

Daniel OGRODNIK

Wydział Architektury, Politechnika Krakowska

## DWORCE I PRZYSTANKI KOLEJOWE A MIEJSKIE PRZESTRZENIE PUBLICZNE<sup>1</sup>

**Streszczenie.** Artykuł jest podsumowaniem wstępnych badań problemów rewitalizacji otoczenia dworców i przystanków kolejowych<sup>2</sup> w ich fundamentalnym zakresie, dotyczącym roli przestrzeni publicznych w tym procesie. W warunkach zaostrzającej się konkurencji europejskich metropolii sprawny system transportu publicznego zwiększa ich atrakcyjność, a węzły przesiadkowe i ich otoczenie stają się ważnymi ogniskami aktywności, sprzyjającymi ożywianiu zdegradowanych przestrzeni miejskich. Warunkiem efektywności przebudowy tych obszarów jest, według autora, czytelnie zdefiniowana i wewnętrznie spójna sieć przestrzeni publicznych integrujących dworce i przystanki kolejowe z miastem. Częściowym potwierdzeniem tej tezy są wybrane fragmenty śródmieścia Berlina, studiowane jako modelowe dla poruszanych zagadnień. Na tym tle przeprowadzono analizę tkanki miejskiej i geometrii potencjalnej sieci przestrzeni publicznych w kontekście uwarunkowań rewitalizacji wybranych fragmentów Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego. W podsumowaniu wyartykułowano główne cechy prezentowanych przykładów oraz wstępne wnioski.

## RAILWAY STATIONS AND CITY PUBLIC SPACES

**Summary.** This article is a summary of initial research of close-to-station areas revitalization problems, with its main part of focused on the role of public spaces in this process. Growing competition between European metropolitan cities causes that public transport system and especially transportation nodes with their surrounding, become important factor supporting revitalization of degraded city spaces. In author's opinion, main condition for effective rebuilding of these areas is correctly defined and internally cohesive network of public spaces integrating railway station with the city. Partial proofs for this thesis are chosen Berlin's close-to-station areas, studied as a models for touched subjects. On this background, urban structure and geometry of potential public spaces network were analyzed in context of revitalization condition of chosen Cracow Metropolitan Area parts. The author pointed out characteristics of presented examples and first conclusions in summary.

### 1. Wstęp

Obecnie w warunkach silnej konkurencji między europejskimi metropoliami sprawnie funkcjonujący zintegrowany system transportu zbiorowego staje się jednym z czynników podnoszenia ich atrakcyjności. W związku z tym modernizuje się zasadnicze elementy tego

<sup>1</sup> Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2006-2007 jako projekt badawczy 4 T07F 017 30.

<sup>2</sup> Badania prowadzone są w ramach przygotowywanej rozprawy doktorskiej pt.: „Problemy rewitalizacji otoczenia dworców i przystanków kolejowych na przykładzie Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego”.

systemu, jakimi są dworce i przystanki kolejowe, przekształcając je w wielofunkcyjne węzły integracyjne.<sup>3</sup> Potencjał powstających w ten sposób ognisk aktywności można wykorzystać w rewitalizacji zdegradowanego otoczenia kolei. W założeniach metodologicznych autora efektywność tego procesu będzie zależała od prawidłowego zdefiniowania złożonej struktury problemów, wynikających z relacji pomiędzy rozwiązaniem funkcji komunikacyjnych i usługowych węzłów z działaniami rewitalizacyjnymi w ich otoczeniu. Badania skupiają się na roli przestrzeni publicznych jako zasadniczego trybu integracji tej struktury w świetle twierdzenia, iż poziom zdefiniowania i wewnętrznej spójności funkcjonalno-przestrzennej sieci może odegrać znaczącą rolę w procesie ożywienia zdegradowanego otoczenia dworców i przystanków kolejowych<sup>4</sup>. Pojęcie integracji staje się tutaj kluczowe, głównie jako zasadnicze kryterium kształtowania współczesnych węzłów przesiadkowych,<sup>5</sup> ale także w kontekście technik wiązania różnego rodzaju działań zmierzających do ożywienia przestrzeni miejskich. Prawidłowo ukształtowana i atrakcyjna przestrzeń publiczna może stać się platformą operacyjną dla efektywnego porządkowania rozmaitych projektów.<sup>6</sup>

Prezentowany w artykule fragment zasadniczego dla całej pracy zakresu badań skupia się na charakterystyce sieci przestrzeni publicznych budowanej w ramach konkretnej strategii rewitalizacji miejskiej.

## 2. Dworce Berlina a rewitalizacja jego śródmieścia

Częściowym potwierdzeniem zarysowanej we wstępie tezy będzie prezentacja wzorcowych, zdaniem autora, przykładów „wpisania” węzłów integracyjnych w strukturę przestrzenną wybranych fragmentów śródmieścia Berlina w kontekście problemów rewitalizacji tych obszarów.

### Berlin – Friedrichstrasse

Rewitalizacja tego zdegradowanego w wyniku II Wojny Światowej i okresu Zimnej Wojny obszaru stała się modelowym przykładem ożywienia poprzez odbudowę głównej ulicy

<sup>3</sup> Problematyce kształtowania systemów zintegrowanego transportu, węzłów integracyjnych oraz rewitalizacji otoczenia kolei poświęcona była Międzynarodowa Konferencja Wdrożeniowa *Dworzec w strukturze miasta – nowe szanse*, która odbyła się w dniach 30-31 stycznia 2006 r. w Tczewie.

<sup>4</sup> W swoim podejściu metodologicznym autor świadomie stawia problemy rewitalizacji miejskiej nad zadaniami wynikającymi z modernizacji węzła przesiadkowego, twierdząc, że podporządkowanie funkcji komunikacyjnych zasadom przekształcenia szerszego kontekstu przyniesie korzystniejszy efekt synergiczny.

<sup>5</sup> Węzeł integracyjny / przesiadkowy – obszar, przestrzeń wiążąca systemy transportu różnego rodzaju: kolej, autobus, tramwaj, taksy, pojazdy indywidualne. Węzły integracyjne stają się obecnie nowego typu dworcami zapewniającymi pasażerom przede wszystkim pełne bezpieczeństwo oraz oferującymi dodatkowe usługi: parkingi typu „park and ride”, przechowalnie, punkty gastronomiczne i handlowe, punkty opieki i zabaw dla dzieci, informacji turystycznej, oraz działalności stowarzyszeń i organizacji społecznych.

<sup>6</sup> Sieć przestrzeni publicznych jako przestrzeń operacyjna dla kojarzenia projektów w pakiety w celu uzyskania efektu synergii [2].

handlowej – ulicy Fryderyka (Friedrichstrasse), która obecnie pełni funkcję reprezentacyjnego salonu miasta. Tutaj znalazły miejsce ekskluzywne hotele, największe domy handlowe, siedziby znanych firm i instytucji, których projektantami są architekci o międzynarodowej renomie. Przestrzeń ta skierowana jest do najbogatszych użytkowników oraz turystów. Warty zaznaczenia jest fakt, iż mieszkańcy miasta uważają nową zabudowę ulicy za zbyt sterylną i oderwaną od skali miasta [7].

Omawiany fragment śródmieścia Berlina charakteryzuje się wyraźnie zdefiniowaną siecią przestrzeni publicznych i wynikającym stąd wysokim poziomem zintegrowania struktury funkcjonalno-przestrzennej, szczególnie wyrażającym się w pomyślnym wkomponowaniu węzła przesiadkowego<sup>7</sup> w tkankę miejską. Trzonem bardzo regularnej (rys. 1), rozciągniętej w kierunku N-S siatki ulic i wewnątrz półprywatnych (komercyjnych, handlowych) integrujących zwarty układ intensywnej zabudowy kwartałowej, jest ulica Friedrichstrasse.<sup>8</sup> W punkcie styku z dworcem kolejowym przestrzenie publiczne różnego rodzaju przenikają się, tworząc jeden z najbardziej ruchliwych i charakterystycznych rejonów miasta.<sup>9</sup>

### **Berlin – Alexanderplatz**

Zmiany ustrojowe i gospodarcze zainicjowały poszukiwania kierunków racjonalniejszego zagospodarowania tej „drogocennej” luki w intensywnej zabudowie śródmieścia, jaką jest ogromny Plac Aleksandra (Alexanderplatz). Pierwotne koncepcje zrealizowania „berlińskiego Manhattanu”<sup>10</sup> w jego północno-wschodniej części zostały zweryfikowane w kontekście uwarunkowań społeczno-ekonomicznych rewitalizacji tego byłego centralnego ośrodka stolicy Wschodnich Niemiec oraz wobec coraz silniejszych tendencji ochrony dziedzictwa architektury i urbanistyki socrealizmu.

Aktualne koncepcje urbanistyczne zakładają integrację dworca i przyległych placów dworcowych z otoczeniem za pomocą wielokierunkowej zintegrowanej siatki przestrzeni publicznych różnego rodzaju (ulice, pasaże handlowe, przejścia podziemne, zieleń publiczna). Proponowany układ zabudowy w otoczeniu dworca konkretyzuje załączki tej sieci, nadając bardziej ludzką skalę istniejącym placom przydworcowym. Obecnie place te łączą funkcje

<sup>7</sup> Węzeł przesiadkowy obejmuje: dworzec kolei miejskiej, regionalnej i dalekobieżnej, stację metra, przystanki tramwajowe i autobusowe, przystań rzeczną oraz postoje taksówkowe, parkingi rowerowe. Całość dopełniają usługi zlokalizowane w parterze dworca kolejowego.

<sup>8</sup> W miejscach węzłowych siatki, gdzie ulice prostopadłe krzyżują się z ulicą główną, znajdują się przystanki metra, tramwaju, autobusów miejskich.

<sup>9</sup> Dworzec i jego najbliższe otoczenie (fragment ulicy, place dworcowe, lokale usługowe wbudowane w estakadę kolejową, nadbrzeże Szprewy) stanowią przestrzeń o wyrazistej tożsamości i znaczeniu w obrazie miasta. Jej charakter kształtuje atmosfera ruchu związanego z odbywaniem podróży oraz innymi zachowaniami jej towarzyszącymi (oczekiwanie, spotkanie, odpoczynek). Komunikacyjna funkcja tej przestrzeni została zrównoważona i scalona z jej usługowym charakterem. Warto zaznaczyć, że przestrzeń ulic głównej i bocznych jest bardziej „aktywna” niż przestrzeń placów przy dworcu, które pełnią głównie funkcje podjazdów.

<sup>10</sup> Koncepcja urbanistyczna wyłoniona w efekcie międzynarodowego konkursu z 1993 r. (autor: Hans Kolhoff) zakładała realizację dziesięciu wysokościowców mieszczących głównie biura, hotele i usługi handlu.



integracji środków transportu<sup>11</sup> i głównej przestrzeni publicznej tego fragmentu miasta, która dzięki postkomunistycznemu „klimatowi” jest szczególnie popularna wśród młodych ludzi jako miejsce spotkań i wydarzeń kulturalnych.

### Berlin – Potsdamerplatz

Strategia rewitalizacji tego zrównanego z ziemią fragmentu śródmieścia<sup>12</sup> polegała na realizacji ekskluzywnej zabudowy usługowo-mieszaniowej - nowego centrum Berlina, które zostało zaakceptowane przez jego mieszkańców [7]. Inwestycja ta stała się symbolem potęgi gospodarczej zjednoczonych Niemiec.

Rozwiązanie przestrzenno-funkcjonalne charakteryzuje się dużą intensywnością zabudowy oraz nowatorskimi układami przenikających się wewnątrz urbanistycznych i architektonicznych o różnej formie i funkcji. Tworzą one sieć, która integruje zespół zabudowy z dworcem kolejowym zlokalizowanym pod płytą placu, skąd promieniście rozchodzą się główne osie kompozycyjne. Przestrzeń placu akcentowana jest przez wysokościowce: ten układ funkcjonalno-przestrzenny jest przykładem zastosowania zasady „drzewa dostępności”<sup>13</sup> wywodzącej się, podobnie jak i charakter całego układu urbanistycznego, ze sztandarowych przykładów nowych centrów miast amerykańskich.<sup>14</sup>

Na podkreślenie zasługuje jakość urbanistycznego i architektonicznego rozwiązania sieci przestrzeni publicznych, w tym tych związanych najbardziej z dworcem, tzw. przestrzeni podróży<sup>15</sup>. Zastosowane zasady: segregacji ruchu i maksymalnej dostępności węzła przesiadkowego zaowocowały rozwiązaniami wielopoziomowymi oraz wysoce zintegrowanym systemem wewnątrz otwartych i zamkniętych,<sup>16</sup> takich jak: pasaż podziemny, hall dworca, strefy przenikania się różnych przestrzeni i sposobu ich wyposażenia (komunikacja pionowa).

<sup>11</sup> W ramach rewitalizacji śródmiejskiej sieci tramwajowej zrealizowano odcinek przebiegający na styk z dworcem, aby ułatwić podróżnym przesiadanie się. Przystanki rozmieszczono na przyległych do dworca kolejowego od północy i południa placach, gdzie znajdują się także wyjścia ze stacji metra [8].

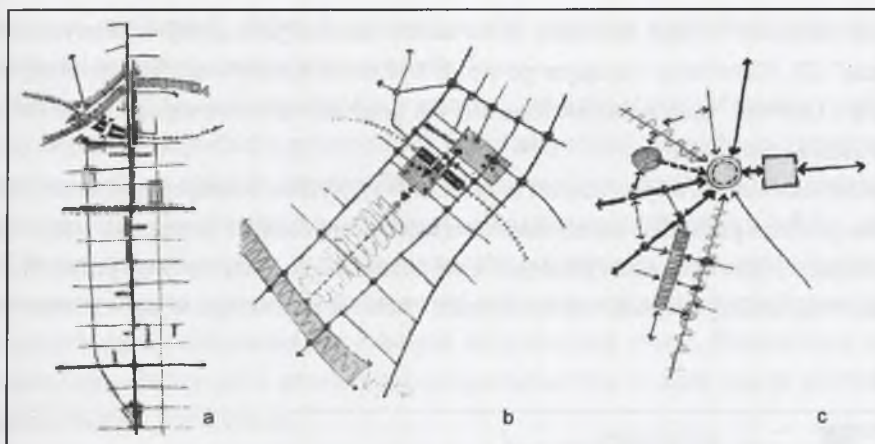
<sup>12</sup> Obszar ten uległ znaczącej degradacji w wyniku podziału miasta w czasie Zimnej Wojny (tędy przebiegał Mur Berliński i towarzysząca mu „martwa” strefa).

<sup>13</sup> Zasada „drzewa dostępności” określa relacje funkcjonalno-przestrzenne między zabudową a systemem zintegrowanej cyrkulacji ruchu – kojarzy trzy parametry: dostępność komunikacyjną miejsca, intensywność ruchu, intensywność użytkowania. W myśl tych zasad należy: najwyższe budynki koncentrować wokół punktu o największej dostępności (np. skrzyżowanie dwóch linii transportu zbiorowego), ograniczać stopniowo wysokość dalszych obiektów (gradacja wysokości), przestrzenie otwarte komasować w miejscu o najwyższym natężeniu ruchu, a stworzoną w ten sposób wspólną dla wielu budynków przestrzeń publiczną umiejscowić pod poziomem ulicy [6], [11], [2].

<sup>14</sup> Na przykład: Market Street East w Filadelfii [11].

<sup>15</sup> Terminem „architektura podróży” określam kształt architektoniczny przestrzeni miejskich towarzyszących podróży, który tworzą przestrzenie publiczne dworca lub przystanku (perony, hall, pasaż podziemny) oraz wnętrza urbanistyczne związane z obecnością kolei w strukturze miasta (plac dworcowy/kolejowy, główna ulica prowadząca do dworca czy też przystanku). [10], [9], [2].

<sup>16</sup> Na przykład: hall dworca jest niemalże „podziemnym placem”, który płynnie przenika się z przestrzenią placu głównego.



Rys.1. Wybrane fragmenty śródmieścia Berlina – schematy sieci przestrzeni publicznych integrujących dworzec z otoczeniem: (a.) Friedrichstrasse, (b.) Alexanderplatz, (c.) Potsdamerplatz.  
Zródło: oprac. autora

Fig.1. Chosen parts of Berlin downtown – schematic diagrams of public space networks integrating railway station with the city: (a.) Friedrichstrasse, (b.) Alexanderplatz, (c.) Potsdamerplatz

### 3. Przestrzenie publiczne w badaniach zjawisk kryzysowych i procesów degradacji otoczenia dworców i przystanków kolejowych – studium wybranych przykładów Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego

#### Kraków – Zabłocie

Zabłocie to położony nad Wisłą fragment śródmieścia Krakowa, z dojmującą tu zabudową przemysłową noszącą znamiona silnej degradacji.<sup>17</sup> W jego krajobrazie wyraźnie widoczne są obszary nieużytków, występujące głównie wzdłuż nasypów kolejowych i przy Wiśle. Jest to przestrzeń szczególnie dotknięta degradacją i stanowiąca jej źródło niekorzystnie „promieniujące” na otoczenie.

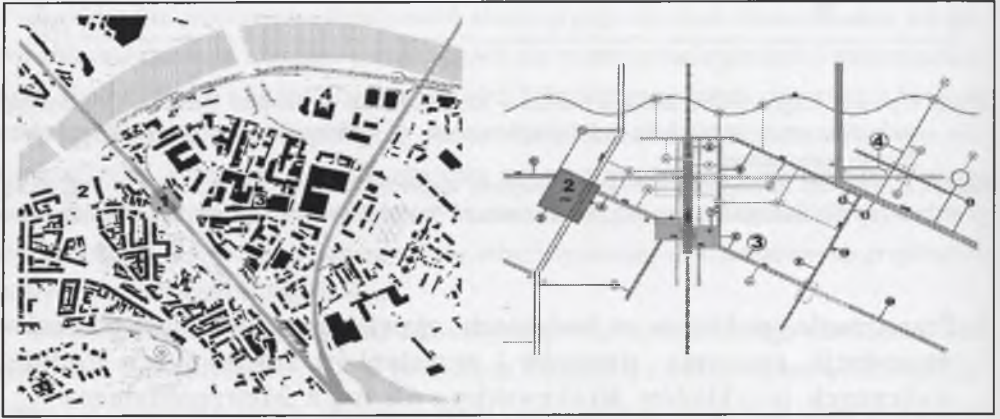
Analiza wskazuje na wyraźny niedorozwój przestrzeni publicznych, szczególnie w części przemysłowej Zabłocia. Załączkiem sieci integrującej obszar z przystankiem są główne ogniska aktywizacji, a więc: zmodernizowany Plac Bohaterów Getta,<sup>18</sup> gdzie coraz intensywniej koncentruje się program usługowy; była Fabryka Oskara Schindlera Emalia, której historia przyciąga coraz liczniejszych turystów; Kampus Krakowskiej Szkoły Wyższej zlokalizowany przy porcie przeładunkowym na Wiśle. Jednym z potencjalnych ognisk aktywności jest

<sup>17</sup> Przeprowadzenie w 1900 roku linii kolejowej Podgórze – Mszana oraz możliwość realizacji bocznic kolejowych doprowadziło do znacznego rozwoju zabudowy przemysłowej na terenie Zabłocia. Jego przestrzenne wydzielenie (poprzez wysokie nasypy kolejowe) zdecydowało w pewnym stopniu o utrwaleniu się funkcji przemysłowo-składowych. Zmiany ustrojowe i gospodarcze końca XX wieku doprowadziły do upadku wielu funkcjonujących tu przedsiębiorstw, co spotęgowało procesy degradacji przestrzeni [2], [3].

<sup>18</sup> Projekt przebudowy wykonany na podstawie pracy konkursowej, autor: Biuro Projektów Lewicki Łatak, Kraków, 2003.

przystanek kolejowy<sup>19</sup> i jego otoczenie, które można określić jako „miejsce niewykorzystanych szans” [2]. Elementem wiążącym powinien być coraz intensywniej funkcjonujący ciąg ulic Kącik i Lipowej<sup>20</sup> oraz Romanowicza, których przebudowa stanie się katalizatorem procesu ożywienia dzielnicy.

Zdaniem autora możliwa jest korekta rozwiązań przyjętych w koncepcji planu miejscowego,<sup>21</sup> która powinna prowadzić do uzyskania czytelniejszej geometrii przestrzeni publicznych i korzystniejszych powiązań funkcjonalnych z przystankiem, co może wpłynąć pozytywnie na aktywizację najbardziej zdegradowanego obszaru Zabłocia położonego w jego centrum i nad Wisłą.



Rys. 2. Zabłocie – struktura przestrzenna i interpretacja sieci przestrzeni publicznych: 1. przystanek kolejowy, 2. Plac Bohaterów Getta, 3. Fabryka Oskara Schindlera, 4. Krakowska Szkoła

Fig. 2. Zabłocie – spatial structure and interpretation of public spaces network: 1. railway stop, 2. Bohaterów Getta Square, 3. Oskar Shindler's factory, 4. Cracow school

### Kraków – Płaszów

Rejon dworca kolejowego w Płaszowie to pasmo zabudowy przemysłowej (a obecnie głównie poprzemysłowej) tradycyjnie towarzyszącej ważnym liniom kolejowym z wyspami zabudowy wielorodzinnej, rozciągającym się na kilka kilometrów od Zabłocia po Bieżanów. Jest to jeden z największych węzłów kolejowych w mieście, z rozległym układem bocznic postojowych. Z powyższego wynikają główne problemy dotyczące: niskiej jakości miejskich

<sup>19</sup> Przystanek obsługujący obecnie połączenia lokalne i regionalne znajduje się w zachodniej części obszaru na styku z kwartałową zabudową mieszkaniową Starego Podgórze.

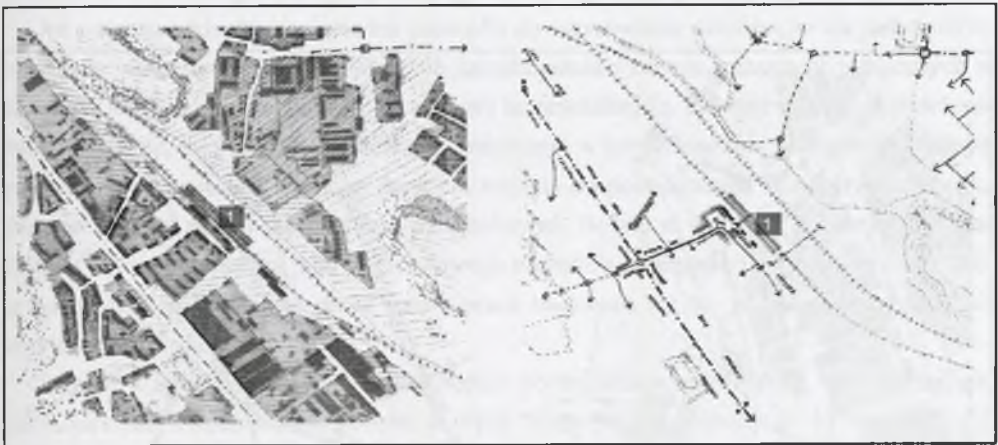
<sup>20</sup> W *Założeniach Programu Rewitalizacji Zabłocia* Aleja Lipowa jest projektem flagowym [13].

<sup>21</sup> Najważniejszym krokiem w zakresie przebudowy sieci przestrzeni publicznych jest udrożnienie (nowe ulice równoległe do torów) oraz organizacja strefy wejściowej przystanku. Zadaniem w znacznej mierze rewitalizacji jest przebudowa dojścia od strony Placu Bohaterów Getta, czyli ul. Kącik. Powyższe potrzeby wynikają głównie z konieczności poprawy integracji „wewnętrznej” węzła (skojarzenie środków transportu i poprawa cyrkulacji ruchu w otoczeniu przystanku), ale również z poprawy integracji przystanku z otoczeniem (dzięki pokonaniu „bariery” torów i towarzyszących im nieużytków).



przestrzeni publicznych, słabej dostępności, a więc stopniem wykorzystania dworca, nieracjonalności zagospodarowania jego otoczenia.<sup>22</sup>

Wstępna analiza sieci istniejących przestrzeni publicznych na tle struktury zabudowy i oceny stopnia jej degradacji i potencjalnych źródeł aktywizacji prowadzi do zarysowania „osi krystalizującej” w układzie prostopadłym do torów. Jego załączkiem jest istniejąca ulica Dworcowa oraz plac przydworcowy. Konsekwentną strategią rozbudowy byłoby „przełamanie” bariery torów<sup>23</sup> poprzez przedłużenie pasażu podziemnego wyprowadzającego na północną stronę dworca i określenie podstawowej siatki przestrzeni publicznych oraz lokalizacji dla nowych ognisk aktywności ożywiających zdegradowany obszar. Proponowane założenia kompozycyjno-funkcjonalne powinny być podporządkowane w dużej mierze problemom organizacji węzła integracyjnego.<sup>24</sup>



Rys. 3. Płaszów – struktura przestrzenna i schemat sieci przestrzeni publicznych 1. dworzec kolejowy; źródło: oprac. autora

Fig. 3. Płaszów – spatial structure and scheme of public spaces network 1. railway station

### Kraków – Bonarka

Przystanek kolejowy Bonarka zlokalizowany jest przy jednym z największych węzłów drogowych Krakowa.<sup>25</sup> W jego otoczeniu znajdują się ruiny przemysłowej zabudowy o interesujących formach przestrzennych, skrywające się w morzu malowniczej, nieurządzonej zieleni. Obszar ten w Strategii Rozwoju Miasta jest wskazany do objęcia programem rewitali-

<sup>22</sup> W otoczeniu dworca dominują nieużytki, składy i magazyny, które koncentrują się po jego północnej stronie. Brakuje tam przestrzeni publicznych pomimo istniejących walorów przyrodniczych i rekreacyjnych (stawy).

<sup>23</sup> Inspirującym problemem pozostają: uwarunkowania redukcji układu torowego i zasady zagospodarowania odzyskanego w ten sposób terenu.

<sup>24</sup> Niezbędne działania przystosowujące do funkcji dworca regionalnego, obsługującego południowo-wschodnie dzielnice Krakowa: integracja środków transportu: kolej - nowa linia szybkiego tramwaju, organizacja systemu cyrkulacji ruchu: udrożnienie strony północnej dworca, poprawa stanu zagospodarowania otoczenia [14].

<sup>25</sup> Jest to w większości bezkolizyjne skrzyżowanie arterii miejskich ulic: Tischnera, Turowicza, Kamińskiego, łączących południowe i wschodnie dzielnice miasta z obejściem autostradowym.

zacji.<sup>26</sup> Po drugiej stronie węzła (w kierunku ul. Wadowickiej i Starego Podgórza) intensywnym przekształceniom ulega obszar zabudowy przemysłowej<sup>27</sup>, którym nie towarzyszy poprawa jakości sieci przestrzeni publicznych. Sam przystanek, przytłoczony rozbudowaną komunikacją kołową, jest paradoksalnie słabo dostępny, a towarzysząca mu przestrzeń publiczna jest znikoma.

Zatem, główną decyzją, w opinii autora, powinno być zdefiniowanie otoczenia przystanku (z możliwością korekty jego położenia, co sprzyjałoby lepszej integracji wewnętrznej węzła przesiadkowego), uwzględniające optymalne powiązania zewnętrzne<sup>28</sup>. Podstawową trudnością (w odróżnieniu od przypadku Płaszowa) jest brak „punktów podparcia” (czyli konkretnych załączków układu) dla takich przestrzenno-funkcyjnych decyzji. Ich podjęcie powinno być poprzedzone serią rozwiązań wariantowych, dotyczących optymalnej (czyli oszczędnej i wykonalnej) strategii budowania sieci przestrzeni publicznych tego obszaru.



Rys. 4. Bonarka – struktura przestrzenna i schemat sieci przestrzeni publicznych 1. przystanek kolejowy; źródło: oprac. autora

Fig. 4. Bonarka – spatial structure and scheme of public spaces network 1. railway stop

<sup>26</sup> O walorach tego terenu świadczą wartości przyrodnicze oraz przemysłowa tradycja miejsca i architektonicznie inspirujące relikty tej działalności. Za rewitalizacją Bonarki przemawia znaczny stopień degradacji tych wartości, a także korzystne położenie obszaru (potencjał lokalizacji).

<sup>27</sup> Adaptacja dla celów usługowych (salony meblowe) oraz siedzib firm (Buma Square) i produkcji zaawansowanych technologii (Motorola).

<sup>28</sup> Szczególnie istotne relacje: przystanek – obszar rewitalizacji (była fabryka), przystanek – ul. Wadowicka (koncentracja aktywności), przystanek – Rondo Matecznego (potencjalna ważna przestrzeń publiczna).



#### 4. Podsumowanie i wnioski

W kontekście prowadzonych w Europie i na świecie intensywnych przekształceń obszarów w otoczeniu węzłów integracyjnych, które wyróżniają się wysoką jakością rozwiązań sieci przestrzeni publicznych, zarysowuje się czytelny kontrast w sposobie podejścia do tego problemu w Polsce. Oprócz zbyt małej świadomości samorządów lokalnych i regionalnych oraz ograniczonego zainteresowania władz PKP, wciąż zbyt małą wagę przykładana się do roli projektowania urbanistyczno-architektonicznego oraz systemu planowania przestrzennego w kontroli zmian zagospodarowania w obszarach tak ważnych dla struktury miasta [4]. Pomimo że jego władze są świadome potencjału przestrzeni publicznej w aktywizowaniu i krystalizowaniu struktury przestrzennej, to problematyka związana z kształtowaniem ich sieci jest jeszcze zbyt słabo dostrzegana w dokumentach planistycznych i projektowych.

Już wstępne podsumowanie badań prowadzi do zarysowania wniosku, że nie jest możliwe określenie jednolitych zasad dotyczących kształtowania systemu przestrzeni publicznych w otoczeniu węzłów integracyjnych i ich wpływu na rewitalizację. Przyjęte na wstępie założenia metodologiczne, dotyczące roli przestrzeni publicznej w porządkowaniu struktury problemów programowych i projektowych, są punktem wyjścia do poszukiwania w każdym przypadku dostosowania tej zasady do lokalnych uwarunkowań. Będzie to wymagać poszerzonych analiz przy użyciu schematów jako podstawowego narzędzia pomocnego przygotowywaniu programu rewitalizacji. Podjęta przez autora praca badawcza ma się przysłużyć wzbogaceniu tego instrumentarium.

Jednym z tematów dalszych badań będzie poszukiwanie zależności i efektów nałożenia/skojarzenia dwóch siatek geometrycznych przestrzeni publicznych: 1) wynikających z integracji środków transportu, 2) korzystnie „wpisujących się” w strukturę zabudowy.

#### Literatura

1. Dworzec w strukturze miasta – nowe szanse, materiały konferencyjne - streszczenia referatów prezentowanych na Międzynarodowej Konferencji Wdrożeniowej. Tczew, 30-31 stycznia 2006.
2. Ogrodnik D.: Architektura podróży w rewitalizacji miejskiej. Przypadek krakowskiego Zabłocia, referat wygłoszony na międzynarodowej konferencji naukowej zorganizowanej przez Instytut Projektowania Miast i Regionów WAPK, pt.: Rola planowania przestrzennego w świetle polityki spójności Unii Europejskiej – wnioski dla teorii i praktyki z cyklu: Rola i zadania planowania przestrzennego w wyrównywaniu szans w obszarach rozszerzonej Unii Europejskiej. Kraków, 24-25 listopada 2005.
3. Ogrodnik D.: Modernizacja kolei a strategię rewitalizacji miejskiej. Przykład krakowskiego Zabłocia, referat wygłoszony na międzynarodowej konferencji wdrożeniowej zorganizowanej przez Urząd Miejski w Tczewie, TUP oddział Gdańsk, WA Politechniki Gdańskiej, KPZK PAN pt.: Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Nowe szanse, Tczew, 30-31 styczeń 2006.

4. Ogrodnik D.: Przestrzenie publiczne w otoczeniu dworców kolejowych. Przykład Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego, „Urbanista”, nr 12/04, 2004, s. 16-19.
5. Stadtidee Stadtforum Berlin. Herausgegeben von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin 1992.
6. Urban Design Manhattan, Regional Plan Association New York 1968.
7. Warszawa – Berlin: blisko i tak daleko. Architektura – Murator, 5/2000, s. 28-40.
8. Wesołowski J.: Transport miejski. Ewolucja i problemy współczesne, Zeszyty Naukowe nr 918, Politechnika Łódzka, Łódź 2003, s. 233-234. Załuski D.: Przestrzeń podróży – nowa forma przestrzeni publicznej. Urbanista 8/2004. Zuziak Z. K.: Nowe przestrzenie podróży. Przestrzenie publiczne węzłów transportu, [w:] Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego, praca zbiorowa pod redakcją Kochanowskiego M., Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2002. Zuziak Z. K.: Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 1998.

#### Dokumenty Planistyczne:

1. Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego Zabłocia – projekt planu, Biuro Planowania Przestrzennego, Urząd Miasta Krakowa, Kraków 2005.
2. Założenia Programu Rewitalizacji Zabłocia, Instytut Ekologii Terenów Uprzemysłowionych, Katowice 2005.
3. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, Biuro Planowania Przestrzennego, Urząd Miasta Krakowa, Kraków 2002.

#### Strony internetowe WWW:

1. [www.friedrichstrasse.de](http://www.friedrichstrasse.de)
2. [www.berlin-tourist-information.de](http://www.berlin-tourist-information.de)
3. [www.berlin-partner.de](http://www.berlin-partner.de)
4. [www.berlin-info.de](http://www.berlin-info.de)
5. [www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de)
6. [www.alexanderplatz.com](http://www.alexanderplatz.com)