016, 2009, 2007).

[13] Prace te rozpoczęły teksty związane z referatem autora podczas międzynarodowego seminarium (Salzburg Seminar in American Studies w Salzburgu; Z. K. Zuziak Recent Planning Concepts for the City of Cracow with Particular Reference to its Inner City Redevelopment, Salzburg, 1976). Później autor rozwijał ten wątek w wielu publikacjach poświęconych przebudowie śródmieścia Krakowa i projektom jego rewitalizacji.

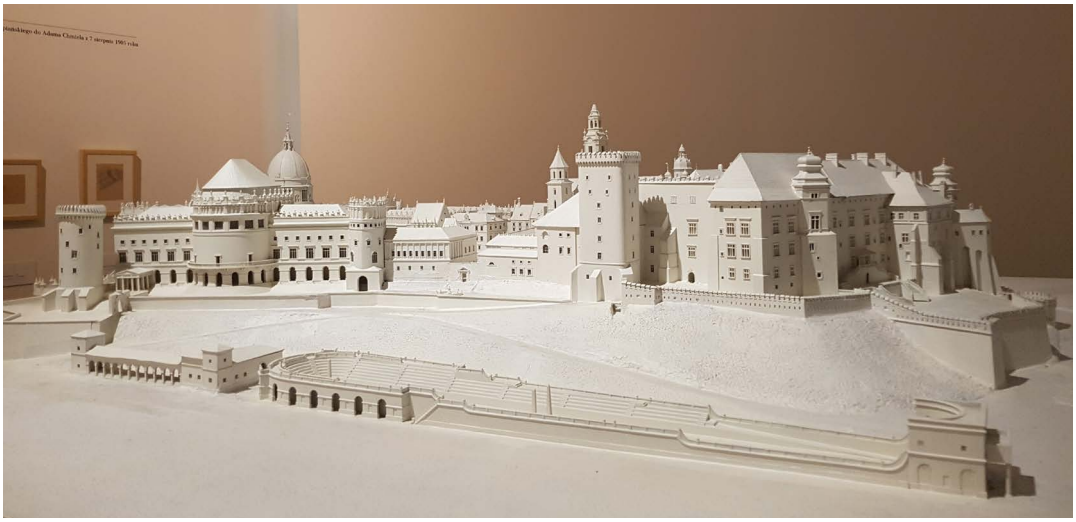
[14] Jest to zarazem tytuł filmu, jaki prof. dr arch. Krzysztof Ingarden poświęcił architektonicznym wizjom Andrzeja Wajdy. Wizje te – oraz ich praktyczne realizacje – świadczące o głębokim umiłowaniu Krakowa przez Wajdę, a także o duchowych i intelektualnych związkach wielkiego reżysera z artystycznymi wizjami, jakie Stanisław Wyspiański stworzył na temat Krakowa i archetypów kulturowych jego centrum.

[15] Monestiroli, 2009, s. 71.

[16] Ibidem, s. 71.

[17] Szersze omówienie tych tendencji czytelnik znajdzie w pracach profesora Jacka Purchli i wymienionej wyżej książce J. Purchli i M. Fabiańskiego – Historia architektury Krakowa, 2001.

„Akropolis" (Fot. 1), jest szczególnym rodzajem manifestacji splotu różnych fenomenów, jakie towarzyszyły podówczas kulturowemu ożywieniu miasta pełniącego od wieków rolę kulturowej stolicy Polski. W tym przypadku geniusz Wyspiańskiego – wspierany architektonicznym talentem i doświadczeniem architekta Władysława Ekielskiego – staje się też dowodem, że na to, że w architekturze miasta, podobnie jak w poezji, czy muzyce, koncepcja formy urbanistycznej o dużym ładunku symbolicznym wyrasta z wizji, w której – jak to podkreślał później niejednokrotnie Andrzej Wajda: „idea jest najważniejsza".



Fot. 1. „Akropolis". Projekt zabudowania Wawelu według koncepcji Stanisława Wyspiańskiego i Władysława Ekielskiego. Makieta według projektu Jacka Czubińskiego i Jerzego Porębskiego z 1981 roku, wykonana przez Mirosława Łubę i Ireneusza Pudełko. Fotografia wykonana przez Tadeusza Święchowicza 11.03.2018 r. Źródło: *www.biogramy.pl/a/foto/akropolis-projekt-zabudowania-wawelu-stanislawa-wyspianskiego-i-wladyslawa-ekielskiego* - data odczytu: 14. 08. 2018.

Spróbujmy teraz wyartykułować idee urbanistyczne, dotyczące kształtowania przestrzennych i funkcjonalnych relacji między historycznym centrum Krakowa, a nowymi centrami, o znaczeniu metropolitalnym, tworzącymi, potencjalne węzły jego policentrycznej struktury. W tym celu należy przypomnieć, jak problem ten rozwiązywano w niektórych ważniejszych koncepcjach planistycznych rozwoju miasta sporządzonych w XX wieku i początku XXI w. Mowa tu o następujących planach oraz studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa[18]:

- Plan Wielkiego Krakowa – a ściślej – i plany regulacyjne Miasta Krakowa opracowane w Biurze Regulacji Krakowa w latach 1911-34[19] na podstawie koncepcje urbanistyczne odpowiadające, znanemu powszechnie pod tym hasłem, konkursowi urbanistycznemu, rozstrzygniętemu w 1910 r.;
- Plan Anny Ptaszyckiej, 1951-1956 oraz plan A. Ptaszyckiej i Zbigniewa Karakiewicza z 1964 r.;
- Plan Hagera z 1968 r.;
- Plan Seiberta[20] z 1977 r.;
- Plany Ziobrowskiego z 1987 i 1994 r.;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa z 2003 r.;
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa z 2014 r.

[18] Lista ta nie jest kompletna, bowiem nie zawiera takich planów /dokumentów planistycznych jak: a) przygotowany pod kierunkiem Kazimierza Dziewońskiego w latach 1934-1939: Program inwestycyjny stoł. Król. Miasta Krakowa za okres 1937/38-1943/44; b) Plan generalny zabudowy Krakowa (tzw. Plan Huberta Rittera) z 1941r;

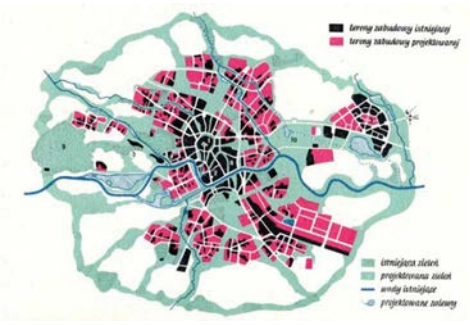
[19] Por.: Kłeczek, 1933.

[20] Dr inż. arch. Krystian Seibert był generalnym projektantem tego planu. Model ten podbudowano regionalnym modelem ORION prof. Tadeusza Zipsera. Wykazywał też związki z modelem „optymalizacji warszawskiej". Podkreślenie wpływu lokalizacji kombinatu HIL na układ KZM.

W rozważaniach nad planistycznymi koncepcjami urbanistycznego rozwoju Krakowa w latach 1910 – 2014[21], dobrym punktem wyjścia jest planistyczny dokument pod nazwą Plan Rozbudowy Krakowa, sporządzany przez Biuro Regulacji (rys. 1.), na mocy Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej, z dnia 16 lutego 1928 r. (Kłeczek, 1932). Z wielu powodów, metoda sporządzania tego planu i technika zapisu tego dokumentu zasługuje na obszerniejszą analizę. Tu ograniczmy się jedynie do komentarzy, jakie w referacie starszego radcy budowlanego A. Kłeczka, wygłoszonym na I Konferencji Urbanistów Polskich w 1930r, na temat planów regulacyjnych miasta Krakowa[22], dotyczyły związków między efektami słynnego konkursu na „projekt rozszerzenia miasta"[23], a późniejszą interpretacją w tych planach, centrum miasta. Najwięcej uwagi Kłeczek poświęca zagadnieniom budowania promienisto-obwodnicowego układu komunikacji – zwłaszcza koncepcji ówczesnej obwodnicy centrum. Przytaczając wyjątki ze sprawozdania Komisji Rady miejskiej z roku 1916 pisze: „*Pierwszy rzut oka na jądro miasta starego i centralne rozmieszczenie się zwarto zabudowanego nowego miasta około zniesionego pierwszego pierścienia fortyfikacji polskich – dzisiejszych plantacyj i założonej około nich drogi obwodowej – nasuwał każdemu projektantowi myśl rozszerzenia istniejącej drogi wojskowej naokoło starego miasta, prowadzonej obok wału kolei obwodowej. (...)". Dalej czytamy: „ Ta droga obwodowa była wspólną wszystkim projektom, każdy bowiem uznał, że odpowiednio do pierścienia plantacyjnego. Który był podstawą dla ulic i traktów wypadowych w zabudowanym mieście po starą granicę katastralną, należy stworzyć nowy pierścień drogi, szlakiem zniesionych zachodnich, a znieść się mających z konieczności fortów wschodnich...*"[24]

Dyskutując współczesne warianty delimitacji śródmieścia możemy przyjąć, że w wariancie minimalnym, dzisiejsze śródmieście, to obszar obejmujący tereny określone w tym planie jako „*jądro*" i „*miasto z XIX w*" „*zabudowanie zwarte o wysokości odpowiadającej szerokości ulic*", a w wariancie pośrednim, obszar ten obejmuje również tereny, które pod względem morfologicznym określono w tym planie jako „*zabudowanie półotwarte bez oficyn*". (rys. 1. – Centrum Krakowa, jako „jądro miasta" wg. Planu Rozbudowy Krakowa, 1930, Źródło: Kłeczek, 1932).

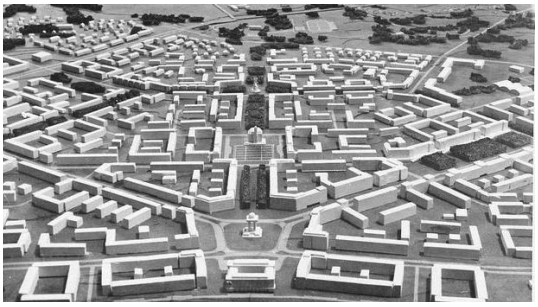
Rys. 1. – Centrum Krakowa jako „jądro miasta" wg. Planu Rozbudowy Krakowa, 1930, Źródło: Kłeczek, 1932



Rys. 2. – System zieleni w planie ogólnym Krakowa wg. projektu z 1957., z pierścieniem zieleni drogi rokadowej na tle schematu rozwoju przestrzennego Krakowa w perspektywie około 25 lat; Źródła: A. Ptaszycka, „Kraków – studia nad rozwojem miasta" Wydawnictwo Literackie, Kraków, 1957 r.; Por. także: J. Bogdanowski, 1979; Źródło reprodukcji elektronicznej: fotopolska eu. Oznaczenia: 1. Ośrodek historyczny Krakowa, 2. Kazimierz, 3. Dzielnica mieszkaniowa Nowa Huta, 4. Centrum administracyjne Huty im. Lenina, 5. Rejon ul. 18 stycznia – nowe budownictwo mieszkaniowe w najbliższych latach, 6. Dębniki – Zakrzówek, projektowana dzielnica mieszkaniowa i wyższych uczelni, 7. Półwsie Zwierzynieckie – budownictwo mieszkaniowe i użyteczności publicznej najbliższych lat, 8. Osiedle mieszkaniowe na Grzegórzkach, 9. Las Wolskim, 10. Projektowany park kultury i wypoczynku, 11. Projektowane zieleńce podwawelskie.

[21] 1910 to data rozstrzygnięcia konkursu na Plan Wielkiego Krakowa, a 2014 to data uchwalenia obowiązującego nadal studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.
[22] Kłeczek, 1930, po. cit.
[23] Konkurs znany pod nazwą konkursu na Plan Wielkiego Krakowa rozpisano 12 lipca 1909r. a rozstrzygnięto w 1910r.
[24] Op. cit. s. 18.

Na szczęście, Kraków nie ucierpiał podczas II wojny światowej, w takim stopniu, jak inne polskie miasta metropolitalne. Zachowanie oryginalnej substancji zabytkowej i układu urbanistycznego miasta, to wciąż atuty, które decydują o jego mocnej pozycji wśród miast uznawanych jako wyjątkowe przykłady światowego dziedzictwa kultury. Jednak realizacja narzuconych miastu planów budowy kombinatu metalurgicznego, i w konsekwencji: budowa miasta Nowa Huta, późniejszej dzielnicy Krakowa, radykalnie zmieniła sytuację miasta – i jego oblicze. Omawianie konsekwencji urbanistycznych tych decyzji wykracza poza ramy tej publikacji. Tu ograniczmy się jedynie do uwagi, że w architekturze miasta Krakowa pojawił się zespół urbanistyczny zasługujący – w znacznej mierze – aby traktować go jako rodzaj drugiego śródmieścia, a ranga kompozycji urbanistycznej starej części Nowej Huty (fot. 2), niewątpliwie, kwalifikuje ten typ architektury miasta jako zasługujące na szczególnie aktywne formy działań konserwatorskich i operacje urbanistyczne do rewitalizacji tego zespołu.



Fot. 2. Makieta koncepcji urbanistycznej miasta Nowa Huta, 1951r. widok od południa; ze zbiorów mgr inż. arch. Bolesława Skrzybalskiego; fot. Miastoprojekt – Kraków – Wojciech Łoziński; Źródło: *www.archirama.muratorplus.pl/architektura /nowa-huta-miasto-idealne-o-nowej-hucie-piosenka, 67_1124.html* ; data odczytu: 27.08.2018.

W planach Ptaszyckiej i Karakiewicza z 1958r i z lat 60. Śródmieście Krakowa mieści się w granicach historycznego układu miasta przedwojennego (rys. 2). W układzie tym, główną kanwą krystalizującą przestrzeń śródmiejską, są elementy zagospodarowania związane z infrastrukturą obronną pochodzącą z II połowy XIX w. (Bogdanowski, 1979, s. 145). Ważnym elementem koncepcyjnych tych planów[25] był system zieleni, którego pierścień zewnętrzny nawiązywał do układu dróg rokadowych z systemu austriackich fortyfikacji[26]. Co prawda, plan Ptaszyckiej i Karakiewicza z 1964 r., został formalnie przyjęty przez ówczesną Radę Narodową – ale później, nie uzyskał wymaganej wówczas akceptacji rządowej. Powodem tego były nowe decyzje rządowe, dotyczące rozwoju kombinatu metalurgicznego[27], a także lokalizacji projektu przebudowy Głównego Dworca PKP[28]. Z projektem tym wiąże się historia krakowskiej wersji idei nowego centrum miasta i odpowiadające im rozwiązania, w kolejnych planach zagospodarowania przestrzennego Krakowa sporządzanych w latach 1964-2003.

W okresie od lat 20. do połowy lat 70. ubiegłego stulecia, w europejskim myśleniu o strukturze przestrzennej centrum i śródmieścia przeważały modele teoretyczne, wywodzące się z idei modernizmu oraz inspirowanie doświadczeniami amerykańskimi modele, jakie wykrystalizowały się w toku tzw. *urban renewal*. W przypadku miast amerykańskich – i niektórych europejskich – modele te wiązały się z koncepcją CBD (*Central Business District*). Odzwierciedleniem tych tendencji jest idea tzw. *nowego centrum Krakowa*. Prace koncepcyjne i studialno - badawcze poświęcone nowemu centrum Krakowa, wiążą się z badaniami śródmieść prowadzonymi w latach 60. i 70. ub. stulecia przez Profesora Stanisława Juchnowicza (1965, 1971). Poligonem doświadczalnym, na którym Profesor testował swoje teoretyczne założenia były konkursowe koncepcje projektów przebudowy centrów miejskich. Wśród tych projektów znaczącą rolę odegrały badania i projekty urbanistyczno-architektoniczne, poświęcone centrum Krakowa.

[25] Mowa tu zwłaszcza o wersji projektu planu pochodzącej z połowy lat 50. Por.: Bogdanowski, 1979, s. 261.
[26] Idea ta przewijała się jeszcze wielokroć w koncepcjach Prof. Janusza Bogdanowskiego (1979) a później w studiach i koncepcjach krakowskich architektów krajobrazu związanych ideowo ze szkołą naukową profesora (mowa tu zwłaszcza o pracach badawczych i koncepcjach planistycznych dr hab. inż. J. Środulskiej-Wielgus i dr Wielgusa).
[27] Mowa tu o kombinacie hutniczym zwanym wówczas Hutą im. Lenina.
[28] Wiązało się to z wcześniejszymi studiami nad dwoma wariantami lokalizacji tzw. centrum komunikacyjnego Krakowa. W planach urbanistycznych opracowywanych przed II Wojną Światową (tzw. Plan Dziewońskiego, 1938), a także w projektowanym przez niemieckiego urbanistę Rittera, planie Krakowa z 1943r. przewidywaną przeniesienie lokalizacji dworca kolejowego w kierunku północno-wschodnim.

Dobrą ilustracją ówczesnego sposobu traktowania tych zagadnień jest historia projektu znanego początkowo pod hasłem „Nowe Centrum Miasta", a później kojarzona z tzw. Krakowskim Centrum Komunikacyjnym (w skrócie: KCK).Historia planowania tych przedsięwzięć liczy ponad pół wieku. Ich założenia ideowe dotykały istotnego dla urbanistyki pytania o przyszłość centrum miasta nowoczesnego. W myśl urbanistycznej doktryny modernizmu – takie centrum powinno oferować atrakcyjną dla pieszego rozległą przestrzeń, dobrze dostępną (a więc powiązaną z głównym dworcem kolejowym) i uformowaną na modłę schematów odpowiadających założeniom Międzynarodowego Kongresu Architektury Nowoczesnej (CIAM). Dzisiaj, kiedy w interpretacjach struktury przestrzennej dużych miast dominuje model policentryczny, który znacząco odbiega od modernistycznych zasad urbanistyki, kwestia oceny ideowych, funkcjonalnych i kompozycyjnych założeń tej idei nabiera innych konotacji niż te, jakie obowiązywały w latach 60. ubiegłego stulecia.

Pierwsze projekty konkursowe nowego centrum Krakowa[29] tworzono zgodnie z modernistyczną ideą budowy miasta i – między innymi – dlatego analiza krytyczna tego przedsięwzięcia wymagałaby odrębnego tekstu, uwzględniającego również perspektywę właściwą warsztatowi historii urbanistyki. Tu ograniczymy się jedynie do zestawienia faktów mających istotne znaczenie dla uchwycenia głównych etapów transformacji centrum i jego otoczki śródmiejskiej, mając na uwadze celowość porównywania ustaleń zapisanych w oficjalnych dokumentach polityki przestrzennej miasta, kolejnych koncepcji urbanistycznych sporządzanych zarówno w pracowniach urbanistycznych Urzędu Miasta Krakowa, jak i w ramach opracowań konkursowych, a później, w ramach dokumentacji projektowej, sporządzanej zarówno na zlecenie samorządu terytorialnego (wcześniej: tzw. terenowych organów administracji państwowej funkcjonujących w ramach scentralizowanego modelu państwa), jak i inwestorów publicznych (np.: PKP) i spółek prywatnych. Wyniki pokonkursowych debat zaowocowały serią koncepcji urbanistyczno–architektonicznych opracowanych początkowo w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, potem Biurze Rozwoju Krakowa, a równolegle, także w pracowniach dwóch krakowskich biur projektowych[30] w postaci tzw. planów koordynacyjnych i koncepcji programowo – przestrzennych.

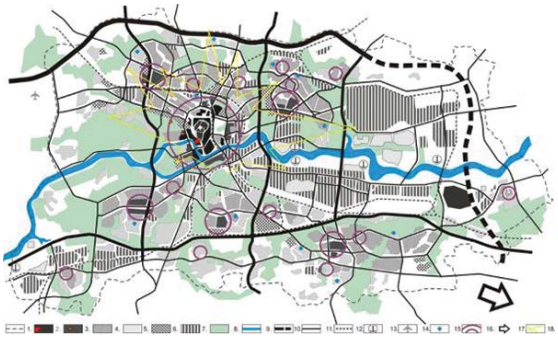
Dyskusja nad koncepcjami nowego centrum miasta przypada na okres prac nad tzw. *Planem Hagera* (1967)[31] – pierwszym po II wojnie światowej, uchwalonym formalnie planem zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. Odzwierciedleniem tych idei i projektów koncepcyjnych, są ustalenia zapisane w tym planie, jednak warto tu odnotować, że koncepcje te sytuujące tzw. nowe centrum Krakowa na północny wschód od Starego Miasta poprzedzały decyzje lokalizacyjne, w myśl których funkcje centro-twórcze sytuowano w atrakcyjnie położonych terenach po zachodniej stronie śródmieścia. Mowa tu o lokalizacji takich obiektów jak biurowiec Biprostalu (przy skrzyżowaniu ulic Królewskiej[32] i Kijowskiej), czy słynny, modernistyczny zespół hotelu Cracovia i kina Kijów), wpisujący się w koncentrację usług kultury, nauki i szkolnictwa wyższego, jaką rozwijano jeszcze w okresie międzywojennym przy Alejach Trzech Wieszczów, w rejonie parku Krakowskiego. Jednak już analiza ustaleń planu perspektywicznego z 1967 r. wskazuje, że główną koncentrację usług ogólnomiejskich lokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego.

Plan Krakowskiego Zespołu Miejskiego (KZM) (rys. 3) przedstawiał czytelną, modelową wizję rozwoju metropolitalnej struktury Krakowa i jego strefy podmiejskiej z wyraźnym zaznaczeniem centrów usługowych (centrum miasta, duże centra dzielnicowe) miejskie w Bronowicach, Czyżynach, Kobierzynie-Skotnikach, Kurdwanowie, Wieliczce). Zasady te zostały skonkretyzowane w studium planistycznym śródmieścia opracowanym równolegle z planem KZM. W swojej monografii[33], generalny projektant planu KZM, dr Krystian Seibert, sporo miejsca poświęcił

[29] Pierwszy z tych konkursów, organizowanych przez SARP, odbył się w 1966 r.
[30] Mowa tu o krakowskim Miastoprojekcie i Biurze Projektów Kolejowych (wymienić zespoły autorskie).
[31] Był to pierwszy po II Wojnie Światowej uchwalony formalnie plan zagospodarowania przestrzennego Krakowa.
[32] Wówczas ul. 18 Stycznia
[33] Op. cit, 1983.

problemom modelu przestrzennej struktury centrum i śródmieścia. Wg. niego główne przesłanki konstrukcji modelu centrum KZM to konieczność / potrzeba:
- „utrzymania głównych urządzeń usługowych na obecnym obszarze śródmieścia celem zachowania rangi dawnego ośrodka centralnego;
- stworzenia silnych, odciążających centrów na nowych pasmach rozwojowych;
- zapewnienie warunków do realizacji wielopostaciowej struktury programu, która pozwoli utrzymać lokale mieszkalne we wszystkich rejonach śródmieścia oraz zaspokoić wszelkie potrzeby mieszkańców i turystów ze szczególnym jednak uwzględnieniem wyższego stopnia użyteczności i jakości;
- rozwijania układu policentrycznego, o wyraźnym porządku hierarchicznym, na którego wierzchołku znaleźć się powinno Stare Miasto z jego najbliższym otoczeniem;
- preferencji komunikacji zbiorowej w śródmieściu przez wprowadzenie bezkolizyjnych podziemnych tras komunikacji szynowej;
- zachowania w centralnej części Krakowa istniejącej geometrii układu obwodnicowo promienistego w sieci ulic oraz w organizacji ruchu drogowego;
- uwolnienia śródmieścia od wszystkich potoków komunikacji samochodowej nie związanej bezpośrednio z funkcjami centralnej części Krakowa”[34].

Zauważmy, że zasady te są nadal aktualne. Oczywiście w konstrukcji urbanistycznej śródmieścia z 1977 r. istotną rolę odgrywają podsystemy transportowe (w planie Seiberta przewidywano również trasę metra) i układ zieleni. Dodajmy, że w modelu śródmieścia zarysowanym w planie KZM uznano kluczową rolę nabrzeży rz. Wisły w konstrukcji „zielono-błękitnej” miasta)[35]. Podkreślono strukturotwórcze znaczenie ulic wychodzących promieniście od historycznego centrum.

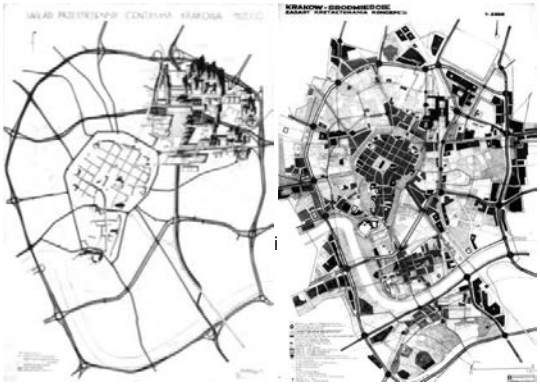


Rys. 3 Schemat przestrzennej struktury Krakowa w tzw. Planie Seiberta z 1977 r. Źródło i opracowanie graficzne: A. Ziobro (2015, 2016). Oznaczenia: 1 – granica planu KZM, 2 – zabudowa usługowa śródmiejska a kolor czerwony – Wawel jako sacrum narodowe, 3 – ośrodki usługowe, 4 – zabudowa mieszkaniowa wysokiej intensywności, 5 – zabudowa mieszkaniowa niskiej intensywności, 6 – nauka, 7 – przemysł, składy, bazy budowlane / przemysł budowlany (np. „fabryki domów”, 8 – system terenów zieleni, rekreacja, rolnictwo, 9 – rzeka Wisła, 10 – drogi szybkiego ruchu, 11 – drogi główne, 12 – główne trakcje kolejowe, 13 – porty rzeczne, 14 port lotniczy, 15 – koncentracje służby zdrowia, 16 – ośrodki centralne, dzielnicowe i lokalne, 17 – kierunek rozwoju perspektywicznego, 18 – główne punkty widokowe i zasięgi widoków chronionych.

W Planie KZM założenia koncepcji nowego centrum Krakowa z lat 60 (rys. 4a). uległy daleko idącym modyfikacjom. K. Seibert pisze: „koncepcja utworzenia wielkiego nowego centrum – jak gdyby odciążającego Stare Miasto – w rejonie obecnych zabudowań dworcowych jest niewłaściwa”[36]. Uważa, że „zniekształciłoby to w bardzo poważny sposób cały układ funkcjonalno-przestrzenny dawnego śródmieścia, od wieków utrwalonego w bardzo czytelnym schemacie obwodnicowo-promienistym, w którym Stare Miasto tworzyło wyraźnie spolaryzowane centrum”[37]. W zamian, autorzy planu KZM proponują model (rys. 4b.), którego zasadą jest „maksymalne przybliżenie nowych zespołów usługowych do drugiej obwodnicy”[38]. W modelu tym, określono trzy typy śródmiejskich koncentracji usługowych:

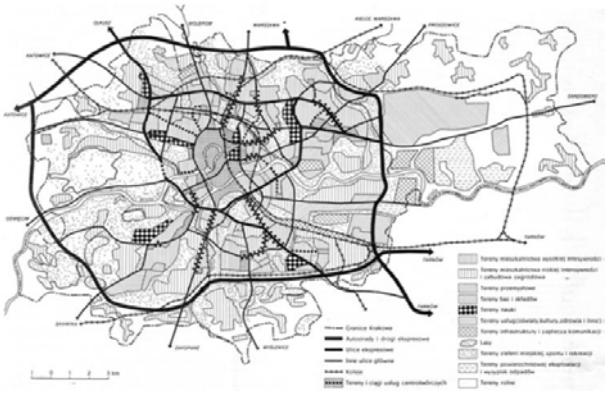
[34] Seibert op. cit. s. 245.
[35] W projektowaniu systemu zieleni w planie KZM znaczącą rolę odegrały koncepcje prof. Janusza Bogdanowskiego nawiązujące zresztą do idei budowania systemu zieleni w planie A. Ptaszyckiej z lat 50.
[36] Seibert, 1983, s 306-7. Monografia ta jest – między innymi – szczegółowym omówieniem prac studialnych związanych z Planem KZM i szeroko zarysowanym tłem uwarunkowań metropolitalnego rozwoju miasta.
[37] Op. cit. s. 307.
[38] Ibidem.

- Koncentracje wewnątrz śródmiejskie (Stare Miasto, Kazimierz, Rejon Dworca Głównego);
- Koncentracje w sąsiedztwie II obwodnicy, w rejonach: Al. Powstańców Warszawy (dzisiaj: Powstania Warszawskiego), Placu Boh. Getta, centrum Starego Podgórza, ul. Skolickiego (obecnie Ul. Monte Cassino) ulic: Zwierzynieckiej i Kościuszki, na początku ul. Mazowieckiej i przy nowym Placu Kleparskim ;
- Koncentracje wyższych uczelni (UJ i AGH).



Rys. 4. Porównanie schematów modelu śródmieścia Krakowa wg koncepcji z lat 60. (4a) i wg. koncepcji odpowiadającej zasadom koncentracji funkcji centro-twórczych ustalonych w tzw. Planie Seiberta z 1977 r. (4b)Źródła: [45] Sulimski, J., Społeczne funkcje centrum Śródmiejskiego (na przykładzie Krakowa) Biuletyn IUA, nr 31, Warszawa, 1972, s. 82. oraz: Seibert K., 1983 Seibert K., Rozważania I nadzieje, Wydawnictwo ORKA, Kraków 2011

W drugiej połowie lat 70. W urbanistyce europejskiej nastąpiła istotna zmiana doktryny polegająca – między innymi – na radykalnie odmiennym podejściu do dziedzictwa kultury. Rozwijająca się doktryna konserwatorska znajduje wówczas swe odzwierciedlenie w praktycznych osiągnięciach w sferze rewaloryzacji zabytkowych zespołów urbanistycznych, a później, w coraz to liczniejszych projektach rewitalizacji zdegradowanych zespołów poprzemysłowych, powojskowych i pokolejowych. Z czasem, na tendencje te nakładają się trendy bardziej ogólne – i można by rzec fundamentalne: nowe praktyki odzwierciedlające coraz to wyraźniejszą liberalizację polityki i gospodarki przestrzennej, a także potrzeby planistycznej reakcji na de-industrializację oraz zmiany we wzorcach zachowań komunikacyjnych. Tendencje te znalazły już swoje odzwierciedlenie w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego z 1988 r. Model konstrukcji urbanistycznej Miasta Krakowa przyjęty w tzw *Planie Ziobrowskiego*[39] (II-ga poł. 1988 i 1994.) to model układu promienisto-obwodnicowego odpowiadający idei „miasta zwartego" i akcentujący wpływ projektów strategicznych na rozwój miasta (także: kampusów uniwersyteckich). W obu tych planach. mamy do czynienia z kolejną radykalną zmianą modelu przestrzennej struktury (Ziobrowski, 1996, Ziobrowski, Jeżak, 2001). Tym razem, jest to odwrót od rekomendowanego w *Planie Seiberta* układu rusztowego. W Planie Ogólnym Krakowa z 1988r, a także w planie uchwalonym w 1994 w modelu konstrukcji urbanistycznej miasta przyjęto układ zbliżony do promienisto obwodnicowego (rys. 5).



Rys. 5. Schemat ilustrujący zasady zagos-podarowania przestrzennego Krakowa w tzw. Planie Ziobrowskiego z 1988 r. Źródła: A. Ziobrowski (1996) oraz autorska interpretacja struktury funkcjonalno-przestrzennej Krakowa przez prof. Zygmunta Ziobrowskiego w: Atlas Miasta Krakowa, 1988, K. Trafas (red), UJ, Urząd Miasta Krakowa, Kraków 1988.

[39] Prof. dr hab. inż. arch. Zygmunt Ziobrowski był generalnym projektantem Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa, uchwalonego w 1988r i Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Krakowa uchwalonego w 1994 r.

Natomiast w zasadach zagospodarowania przestrzennego śródmieścia i odpowiadającej im interpretacji modelu śródmieścia *Plan Ziobrowskiego* kontynuuje politykę zapisaną w Planie Seiberta. Z powodzeniem można obronić tezę, że zasady polityki przestrzennej przyjęte w planach Ziobrowskiego otworzyły nowy rozdział ewolucji warsztatu planistycznego[40], a realizacja zapisów dotyczących *obszarów strategicznych* wyznaczonych w planie ogólnym z 1994 miała kluczowe znaczenie dla transformacji modelu przestrzennej struktury współczesnego śródmieścia. Dodajmy też, że aktualne propozycje delimitacji śródmieścia dla modelu proponowanego w projekcie badawczym jako *Śródmieście-Kr2050*[41], w części dotyczącej wschodniej i południowo -wschodniej strony śródmieścia, znajdują swoje uzasadnienie w rozmieszczeniu funkcji metropolitalnych, jakie zostały zlokalizowane w takich obszarach strategicznych jak: Olsza, Dąbie i Zabłocie. Nie bez znaczenia dla modeli konstrukcji urbanistycznej przyjętych w kolejnym *„planach miasta"*[42] jest obszar strategiczny określany w skrócie HTS, a oznaczający strategiczny kierunek działań związanych z modernizacją[43] terenów w obrębie – i otoczeniu – dawnego kombinatu hutniczego im. Lenina, potem zwanego Hutą Tadeusza Sędzimira, a obecnie kombinatem metalurgicznym Arcelor Mittal.

W latach 1966 – 1994 na ewolucję koncepcji nowego centrum Krakowa miały wpływ również zmiany, o charakterze strukturalnym, wprowadzone w kolejnych wersjach planu zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. Niejako pokłosiem wymienionych koncepcji urbanistycznych stał się projekt tzw. Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK), polegający na integracji różnych środków transportu i modernizacji układu komunikacyjnego (głównie domknięciu obwodnicy śródmiejskiej i wprowadzeniu szybkiego tramwaju).

W Planie Ogólnym z 1994 r. obszar KCK traktowany był jako najważniejszy obszar strategiczny[44]. W czerwcu 1996 r. w Pracowni Studialno – Projektowej Wydziału Architektury UMK powstał, tzw. *Plan Koordynacyjny* (rys. 9), będący swego rodzaju substytutem planu miejscowego dla terenu Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego. Zarząd Miasta, zatwierdzając Koncepcję Zagospodarowania Terenu oraz wydając decyzję WZiZT zobowiązał inwestora do wykonania tzw.. *Studium Komunikacyjnego*, co wynikało z braku ścisłych powiązań Planu Ogólnego z aktualną polityką transportową miasta. Od zatwierdzenia Studium Komunikacyjnego przez Zarząd Miasta uzależniono wydanie decyzji WZiZT dla inwestycji infrastruktury komunikacyjnej KCK. Warunek ten został spełniony. W momencie składania przez firmę Tishman Speyer Properties wniosku o wydanie decyzji WZiZT, obowiązywał *Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego* uchwalony w listopadzie 1994 r. (Ziobrowski, 2001, 1996). Dla wskazanego obszaru plan ten ustalał szczegółową strukturę przestrzenną zagospodarowania, intensywność wykorzystania terenu, linie rozgraniczające tereny o różnym sposobie użytkowania, linie zabudowy, układ komunikacyjny oraz rozmieszczenie podstawowych składników infrastruktury technicznej[45].

Począwszy od drugiej połowy lat 90. na kierunek ewolucji koncepcji urbanistycznych KCK (rys. 6a, 6b, 6c), miały wpływ przede wszystkim wysiłki zmierzające do pozyskania inwestora strategicznego, a później wyniki analiz rynkowych dewelopera i negocjacji, jakie poprzedzały

[40] Plan Ziobrowskiego – zwłaszcza ten z 1994 r. wprowadza do polskiej urbanistyki regulacyjnej elementy urbanistyki operacyjnej. Przez urbanistykę regulacyjna rozumieć należy takie dokumenty planistyczne jak: plan ogólny zagospodarowania przestrzennego – odpowiednik obecnego studium gminnego, tylko z tą istotną różnicą, że plan ogólny mógł być podstawą decyzji lokalizacyjnych (podówczas były to tzw, decyzje MIWRI – decyzja o miejscu i warunkach realizacji inwestycji, a później decyzja ULI, czyli decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji) a studium takiej mocy nie ma.

[41] Por. pkt. 4 tego projektu.

[42] Mowa tu o studium 2003, i studium 2014, a także aktualnych działaniach Miasta dotyczących wdrażania podstawowego systemu infrastruktury dla strategicznego projektu Kraków Nowa Huta Przyszłości.

[43] W tym przypadku, termin modernizacja obejmuje – oprócz modernizacji urządzeń przemysłowych w ścisłym tego słowa znaczeniu – również takie działania jak: rewitalizacja, restrukturyzacja i rekultywacja terenów poprzemysłowych.

[44] Pozwalało to inwestorowi na opracowanie dla tego obszaru tzw.. Koncepcji Zagospodarowania Terenu, która po zatwierdzeniu przez Zarząd Miasta Krakowa stawała się podstawą prawną dla do wydawania decyzji ustalającej warunki zabudowy i zagospodarowania terenu. (Zuziak 2004).

[45] W ramach obszaru KCK wyznaczono obszar mieszkaniowo-usługowy, obszar usług publicznych, obszar usług komercyjnych, obszar miejskiej zielem publicznej, obszar urządzeń infrastruktury technicznej i komunikacyjnej.

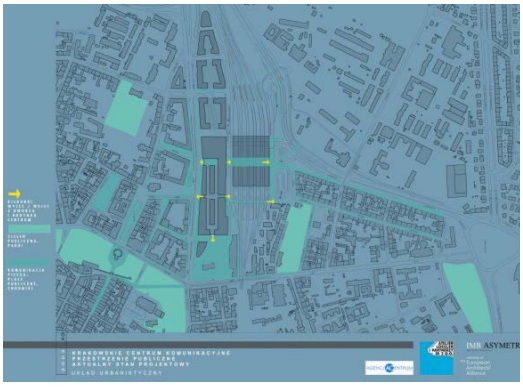
zawarcie między Miastem Kraków, a spółką deweloperską TST 1 Polska Sp. z o.o. umowy partycypacyjnej (tzw. umowy infrastrukturalnej). Kolejne koncepcje programowo-przestrzenne „Nowego Miasta" opracowywane przez zespół projektowy inwestora uwzględniały zarówno zmieniające się warunki rynkowe dla realizacji tego typu inwestycji, jak i coraz bardziej wpasowywały się w wytyczne Planu Ogólnego. W miarę, jak kontrolę procesu inwestycyjnego zdominowały problemy finansowe, formalno-prawne i techniczne, na dalszy plan zeszły pytania dotyczące:

- integracji struktury funkcjonalno-przestrzennej;
- kompozycji urbanistycznej przestrzeni publicznych, zarówno w skali mikro (poszczególnych wnętrz urbanistyczno–architektonicznych, jak i w skali makro - tj. w szerszym kontekście uwzględniającym powiązanie funkcjonalne z dzielnicami historycznymi (Stare Miasto, Kleparz), jak i w kierunku nowych koncentracji usług - zwłaszcza administracyjnych, rozwijających się po stronie wschodniej od Dworca PKP.

Analiza ustaleń *Studium z 2003r* (R. Kuzianik i Z. Zuziak z Zespołem), dotyczących modelu struktury przestrzennej miasta wskazuje na znaczny wpływ planów Ziobrowskiego. Można wręcz przyjąć, że zasadnicze zręby polityki przestrzennej przyjęte w tym dokumencie są kontynuacją ustaleń Planu Ziobrowskiego z 1994 r. Dotyczy to również takich zasad polityki jak: - konieczność rozwijania głównych ulic miejskich – zwłaszcza tych, które prowadzą promieniście od centrum, - czy podkreślenie roli strategicznych projektów rewitalizacji terenów poprzemysłowych w procesie wdrażania strategii zrównoważonego rozwoju. Natomiast większe zmiany, dotyczące modelu konstrukcji urbanistycznej miasta następują w zasadach polityki przestrzennej zapisanych w Studium 2014. W modelu tym mamy już wyraźne wyartykułowanie zasady budowania metropolitalnej struktury policentrycznej. Pod względem geometrii sieci transportowej jest to układ „mieszany", jednak z dominacją układu promienisto-obwodnicowego. W Studium tym istotną rolę odgrywają również: reinterpretacja systemu zieleni, strukturalne jednostki urbanistyczne oraz nowy zestaw strategicznych projektów miejskich.

Ryc. 6a. I nagroda (równorzędna) w konkursie SARP na Koncepcję zagospodarowanie przestrzennego terenów położonych w sąsiedztwie Dworca Głównego; czerwiec 1994. Autor proj.: dr inż. arch. R. Loegler z Zespołem; Źródło: koncepcja prezentowana w materiałach pokonkursowych oraz licznych publikacjach na ten temat.

Ryc. 6b.– Plan Koordynacyjny KCK z 1996 r. Autor proj.: Stanisław Deńko. Koncepcja biura Wizja firmowana przez Urząd Miasta Krakowa w dokumentach promocyjnych Miasta stanowiąca podstawę negocjacji między Miastem a firmą Tishman Property i firmami: PKP i PKS.



Ryc. 6c. –Powiązania między głównymi ciągami pieszymi w rej. KCK-Galeria Krakowska, Źródło: Biuro IMB Asymetria i dr Romuald Loegler, Kr4aków, 2003.

W założeniach modelowych dotyczących centrum miasta i odpowiadających im zasadach polityki przestrzennej zapisanych w Studium 2014 ważną rolę odgrywają ustalenia dotyczące Parku Rzeki Wisły. Korytarz Rz. Wisły - „Park Rzeki Wisły" – ma być kręgosłupem kompozycyjnym nowej konstrukcji urbanistycznej miasta. W tym „błękitno-zielonym korytarzu" powinno się sytuować kolejne, metropolitalne projekty miasta rozwijające jego funkcje kultury. Tak zresztą dzieje się od kilku dekad. Przed 30 laty właśnie nad Wisłą – vis a vis Wawelu, zlokalizowano Centrum Sztuki Japońskiej Manggha (fot. 5). Tu, przed 14 laty rozpoczęto prace koncepcyjne nad zrealizowanym już projektem Krakowskiego Centrum Kongresowego ICE (fot. 6). Przy bulwarach wiślanych powstał też nowy typ przestrzeni publicznej, w powiązaniu z architekturą Cricoteki T. Kantora (fot. 7a i 7b).

Fot. 5. Muzeum Sztuki i Techniki Centrum Manggha; Autor projektu koncepcyjnego: Arata Isozaki, współpraca architektoniczna: prof. Krzysztof Ingarden i JET Atelier; Źródło: oficjalna strona internetowa Muzeum Sztuki i Techniki Centrum Manggha, *www.pl-pl.facebook.com/MuzeumManggha* ; data odczytu: 16. 08. 2018.

Fot. 6. Architektura korytarza rz. Wisły – zakole Wisły między Wawelem i ICE. W kategoriach symbolicznych, kulturowych to jedna z najważniejszych przestrzeni publicznych w Polsce. Oceniając ją w kategoriach architektury miasta możemy mówić o pewnej dozie ambiwalencji. Architektura interesująca i wartościowa, ale architektura krajobrazu wciąż czeka na nową, ideę i działania. Źródło: fot.: Mateusz Skwarczek; Agencja Gazeta.

Fot. 7 a. i Fot. 7b. Cricoteka – Ośrodek Dokumentacji Sztuki Tadeusza Kantora – projekt architektoniczny nagrodzony pierwszą nagrodą w międzynarodowym konkursie architektonicznym w 2009 roku. Autorzy projektu: Konsorcjum IQ2 – dwóch krakowskich biur architektonicznych: „Wizja" Sp. z o.o. (arch. Stanisław Deńko,) i nsMoonStudio Sp. z o.o.: (architekci:Piotr Nawara i Agnieszka Szultk). Fot.: Zbigniew K. Zuziak.

4. Centrum Krakowa w policentrycznym modelu konstrukcji urbanistycznej.

Mowa tu o stosunkowo prostym modelu[46], w którym podstawą interpretowania geometrii zmian w przestrzennej strukturze miasta jest czytelne zdefiniowanie trwałych[47] elementów środowiska z budowanego miasta (*built environment of the city*), tworzących konstrukcyjną osnowę zmian w zagospodarowaniu pozostałych, bardziej zmiennych elementów jego przestrzeni urbanistycznej[48]. Model ten kojarzy procedury wartościowania / oceny potencjałów, badanych miejsc i kierunków powiązań (relacji), między tymi miejscami z analizą geometryczną tych relacji. Pozwala to, przynajmniej na jakiś czas, uniknąć pracochłonnych i kosztownych operacji związanych z budowaniem baz danych, które są niezbędne w przypadku stosowania technik GIS w modelowaniu struktury przestrzennej miasta. Nie zmienia to jednak faktu, że w kolejnych etapach pracy nad modelem należałoby przyjąć odpowiedni algorytm (lub zestawu algorytmów), odpowiednio do postawionych tu zadań planistycznych i projektowych strategii. Takie podejście do metody modelowania konstrukcji urbanistycznej miasta pozwala również na położenie większego akcentu na nieparametryczne czynniki jakości przestrzeni urbanistycznej. Pozwala też, lepiej powiązać analizę geometryczną, z instytucjonalnymi aspektami zmian strukturalnych, co jest nie bez znaczenia dla próby skojarzenia narzędzi urbanistyki regulacyjnej (studia i mpzp) i operacyjnej („urbanistyka w działaniu").

Jako podstawowe założenie przedstawionych tu badań i przyjęto, że – podobnie jak w newtonowskich modelach grawitacji i potencjału – pomiędzy elementami konstrukcji urbanistycznej miasta, istnieje pewien rodzaj oddziaływań (oddziaływania funkcjonalno – przestrzenne, a także oddziaływania o jakich mowa w teorii przestrzeni relacyjnej). Rozpoznanie tych oddziaływań jest pomocne w ustalaniu kierunków zagospodarowania przestrzennego sprzyjających powstaniu zjawiska pozytywnej synergii miedzy projektami urbanistycznymi wyznaczonymi przy pomocy urbanistycznej konstrukcji. Założono też, że artykułując modelowe cechy konstrukcji urbanistycznej Krakowa oraz wynikające z nich priorytety polityki przestrzennej dot. śródmieścia i jego korytarzy rozwoju, zwiększamy prawdopodobieństwo synergii między strategicznymi projektami miejskimi. Jednak w ostateczności, warunkiem uzyskania takiego efektu synergicz-

[46] Model ten jest modelem planistycznym akcentującym geometrie konstrukcji urbanistycznej miasta. w tym sensie jest to rodzaj modelu geometrycznego.
[47] Ściślej, należałoby tu raczej mówić o elementach względnie trwałych.
[48] Ta zmienność oznacza większą podatność na grę rynkową oraz procedury negocjacji politycznej i partycypacji społecznej.

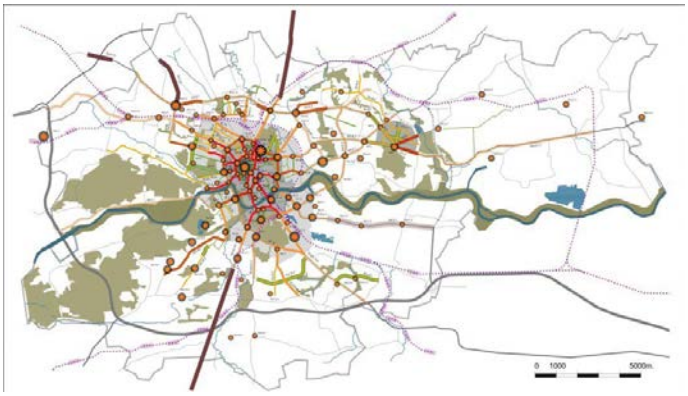
nego jest prowadzenie przez samorząd lokalny i regionalny skoordynowanej, konsekwentnej i długofalowej polityki przestrzennej, która będzie również koordynowana w dłuższym horyzoncie czasowym z innymi głównymi podmiotami gospodarki przestrzennej miasta: inwestorami prywatnymi, społecznościami lokalnymi i różnymi instytucjami / organizacjami pozarządowymi, wśród których coraz większą rolę odgrywać będą tzw. ruchy miejskie.

Metoda modelowania konstrukcji urbanistycznej Krakowa (w skrócie: *model KUK*) polega na logicznym powiązaniu następujących procedur analitycznych:
- analiza historyczna zmian w modelu KUK, w świetle planów zagospodarowania przestrzennego Krakowa, po II Wojnie Światowej (historyczna analiza strukturalna);
- identyfikacja elementów konstrukcyjnych (korytarze i węzły) w perspektywie Kr 2050 (na podstawie wcześniejszych analiz dotyczących MPS Krakowa oraz ich aktualizacji);
- ocena potencjałów rozwojowych ważniejszych elementów KUK;
- analiza powiązań między ww. elementami (zwłaszcza między koncentracją miejsc węzłowych strefy śródmiejskiej i potencjalnymi węzłami miejskości, które mają istotne znaczenie przy ustalaniu kierunków rozwojowych centrum i śródmieścia, a także identyfikacji lokalizacji kolejnego, nowego centrum miasta typu CBD);
- wariantowe delimitacje obszarów centrum, śródmieścia i modeli jego konstrukcji;
- wskazanie preferowanego wariantu modelu konstrukcji urbanistycznej śródmieścia;
- identyfikacja obszarów działań (*action areas*) dla śródmieścia i Parku Rzeki Wisły;
- identyfikacja ważniejszych projektów urbanistycznych w wymienionych obszarach działań.

W metodzie analizowania związków funkcjonalno-przestrzennych między centrum, a innymi znaczącymi klastrami węzłów miejskości akcent położono na tzw *łącznikach strategicznych*. W projekcie poprzednim, szczególną uwagę zwrócono na korytarz „Skotniki – Czyżyny". W tym przypadku akcent położono na śródmiejski korytarz rozwoju / łącznik strategiczny, spinający po wschodniej stronie centrum miasta jego dwa główne korytarze rozwoju: północny i południowo -wschodni. Pierwszy łączy rejon Międzynarodowego Portu Lotniczego JPII w Balicach z centrum Nowej Huty, a dalej z rejonem strategicznego projektu *Kraków Nowa Huta Przyszłości*; drugi jest korytarzem rozwoju śródmieścia, wyprowadzającym z nowych rejonów centrum miasta w stronę Niepołomic[49].

Założenia prezentowanego modelu konstrukcji urbanistycznej Krakowa akcentują też konieczność opracowania odpowiedniej metody oceny potencjałów rozwojowych korytarzy i węzłów struktury przestrzennej. W tym przypadku, ich zastosowane w projekcie wymaga udoskonaleń, uzupełnień i weryfikacji. Metoda oceny potencjału rozwojowego korytarzy i węzłów struktury przestrzennej (węzłów miejskości) powinna być oparta na analizach wieloczynnikowych. W modelu *konstrukcji urbanistycznej* miasta (rys. 7) historyczne centrum Krakowa pełni rolę jej zwornika. Wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa zabytkowe układy urbanistyczne Starego Miasta (łącznie z Wawelem) i Kazimierza stanowią ścisłe centrum miasta, a geometryczne cechy korytarzy urbanistycznych, rozchodzących się promieniście z tego centrum w kierunku znaczących miejsc węzłowych położonych na obrzeżach i na zewnątrz śródmieścia, stanowić mają *konstrukcyjną osnowę* zrównoważonego i harmonijnego rozwoju śródmiejskiej sieci przestrzeni publicznych. Poprawa atrakcyjności tej sieci – zgodnie z zasadami współczesnej doktryny konserwatorskiej, a także zasad dobrej praktyki uznawanych w urbanistyce współczesnej – należeć powinna do priorytetów polityki przestrzennej Miasta. W takim kontekście, planistyczny model konstrukcji urbanistycznej miasta – a zwłaszcza jego śródmieścia – staje się jednym z podstawowych narzędzi służących intelektualnej podbudowie ustaleń planowania przestrzennego. Dotyczy to zarówno zasad kształtowania sieci przestrzeni publicznej w obszarach o szczególnym znaczeniu dla dziedzictwa urbanistycznego, jak i korytarzach rozwoju wiążących śródmieście z innymi obszarami uznanymi w strategii miasta, jako kluczowych dla jego rozwoju.

[49] Wzdłuż ulic: Klimeckiego, Lipskiej, Surzyckiego, Rybitwy, Botewa – do węzła z trasą S7 w rejonie tzw. Przewozu.



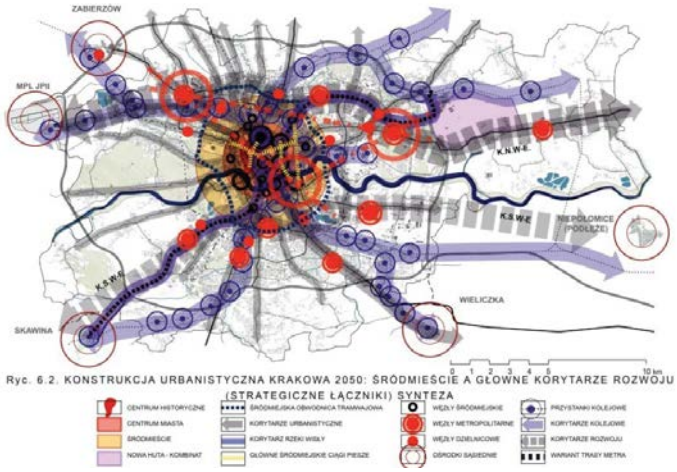
Rys. 7. Schemat rozmieszczenia węzłów miejskości i korytarzy rozwoju Krakowa w 2016 r. Źródło: Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna (2016-17), Autorzy proj. badawczego: M. Gyurkovich, A. Szarata i Z. K. Zuziak z Zespołem, Autorzy ryc.: A. Derlatka i M. Maniecki. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2017; Własność oprac.: Urząd Miasta Krakowa, Kraków, lipiec 2017.

We wszystkich wariantach delimitacji śródmieścia Krakowa i modelach przekształceń jego struktury opracowanych w ramach relacjonowanego projektu, historyczne centrum jest rdzeniem urbanistycznej struktury miasta. Przede wszystkim, spełnia ono funkcje centrum – symbolu: najważniejszego wyznacznika kulturowej tożsamości miasta oraz jego miejsca na mapie świata. Nadal stanowi największą koncentrację najwyższych wartości kulturowych i rynkowych, a także aktywności gospodarczych, które – bezpośrednio lub pośrednio – wiążą się z funkcjami kultury i wyznaczają kulturalną rangę Krakowa. Nie oznacza to bynajmniej, że centrum historyczne nadal wyznacza środek ciężkości miasta. Wyniki przeprowadzonej w ramach projektu historycznej analizy strukturalnej[50] wskazują, że w okresie od lat 50. ubiegłego stulecia, do czasów obecnych wyróżnić można co najmniej dwa okresy i dwa kierunki przesuwania się „środka ciężkości" układu urbanistycznego. Pierwszy – mniej więcej do lat 90. – to okres rozwoju zabudowy i głównych funkcji miasta w kierunku wschodnim – w stronę Nowej Huty, czyli na kierunku równoległym do korytarza rz. Wisły, a prostopadłym do historycznego kierunku rozwoju miasta[51]. W okresie drugim (od lat 90. do czasów obecnych), geografia kierunków rozwojowych śródmieścia nie jest już tak jednoznaczna. Wydaje się, że z powodzeniem można bronić tezy, o przesuwaniu się środka ciężkości układu urbanistycznego w kierunku południowo-wschodnim – głównie za sprawą dość intensywnej– chyba też nieco zbyt żywiołowo przebiegającej – rewitalizacji Kazimierza, Zabłocia, a ostatnio też nadwiślańskich obszarów Starego Podgórza. Kierunek ten wzmacniają również nowe inwestycje budowlane w korytarzu ulicy Wielickiej oraz znaczna aktywizacja inwestycyjna nowego korytarza rozwoju wyznaczonego ulicami: Klimeckiego, Lipską, Surzyckiego, Christo-Botewa (w stronę Kampusu *Misericordiae*. Na tym kierunku coraz większą rolę odgrywać będą strefy aktywności gospodarczej, określane w skrócie hasłem: Kraków Wschód. Jednak w okresie nie sposób pominąć innego, do pewnego stopnia przeciwstawnego kierunku rozwoju: północno-zachodniego, czyli w stronę Międzynarodowego Portu Lotniczego JPII w Balicach. Odzwierciedleniem tej tendencji są: korytarz centrów biurowych przy Alei Armii Krajowej, znaczna koncentracja deweloperskich projektów zabudowy mieszkaniowej w rejonie przystanku kolejowego Kraków-Bronowice oraz projektów inwestycyjnych, wpisujących się w plany rozwoju inwestycji w rejonie Ronda Ofiar Katynia.

Te geograficzne i geometryczne cechy dynamiki strukturalnej Krakowa – zarówno w sensie historycznym jak i prognostycznym – znalazły swój wyraz w propozycji nowej delimitacjach centrum i obszaru śródmiejskiego oraz w kryteriach wariantowania scenariuszy modelu przestrzennej struktury śródmieścia. Odzwierciedleniem tej dynamiki są również interpretacje geometrii powiązań między centrum, a innymi ważnymi węzłami miejskości. Przyjmuje się, że

[50] Porównanie ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego Krakowa, z realnymi zmianami w PSM (rozdział 3 tego projektu.
[51] Kierunku, jaki wyznacza oś Drogi Królewskiej – prostopadła do korytarza rzeki Wisły.

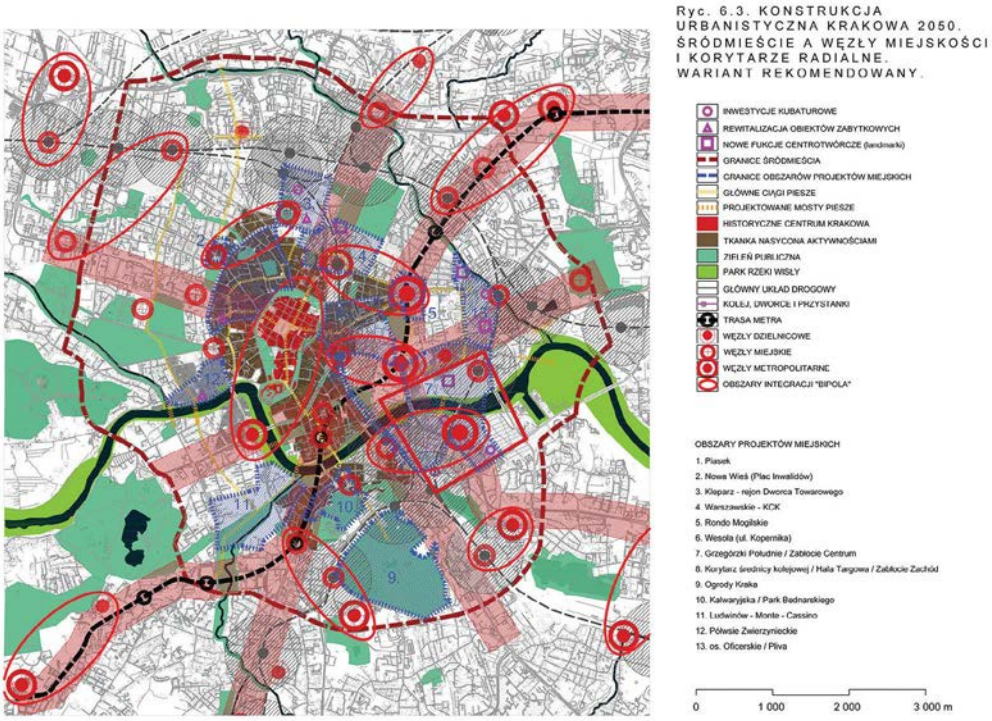
w perspektywie 2050 tendencje te będą prowadziły w stronę dalszego równoważenia układu. Innymi słowy, dynamika zmian w układzie urbanistycznym całego miasta[52] tworzyć będzie nową geometrię względnie zrównoważonej sieci powiązań, wyznaczających policentryczną strukturę przestrzenną Krakowa 2050. Typologii nowych węzłów miejskości towarzyszy analiza korytarzy rozwoju i wynikających stąd relacji między centrum historycznym i nowymi centrami miasta (rys. 8, rys. 9) . W typologii węzłów wyróżniono centra pierwszego, drugiego i trzeciego stopnia. Centrum historyczne znajduje się na szczycie tej hierarchii. Nowe węzły miejskości podzielono na grupy centrów II i III stopnia, zgodnie z ich rangą w modelu przestrzennej struktury miasta. Grupa II stopnia to: centrum Zabłocie, Historyczne Miasto Nowa Huta (łącznie z centrum Czyżyny), centrum Bronowice. Centra III stopnia to: centrum Olsza-Prądnik, centrum Bonarka, centrum Czerwone Maki, centrum Płaszów (rejon dworca PKP), Tauron Arena / Plaza, Armii Krajowej, 29 Listopada – Opolska, Zakopiańska, Prokocim/Płaszów, Ujastek / Mrozowa. Hierarchia nowych węzłów miejskości odpowiada rozkładowi priorytetowych korytarzy rozwoju, centra II stopnia są wiązane z centrum historycznym korytarzami, o najwyższym priorytecie. W węzłach stopnia II i III jednym z podstawowych problemów / zadań jest zdefiniowanie siatki ulic.



Rys. 8. Konstrukcja urbanistyczna Krakowa 2050: Śródmieście a główne korytarze rozwoju (strategiczne łączniki). Źródło: Konstrukcja urbanistyczna Krakowa. Rola śródmieścia a korytarze rozwoju; Autorzy opracowania: Z. K. Zuziak i D. Ogrodnik z Zespołem, Autor ryc.: A. Derlatka. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2018; Własność oprac.: Urząd Miasta Krakowa, Kraków, lipiec 2018.

Pod względem morfologicznym, ale i funkcjonalnym, średnicowy korytarz kolejowy N-S rozgranicza dwie strefy centrum: historyczną i nową. Obok centrum historycznego, w modelu centrum Krakowa silną rolę odgrywa KCK. Tworzy ono układ bipolarny z zabudową usługową zlokalizowaną w rejonie Ronda Mogilskiego. W wyniku analiz zidentyfikowano więcej tego rodzaju układów (por.: rys. 8 i 9). Zmiany w rozmieszczeniu funkcji śródmiejskich pozwalają przypuszczać, że stopniowa ich integracja następować będzie w strefie położonej pomiędzy centrum historycznym, a niedocenianą w dotychczasowych planach, linią kolejową tzw. Małej Obwodowej. Na styku centrum historycznego i nowego centrum tworzy się nowa oś N-S z trzema głównymi węzłami miejskości w rejonach Ronda Mogilskiego, Ronda Grzegórzeckie i rejonie, któremu w tym projekcie dano nazwę Centrum Nowe Zabłocie. Ten ostatni węzeł jest istotny, ponieważ stanowi przecięcie wspomnianej osi z korytarzem rzeki Wisły oraz ze względu na poprowadzenie obwodnicy tramwajowej. Zwraca się też uwagę na potencjał rozwojowy[53] miejsc, w których planowane są przystanki kolejowe tej linii. (zwłaszcza przystanki: Mogilska i Ofiar Dąbia).

[52] Ściślej, należałoby tutaj mówić o dynamice zmian strukturalnych w skali układu metropolitalnego, czyli w skali obszaru funkcjonalnego utożsamianego z Krakowskim Obszarem Metropolitalnym.
[53] Mowa tu zwłaszcza o potencjale związanym z rewitalizacją terenów poprzemysłowych oraz budowaniem sieci nowych przestrzeni publicznej.



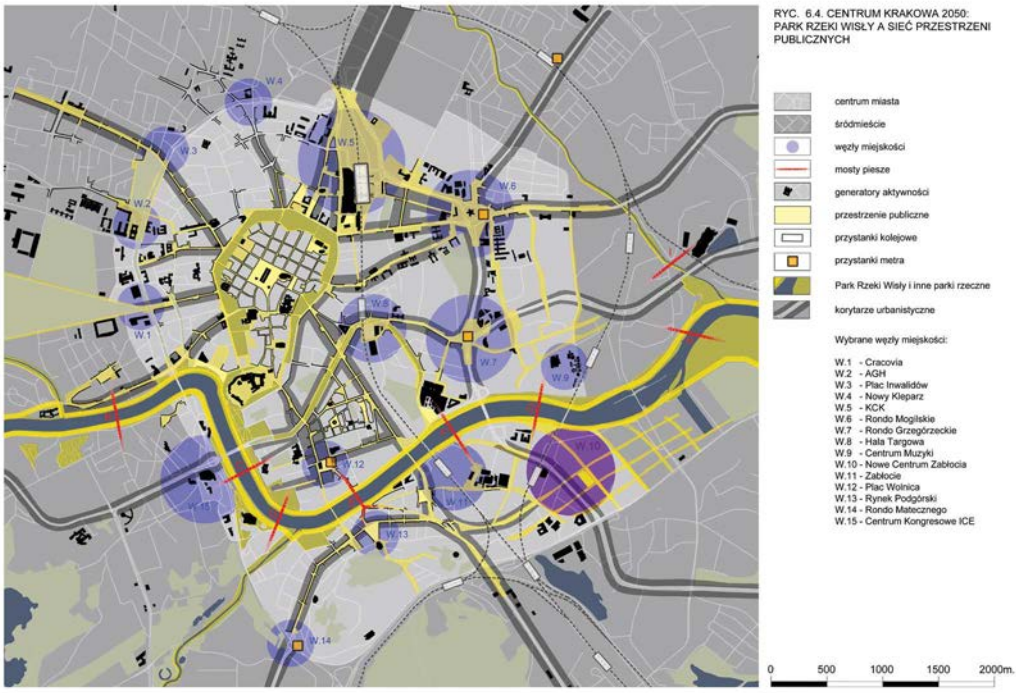
Rys. 9. Konstrukcja urbanistyczna Krakowa 2050: Śródmieście a węzły miejskości i korytarze radialne. Wariant rekomendowany. Źródło: Konstrukcja urbanistyczna Krakowa. Rola śródmieścia a korytarze rozwoju; Autorzy opracowania: Z. K. Zuziak i D. Ogrodnik z Zespołem, Autor ryc.: A. Derlatka. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2018; Własność oprac.: Urząd Miasta Krakowa, Kraków, lipiec 2018.

Przez ostatnie 50 lat w modelu struktury przestrzennej śródmieścia dominowały relacje przestrzenne centrum historyczne – KCK. Na podstawie przeprowadzonych analiz (rys. 9 i rys. 10) stawia się tezę, że nowe centrum powinno być zlokalizowane w zespole urbanistycznym Zabłocia – w rejonie należących do terenów Chemobudowy pełniących funkcję centrum targowego (wyspecjalizowanego w targach budowlanych).

System zieleni to jeden z najważniejszych potencjałów strukturotwórczych decydujących o jakości życia w mieście. Zagospodarowanie korytarzy „zielonych" i „zielono-niebieskich" oraz obszarów zielonych śródmieścia to nie tylko zbiór zasad określających politykę ochrony tych wartości, ale również konieczność poszukiwania nowej jakości i nowych form proekologicznego i prospołecznego zagospodarowania przestrzeni publicznej, związanej z użytkowaniem tych terenów. Stwierdzenie to dotyczy zwłaszcza: Parku Rzeki Wisły (PRW) i innych parków rzecznych, zachodniego klina zieleni i zieleni Krzemionek. W warunkach polityki proekologicznej i polityki zrównoważonej mobilności, które nadal powinny być podstawowymi zasadami rozwoju miasta Krakowa, przyjmuje się, że Park rzeki Wisły powinien być głównym kręgosłupem układu urbanistycznego śródmieścia, spinając dopływy krakowskie Wisły i inne korytarze zielone. Obserwuje się jednak zbyt słabe wykorzystanie walorów korytarzy zielono-niebieskich, jako proekologicznych potencjałów rozwojowych. Korytarz rz. Wisły jest zróżnicowany przyrodniczo, krajobrazowo i funkcjonalnie; wykazuje jednocześnie wzrastającą aktywność budowlaną w obszarze śródmiejskim. Ważnym komponentem strategii rozwoju przestrzennego Parku Rzeki Wisły powinno być budowanie mostów pieszych i rowerowych – zwłaszcza przez rz. Wisłę. Dla śródmieścia Krakowa mosty piesze definiują istotne elementy konstrukcji urbanistycznej Parku Rzeki Wisły. Jednocześnie mogą wzbogacać architekturę miasta, tworząc atrakcyjne architektonicznie powiązania (fot. / wizualizacja 8). Są również czynnikiem aktywizacji

ekonomicznej (przykład kładki o. Bernatka). Tymczasem przeprowadzone analizy wskazują na niedobór powiązań, łączących zlokalizowane po przeciwnych brzegach Wisły miejsca, uznane jako generatory aktywności. Kontrast pomiędzy ilością łączników pieszych i rowerowych, a liczbą rzeczywistych i potencjalnych generatorów aktywności uwypukla konieczność dogęszczenia wiązań na kierunku północ-południe. Przestrzenie publiczne wykreowane przy mostach pieszych, prowadzonych przez rzekę Wisłę, będą miały kluczowe znaczenie dla konstrukcji urbanistycznej śródmieścia.

W odniesieniu do systemu szynowego transportu zbiorowego w projektowanym modelu zaproponowano znaczące innowacje, w stosunku do ustaleń Studium 2014 na temat polityki transportowej. Do najważniejszych należą: śródmiejska obwodnica tramwajowa, śródmiejski odcinek tramwaju podziemnego i trasa metra wiążąca węzeł mobilności Czerwone Maki z Centrum Nowej Huty (a dalej w stronę stacji kolejowej Kraków Nowa Huta).



Rys. 10. Centrum Krakowa 2050: Park rzeki Wisły a sieć przestrzeni publicznych Źródło: Konstrukcja urbanistyczna Krakowa. Rola śródmieścia a korytarze rozwoju; Autorzy opracowania: Z. K. Zuziak i D. Ogrodnik z Zespołem, Autor rys.: A. Sarga. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2018; Własność oprac.: Urząd Miasta Krakowa, Kraków, lipiec 2018.

Fot. (wizualizacja) 8. Kościół na Skałce a nowa architektura zrównoważonej mobilności; wizualizacja I nagrody w konkursie na kładkę pieszo-rowerową Kazimierz-Ludwinów w Krakowie. Autorzy: Biuro Projektów Lewicki Łatak. Źródło: *www.zim.krakow.pl/nasze-projekty/budowa-kladki-pieszo-rowerowej-kazimierz-ludwinow/*

Podsumowanie.

Centrum miasta to największa i najważniejsza kumulacja jego wartości kulturowych – zwłaszcza symbolicznych. To przestrzeń architektoniczna, w której geometryczne cechy układu urbanistycznego identyfikują kulturalny charakter i pejzaż estetyczny miasta oraz budują jego wizerunek. Przeprowadzone badania nad modelem konstrukcji urbanistycznej Krakowa potwierdzają, że jego centrum to również obszar, w którym skupia się najwięcej korytarzy urbanistycznych i miejsc węzłowych; to największy i najmocniej zarysowany klaster węzłów miejskości. W studiach koncepcyjnych nad modelem rozwoju przestrzennej struktury Krakowa przyjęto, że wykrystalizowany na przełomie XIX i XX w. promienisto-obwodnicowy układ urbanistyczny – odkształcony lokalizacją kombinatu hutniczego i zbudowanej dla jego potrzeb dzielnicy mieszkaniowej – powinien być nadal rozwijany z uwzględnieniem wyników analiz identyfikujących charakterystyczne – omówione wyżej – cechy geometrii tego układu. Oznacza to konieczność znalezienia właściwej formuły kompozycyjnej, a zarazem „konstrukcyjnej". W myśl tej formuły, śródmieście Krakowa i zabytkowy już układ urbanistyczny Nowej Huty, powinny zostać zintegrowane, tworząc logiczną całość. To z kolei, wymaga nowej interpretacji architektonicznej i urbanistycznej przestrzeni Krakowa XXI wieku. Zadanie to znalazło swoje odzwierciedlenie w zasadach polityki przestrzennej, sformułowanych w ramach projektów badawczych, poświęconych modelowi przestrzennej struktury Krakowa, jego konstrukcji urbanistycznej oraz roli, jaką w tej konstrukcji odgrywa śródmieście i jego korytarze rozwoju.

Ze względu na utrudnienia w dostępności do odpowiednich baz danych, a przez to niemożliwości zastosowania bardziej zaawansowanych systemów analitycznych, jak np. GIS, przeprowadzono uproszczone oceny jakościowe na podstawie interpretacji dostępnych badań, danych statystycznych, źródeł kartograficznych, dokumentów planistycznych oraz własnych interpretacji relacji geometrycznych. Na obecnym etapie badań, skupiono się na szacunkowej ocenie czterech potencjałów rozwojowych: transportowego (dostępność i sprawność transportu zbiorowego), aktywizacji i atrakcyjności (liczba i jakość miejsc węzłowych), rewitalizacji i aktywności inwestycyjnej (możliwości przekształceń i ruch budowlany), powiązań i relacji (ranga korytarza jako łącznika ważnych koncentracji). Przyjęto metodę punktowej oceny poszczególnych atrybutów, adekwatnie do wyników szacunkowego pomiaru odpowiednich danych ilościowych, cech przestrzeni oraz wniosków z poszukiwań zależności geometrycznych korytarzy i węzłów.

W podsumowaniu wywodu prowadzonego na temat strukturalnych relacji między formą urbanistyczną centrum miasta i architekturą miasta – rozumianą w znaczeniu, jakie temu pojęciu nadał Aldo Rossi – nasuwa się co najmniej pięć kwestii:
- W jakiej mierze, prezentowane tu ujęcie można traktować jako metodologiczną podstawę badań porównawczych nad strukturalną logiką formy urbanistycznej śródmieść miast polskich o znaczeniu metropolitalnym?
- Czy postawione tu pytania dotyczące centrum Krakowa mają sens, w przypadku innych miast polskich?
- Czy charakterystyczny dla Krakowa dualizm, polegający na tym, że model tego miasta jest zarazem monocentryczny i policentryczny, można uznać jako cechę wspólną miast metropolitalnych odznaczających się wysoką atrakcyjnością rdzenia historycznego?[54]
- Czy opisane tendencje planistyczne i projektowe dotyczące nowych sub-centrów Krakowa mogą być płaszczyzną odniesienia w dyskusji nad modelami miast deklarujących politykę budowania policentrycznej konstrukcji przestrzeni publicznych?
- W jakim stopniu modelowanie konstrukcji urbanistycznej miasta – a zwłaszcza roli, jaką odgrywają w niej centra miasta – może przyczynić się do uzyskania efektu synergii między strategicznymi projektami miasta powiązanymi logicznie z funkcjami centrów śródmiejskich?

[54] W przypadku Krakowa jego monocentr yczność oznacza dużą siłę oddziaływania centrum pojmowanego jako obszar obejmujący „miasto historyczne" / „rdzeń historyczny" i otaczający je „pierścień nowych węzłów miejskości. Oddziaływanie to jest wynikiem wyjątkowej atrakcyjności centrum historycznego, które wytworzyło wokół siebie tętniącą życiem „otoczkę". Natomiast termin: policentryczność Krakowa wyraża cechy jego konstrukcji urbanistycznej, które polegają na możliwości identyfikacji miejsc węzłowych / węzłów miejskości mogących pełnić rolę nowych centrów miasta.

Znalezienie odpowiedzi na to pytanie może mieć znaczenie, dla wypracowania koncepcji planistycznych i strategii projektowych sprzyjających wytworzeniu synergicznych relacji między projektami miejskimi. W omawianym projekcie badawczym wskazano na potencjalną rolę tzw. strategicznych wiązań, które mogą sprzyjać powstaniu takich efektów. W omawianym modelu przyjęto, że artykułując modelowe cechy konstrukcji urbanistycznej Krakowa – oraz wynikające z nich priorytety polityki przestrzennej, dotyczące śródmieścia i jego korytarzy rozwoju – zwiększamy prawdopodobieństwo synergii między strategicznymi projektami miejskimi. Jednak w ostateczności, warunkiem uzyskania takiego efektu jest prowadzenie przez samorząd lokalny i regionalny skoordynowanej, konsekwentnej i długofalowej polityki przestrzennej, której osnową będą wnioski z badań modelowych nad strukturą przestrzenną miasta. Polityka ta powinna być również koordynowana w dłuższym horyzoncie czasowym z innymi głównymi podmiotami gospodarki przestrzennej miasta: inwestorami prywatnymi, społecznościami lokalnymi i różnymi instytucjami / organizacjami pozarządowymi, wśród których coraz większą rolę odgrywać będą tzw. ruchy miejskie.

Bibliografia

1. Boelens L. The Urban Connection. An actor-relational approach to urban planning. 010 Publishers, Rotterdam, 2009.
2. Bogdanowski J., O urbanistyczno-krajobrazową kompozycję Krakowa, Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, O. PAN w Krakowie tom XVIII 1984, s. 7-18.
3. Domański R. Gospodarka przestrzenna. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2002
4. Eliade M., Sacrum, mit, historia.Wybór esejów, PIW, seria: biblioteka myśli współczesnej, Warszawa, 1970.
5. Fabiański M., Purchla J., Historia architektury Krakowa w zarysie, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 2001.
6. Faron, A.: Integracja planowania przestrzennego i zrównoważonego transportu w procesie decyzyjnym, Czasopismo Techniczne 1-A / 2010 Zeszyt 3 Rok 107 57-74.
7. Gyurkovich M., Szarata A., Zuziak Z. K., (i inni) Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna. Etap I – Założenia modelu strukturalnych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym miasta (Kraków, 7 grudzień 2016); Etap II – Zdefiniowanie modelu struktury przestrzennej Krakowa (Kraków, 29 czerwca 2017); Projekt badawczy (na prawach rękopisu) wykonany na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego UMK, Politechnika Krakowska, Kraków, 2016-2017.
8. Herbert Z., Barbarzyńca w podróży, Zeszyty Literackie, seria PODRÓŻE, Warszawa, 2014.
9. Juchnowicz S., Śródmieścia miast polskich. Studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów, Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, 1971.
10. Juchnowicz S., Metoda wyznaczania zasięgu obszarów centrów miejskich, Politechnika Krakowska, Zeszyt Naukowy nr12, 1965.
11. Kłeczek A., O planach regulacyjnych Miasta Krakowa. Wygłoszone jako referat na I Konferencji Urbanistów Polskich w Krakowie, dnia 5 X 1930, Architekt, Zeszyt 1-2. Rok XXV, 1932, ss. 8 – 42.
12. Le Corbusier, W stronę architektury, Wydawnictwo Centrum Architektury, Warszawa, 2012.
13. Mironowicz I., Modele transformacji miast, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 2016.
14. Monestiroli A., Tryglif i metopa. Dziewięć wykładów o architekturze, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Kraków, 2009.
15. Norberg-Schulz Ch., Bycie, przestrzeń i architektura, Wydawnictwo MURATOR, Warszawa, 2000 (wydanie pierwsze: UK, Studio Vista 1971).
16. Rossi A. The Architecture of the City, MIT Press, 1984.
17. Rykwert J., „Idea miasta. Antropologia formy miasta w Rzymie, w Italii i w świecie starożytnym”; Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków, 2016
18. Seibert K., Plan Wielkiego Krakowa, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 1983
19. Seibert K., Program możliwości i kierunków rozwoju Krakowskiego Zespołu Miejskiego, [w:] Kraków 2000 (praca zbiorowa; publikacja Rady Naukowej Kraków 2000 w 1973 r.), Wydawnictwo Literackie, Kraków, 1974, s. 20-73.
20. Sennett R., Ciało i kamień. Człowiek i miasto w cywilizacji Zachodu, Wydawnictwo Marabut, Gdańsk, 1996.
21. Stadtmachen.eu. Urbanity and the Planning Culture in Europe, Karl Kramer Verlag, Stuttgart, 2008.

22. Wallis A., Miasto i przestrzeń, PWN, Warszawa, 1977.
23. Wejchert K., Elementy kompozycji urbanistycznej. Arkady, Warszawa, 1974.
24. Zipser T., Powiązania transportowe jako generatory struktury przestrzennej systemu osadniczego. Czasopismo Techniczne Zeszyt 3, 2010; 21-30.
25. Ziobro A., Podejścia modelowe w planowaniu Krakowa i jego regionu w okresie 1960-2010, rozprawa doktorska, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków 2015,[wydruk komputerowy, Biblioteka PK].
26. Ziobro A., Zmiany w strukturze przestrzennej Krakowa a zmiany jego modelu planistycznego w ostatnim półwieczu,[w:] Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa Planistyczna. Etap I – Założenia modelu strukturalnych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Krakowa. Rozdz. 4. Strukturalne, morfologiczne i funkcjonalne cechy przestrzeni urbanistycznej Krakowa, Pkt 4.1. Tło historyczne; (wydruk komputerowy, BPP, UMK), Kraków, 2016.
27. Ziobrowski Z., Urbanistyczne wymiary miast. IRM, Kraków, 2012.
28. Ziobrowski Z., Jeżak J., Aglomeracja krakowska [w:] Kołodziejski J., Parteka T. (red) Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej IIRP, Komitet Przestrzennego zagospodarowania Kraju PAN, Biuletyn 193, Warszawa, 2001.
29. Ziobrowski Z., Plany rozwoju Krakowa – ich uwarunkowania i efekty funkcjonalno-przestrzenne, Folia Geographica, vol. XXVII-XVIII, Kraków, 1996
30. Zuziak Z. K.: O synergii planu w urbanistyce, Budownictwo i Architektura 16(1), 2017a, s. 183-198.
31. Zuziak Z. K.: Konstrukcje urbanistyczne a planowanie metropolitalne, [w:] Węcławowicz-Bilska E. (pod redakcją): Nowe idee w planowaniu rozwoju terytorialnego. Problemy obszarów metropolitalnych i wielkich miast, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, seria: Monografie: monografia 546, Kraków, 2017b, s.17-44.
32. Zuziak Z. K.: Konstrukcje urbanistyczne miast przyszłości. Uwagi do dyskusji nad wizją rozwoju Rzeszowa, Czasopismo Inżynierii Lądowej, Środowiska i Architektury (Journal of Civil Engineering, Environment and Architecture), Kwartalnik tom XXXIV zeszyt 64 (nr 3/II. 2017) lipiec-wrzesień, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów, 2017c.
33. Zuziak Z. K.: The Notion of Order and the Spatial Logic of a New Polis: Three Approaches to the Problem of Rationality in the Contemporary Philosophy of Urbanism, 11 CTV, Back to the sense of the City, Barcelona, Kraków, 2016.
34. Zuziak Z. K., The Idea of the City and Planning Theories; Technical Transactions, Architecture, 2015; 12-A/2015, 12-A (27), 2015 (112); p. 9-27, (18 pages); Engl., Pl.; ISNN 0011-4546 ISNN 1887-6271;
35. Zmiany strukturalne w miastach polskich na początku XXI w. Między sztuką budowania miast a polityką przestrzenną, (STRUCTURAL CHANGES IN THE POLISH CITIES AT THE BEGINNING OF 21-st CENTURY. Between the art of building cities and spatial policy), [w:] BUDOWNICTWO NA OBSZARACH ZURBANIZOWANYCH. Nauka, praktyka, perspektywy; Anna Halicka (pod redakcją), Politechnika Lubelska, seria : Monografie; Lublin, 2014, ss. 165-176; 36 pozycji bibliograf.; streszczenie w języku angielskim;
36. Zuziak Z. K., Strategic Metropolitan Projects. Examples from Hamburg, Potsdam and Berlin, Part 2 from the series: Inner Cities Redevelopment in German Metropolises; Technical Transactions, Issue 1-A (3), Year 110, 2013
37. [25]Zuziak Z. K., Inner Cities Redevelopment in German Metropolises; Part 1: Cologne, Munich, Stuttgart, Technical Transactions, Issue 12, Year 108, 2011;
38. Zuziak Z. K., Rewitalizacja miast i teoria urbanistyki. Czasopismo Techniczne Zeszyt 12 (2012) 7-18.
39. Zuziak Z. K. O tożsamości urbanistyki. Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, 2008.

CITY CENTRE AND THE ARCHITECTURE OF THE CITY A MESSAGE FROM KRAKOW

SUMMARY

The aim of this paper is to presenta methodological approach which could be applicable for comparative studies on contemporary changes in urbanistic space of the centres of major Polish cities and model interpretation of the role of these centres in the architecture of a given city. The focus is on the interpretation of the logicof structural and strategic connections between the city centre and other metropolitan nodes of polycentric urban form.Following the Aldo Rossi's theory of the architecture of the city the author approaches the problem of architectural typology of the inner city of Kraków and structural relations between its historic city and new city centres. He also discusses changes in design strategies adopted for the city centre and the inner city at the background of ideas and concepts significant for the urbanistic thinking about the space of Krakow in the period of last hundred years. Theapproach adopted reflectsthe model developed by the research team from the Krakow University of Technology. This project was carried out for the Krakow's Town Hall was conceived as a policy tool forthenew preliminary land use plan of the city. The assumptions of the project accentuate the significance of the following methodological questions: architectural typology of structural elements, the assessment of their development potentials and the identification of major spatial links between the city centre and the new inner city nodes of urbanity. In conclusions, planning recommendations regarding the potential locations of new centres of the city of Krakow are presented as well as the suggestions made regarding the priorities of actions to be taken to induce synergy between the potential strategic projects for the development of the Vistula Riverfront Park and other projects significant for the revitalization of the inner city.

KEYWORDS

urbanism, architecture of the city, citycentre, urbanistic construction, planning model for the city of Krakow,nodes of urbanity, inner city development corridors, inner city revitalization.

COP24 · KATOWICE 2018
KONFERENCJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH
W SPRAWIE ZMIAN KLIMATU

KATOWICE
dla odmiany

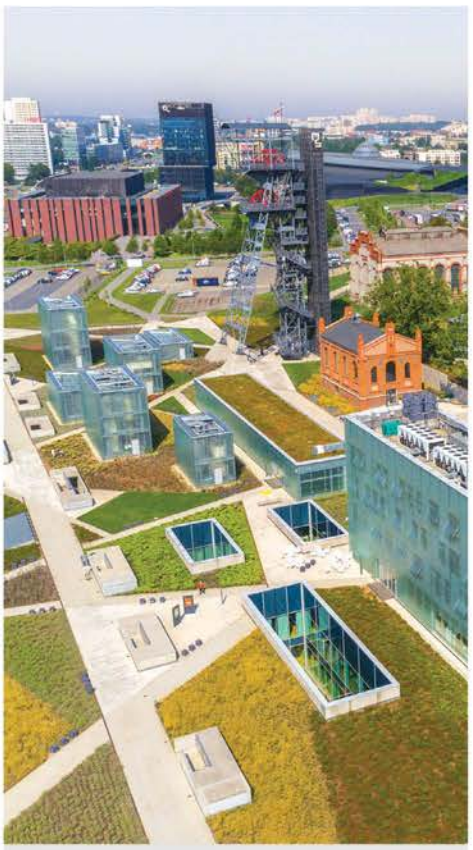
Katowice zmieniają klimat!

3-14.12.2018
w Katowicach

Wybudowana w 1971 r. hala widowiskowo-sportowa Spodek doczekała się godnego partnera – hali Międzynarodowego Centrum Kongresowego. To dzięki tym obiektom Katowice gotowe są przyjmować wydarzenia o międzynarodowym znaczeniu!

Szczegóły mają znaczenie. Dzięki kilku daktylowcom kanaryjskim brzeg sztucznej Rawy nabrał niepowtarzalnego, egzotycznego klimatu!

Struktura zatrudnienia w Katowicach cały czas się zmienia – młodzi ludzie znajdują pracę już nie tylko w przemyśle, ale także w nowoczesnych sektorach gospodarki. Podstawą tej przemiany było powstanie nowych lokalizacji biurowych.



Katowice narodziły się jako miasto przemysłowe, którego bogactwo opierało się na węglu. Przypomina nam o tym Muzeum Śląskie, którego ekspozycje w dużej części znajdują się pod ziemią.

Szybkie tempo, w jakim rozwijały się Katowice oraz niełatwa historia tego miasta sprawiły, że katowicki rynek przestał pełnić swoje funkcje. Dzisiaj to miejsce spotkań i wypoczynku wszystkich pokoleń katowiczan!

KATOWICE gospodarzem
Szczytu Klimatycznego **ONZ - COP24**

W grudniu Katowice staną się gospodarzem **Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu (COP24)**, najważniejszego globalnego forum poświęconego światowej polityce klimatycznej, podczas którego zapadają decyzje o kluczowym znaczeniu dla świata. Przewiduje się, iż weźmie w nim udział około **30 tys. osób**, w tym politycy, przedstawiciele nauki, organizacji pozarządowych i biznesu z **ponad 190 krajów**.

Przedstawiciele ONZ, wizytujący Katowice w ubiegłym roku, z uznaniem wypowiadali się na temat przemiany miasta, jaka dokonała się w ostatnich latach, oraz naszej walki o czyste powietrze. Warto bowiem wspomnieć, że Katowice są dziś wiodącym w kraju ośrodkiem pod względem skali wysiłków podejmowanych przy niwelowaniu skutków wieloletniej degradacji środowiska.

Przykładem tych działań może być chociażby zlokalizowana przy Spodku **Strefa Kultury** obejmująca obszar, na którym jeszcze w latach 90. funkcjonowała kopalnia, a dziś ta przestrzeń jest uznawana za najodważniejszy projekt rewitalizacyjny w skali całego kraju.

Konferencja o zmianach klimatycznych, zorganizowana w Katowicach, w sercu Śląska, zdaje się być doskonałą okazją do zaprezentowania starań podejmowanych na rzecz ochrony klimatu i już osiągniętych sukcesów w tym obszarze.

Katowice to nie tylko ulice i budynki, ale także bezcenne tereny zielone. Gdyby nie one, życie w mieście byłoby bardzo uciążliwe, stąd nieustająca troska, by zachować je w jak najlepszym stanie.