

Dr inż. arch. Daniel Ogrodnik*

REWITALIZACJA A KSZTAŁTOWANIE MIEJSC WĘZŁOWYCH STRUKTURY PRZESTRZENNEJ ŚRÓDMIEŚCIA – PRZYKŁADY KRAKOWSKIE

REVITALIZATION AND SHAPING NODAL PLACES OF THE INNER-CITY SPACE STRUCTURE – KRAKOW EXAMPLES

Abstract

In his research the author focuses on the processes of polycentric development of metropolitan structures, in particular the inner-city areas. Proposition of interpretation method of these changes is to look at the spatial structure of the city center through the prism of nodal places. These places have a high potential for focusing the activities and development as well as generating the spatial and virtual relationships with other foci of activities. Their uniqueness is defined by a number of attributes such as: transportation accessibility, functional links, spatial values. Nodal places crystallize the construction of the inner-city spatial structure and play strategic role in the revitalization of this space. Particular potential for catalysis of these processes carry the projects developing mobility hubs which are the urban configurations supporting the integration of travel spaces with the urban fabric. The author investigates planning and development impact on the strengthening and crystallization of the inner-city spatial structure with the particular emphasis on the urbanity creation.

The issues were illustrated with the review of Krakow examples and the synthesis of observed phenomena and trends. In summary specific guidance and planning assumptions as well as general thesis on the revitalization role in the formation of inner-city polycentric structures were articulated.

Keywords: spatial structure, inner-city, public space, nodal places

JEL classification: R00, R14, R52

* Politechnika Krakowska, Wydział Architektury, Instytut Projektowania Miast i Regionów, dogrodnik@pk.edu.pl

Wprowadzenie

Śródmieścia miast wchodzących w fazę rozwoju metropolitalnego rozszerzają swoje granice i różnicują się wewnątrznie. Zmieniają się istniejące i rozwijają nowe koncentracje usług i miejsc pracy. W lokalizacjach tych obserwujemy integrowanie się różnych funkcji, użytkowników, zachowań – słowem zwiększanie żywotności i rozwijanie miejskości. Proces ten jest między innymi efektem wdrażania projektów związanych z rewitalizacją, które często mają znaczący wpływ na kształtowanie struktury przestrzennej.

Śródmieście współczesnej metropolii to obszar częstokroć trudny do delimitowania, cechujący się zróżnicowaniem rodzajów tkanki zabudowy, koncentracji aktywności oraz wnętrz urbanistycznych. W sterowaniu jego rozwojem pomocna byłaby próba modelowej interpretacji tej struktury przestrzennej oraz zarysowania pewnej idei planistyczno-urbanistycznej. Idea sieci miejsc węzłowych wydaje się być obiecującym przyczynkiem do wypracowania koncepcji planistycznej, z której płynąć będą logiczne i zasadne wskazówki do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także do założeń programów i projektów rewitalizacji oraz oceny skutków ich realizacji.

Spojrzenie przez pryzmat koncepcji sieci miejsc węzłowych wymaga badania i wymiarowania potencjału strukturotwórczego takich przestrzeni, czyli zdolności do akumulowania i integrowania aktywności miejskich i odpowiadających im typów zabudowy. Zakłada się, że zintegrowanie aspektów funkcjonalnych, programowych i kompozycyjnych w przestrzeniach węzłowych, a także dążenie do wzmacniania powiązań między ogniskami aktywności w obszarze oddziaływania tych węzłów skutkować będzie efektami synergii¹. Jest to efekt szczególnie pożądaný w przypadku procesu rewitalizacji śródmieścia.

Rewitalizacja śródmieścia to skoordynowane działania publiczne i prywatne, prowadzone w przestrzeni fizycznej, społeczno-ekonomicznej i kulturowej, mające na celu aktywizację i wzmocnienie atrakcyjności obszarów ulegających degradacji. Autor akcentuje urbanistyczny wymiar tych działań, a więc postrzega rewitalizację jako proces wzmacniania struktury śródmieścia przez kształtowanie zintegrowanej, żywotnej i atrakcyjnej przestrzeni miejskiej. Skuteczność tych działań będzie większa, jeśli skupimy je w miejscach węzłowych o największym potencjale strukturotwórczym i kiedy będą one ukierunkowane na realizację szerszej wizji rozwoju miasta.

W artykule przedstawiono zarys metodologii interpretacji policentrycznej struktury śródmieścia oraz wnioski z analiz wybranych przykładów, dotyczące spójności efektów rewitalizacyjnych z postawioną przez autora koncepcją miejsca węzłowego.

¹ Zob. *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Warszawa 2003, s. 21.

Materiały i metodyka badań

Badania autora koncentrują się wokół problematyki budowania przestrzennych struktur policentrycznych, a w szczególności na metodach oceny i interpretacji potencjału strukturotwórczego miejsc węzłowych oraz ich wzajemnych powiązań i relacji. Miejscami węzłowymi określa się skupiska miejskich aktywności powiązane z zagospodarowaniem przestrzennym miasta; znaczące w skali miasta koncentracje funkcji usytuowane przy węzłach głównych powiązań sieci transportu zbiorowego i ruchu pieszego. Określenie to obejmuje różnego typu węzły funkcjonalne (węzły przesiadkowe, węzły mobilności), koncentracje usług (centra miejskie, centra handlowo-usługowe), przestrzenie publiczne (placze, skrzyżowania, galerie) oraz miejsca szczególne dla kompozycji urbanistycznej, miejsca znaczące i symboliczne.

Podejmowana przez autora problematyka wpisuje się w następujące nurty teoretyczne reprezentowane przez badaczy polskich i zagranicznych:

- 1) miasto policentryczne (S. Juchnowicz), teorie przebudowy miast (S. Gzell), projektowanie urbanistyczne i architektura miasta (Ch. Alexander, L. Krier),
- 2) teorie rewitalizacji i rewaloryzacji (Z. Zuziak, D. Załuski), teoria przestrzeni publicznych (J. Gehl, P. Lorens), transport miejski i „architektura podróży” (Z. Zuziak, J. Wesołowski, D. Załuski),
- 3) procesy kształtowania koncentracji i samoorganizacji struktury przestrzennej (T. Zipser), planowanie parametryczne i sieciowe (M. Batty, N. Salingeros), Space Syntax (B. Hillier).

Metodologia badań integruje wiele wątków teoretycznych i konceptów planistycznych. Należy tu wyróżnić prawo koncentracji i dekoncentracji² oraz teorię falowego rozwoju³, które tłumaczą istotę procesów i czynników odpowiadających za koncentrowanie się aktywności miejskich i struktur urbanistyczno-architektonicznych w centrum i śródmieściu bądź za ich relokację poza te obszary. Dowodzą one, iż potencjał kumulowania aktywności centrotwórczych rośnie w lokalizacjach o dogodnej dostępności terenów inwestycyjnych oraz dostępności transportowej, a także tam, gdzie występują już podobne lub sprzyjające funkcje. W badaniach S. Juchnowicza⁴ proces koncentrowania określany jest przez współzależność trzech czynników: dostępności transportowej, atrakcyjności kompozycyjnej i użytkowej oraz intensywności użytkowania. Do tego zestawu dołączyć należy aspekt tożsamości, kształtowany między innymi dziedzictwem kulturowym danej lokalizacji. Z teorii Space Syntax, dotyczącej przestrzennej konfiguracji struk-

² B. Malisz, *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa 1981.

³ P. Korcelli, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974.

⁴ S. Juchnowicz, *Śródmieścia miast polskich*, Ossolineum, Wrocław 1971.

tur urbanistyczno-architektonicznych⁵, płynnie istotne przesłanie dla metodologii interpretacji struktury przestrzennej śródmieścia: miejsca newralgiczne dla tej struktury to przestrzenie o największej liczbie (gęstości), różnorodności i zasięgu możliwych powiązań z otoczeniem. Powiązania te realizowane są w obrębie sieci transportu, sieci przestrzeni publicznych, a także sieci powiązań wirtualnych. Z. Zuziak w swoich pracach poświęconych modelowaniu przestrzennych struktur metropolitalnych⁶ stosuje pojęcie miejsca węzłowego jako elementu krystalizującego konstrukcję urbanistyczną, dla którego określa szereg czynników kreujących potencjał strukturotwórczy.

Czerpiąc z powyższych nurtów teoretycznych i konceptualnych, autor rozwija ideę miejsca węzłowego jako lokalizacji lub obszaru o szczególnym potencjale kumulowania inwestycji i użytkowników, a także symboliki, zachowań, kontaktów. Metodologia badawcza obejmuje zdefiniowanie istoty miejsca węzłowego (doprecyzowanie pojęcia), określenie czynników kształtujących jego potencjał strukturotwórczy i ich wzajemnych relacji, ustalenie typologii miejsc węzłowych, weryfikację trafności powyższych założeń przez analizę opisową i porównawczą stanu istniejącego oraz procesów kształtujących badane przykłady. Istotne pole badawcze stanowią szczególnie przekształcenia będące efektem procesów rewitalizacji – z uwagi na związek z kształtowaniem żywotnych struktur miejskich.

Przedstawioną na rysunku 1 interpretację struktury śródmieścia oraz typologię i konfigurację miejsc węzłowych oparto na analizie następujących czynników: dostępności transportowej (węzły mobilności), skryształizowania powiązań, różnorodności funkcji, intensywności aktywności (węzły miejskości), znaczenia w kształtowaniu kompozycji urbanistycznej i nasycenia wartościami kulturowymi (węzły kompozycji). Szczegółowym badaniem objęto te spośród miejsc węzłowych, których kształtowanie ma największy związek z realizacją projektów rewitalizacji. W nawiązaniu do prezentowanych powyższej założeń metodologii badań w analizie lokalizacji szczególną uwagę poświęcono efektom wpływającym na potencjały dostępności, atrakcyjności i tożsamości miejsc węzłowych, a więc:

- 1) kształtowaniu sieci przestrzeni publicznych, a w szczególności integrujących węzłów mobilności z ogniskami aktywności w otoczeniu,
- 2) rozwojowi atrybutów budujących tożsamość i potencjał kulturowy (m.in. ochrona i wykorzystanie dziedzictwa, kształtowanie wizerunku, symbolika),
- 3) budowaniu miejskości i żywotności przez różnicowanie programu użytkowania, zachowań i kontaktów.

⁵ B. Hillier, *Space is the machine. A configurational theory of architecture*, Space Syntax, UCL, London 2004.

⁶ Z.K. Zuziak, *O tożsamości urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008; Z.K. Zuziak, *Rewitalizacja miast i teoria urbanistyki*, „Czasopismo Techniczne”, seria „Architektura”, nr 3-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, s. 9–18.

Metoda analizy przykładów polega na opisie rzeczywistości, syntezie opinii i ocen, podsumowaniu tendencji zmian w przestrzeni w odniesieniu do źródeł (dokumentów planistycznych, innych badań).

Wyniki badań

Jak w przypadku wielu miast europejskich o genezie średniowiecznej, historyczne śródmieście Krakowa w morfologicznym ujęciu odzwierciedla kolejne etapy rozwoju miasta generowane i limitowane przesuwaniem się murów obronnych, a następnie ich likwidacją, rozszerzaniem się terenów zabudowy wzdłuż głównych ciągów transportowych, rozwijaniem się stref przemysłowych, a w dalszej kolejności ich upadkiem i przekształcaniem w tkankę śródmiejską. Na tle miasta jest to struktura wyróżniająca się zwartością i różnorodnością. Postępujące procesy koncentrowania aktywności odzwierciedlane są w różnego typu formach urbanistycznych: ulicach śródmiejskich, zespołach monofunkcyjnych, centrach i parkach handlowo-biurowych, które zmieniają utrwalony tradycyjny obraz przestrzeni śródmieścia. W wielu przypadkach odradzanie się bądź kreowanie nowych ognisk aktywności jest efektem rewitalizacji terenów zdegradowanych, tak jak w przypadku dzielnic Zabłocie, Bonarka, Grzegórzki czy też otoczenia dworca głównego.

Opis badań struktury śródmieścia Krakowa w kontekście procesów rewitalizacji należy rozpocząć od głównego centrum. Stare Miasto pozostaje największą koncentracją zintegrowanych miejsc węzłowych, kształtujących sieć przestrzeni publicznych. Koncentracja aktywności (usług, miejsc pracy) rozszerza się na historyczne dzielnice Kazimierz i Stare Podgórze, czyli w kierunku południowo-wschodnim, na podstawie ukształtowanej tkanki miejskiej w formie ulic, placów, skwerów, z czytelnym układem wnętrza ulic i placów. Rośnie znaczenie Kazimierza jako drugiego centrum kulturalnego i modnego salonu miejskiego o własnej tożsamości. Stare Podgórze również wykazuje potencjał do koncentrowania aktywności i życia publicznego (patrz rys. 1).

Opisane powyżej części śródmieścia to dzielnice historyczne o zwartej i uporządkowanej tkance zabudowy, kształtującej czytelne wnętrza miejskie. Procesy rewitalizacji w znaczącej większości przypadków wzmacniają tę strukturę, wpisując się w zdefiniowany porządek i wartości. Znakomitym przykładem siły drzemiącej w konsekwentnym rozwijaniu konstrukcji urbanistycznej jest realizacja pieszo-rowerowej kładki Ojca Bernatka. Połączono dwa punkty węzłowe: plac Wolnica i Rynek Podgórski, a w szerszym kontekście przedłużono sieć przestrzeni publicznych dzielnicy Kazimierz. Ten projekt zaowocował samorodnym rozwojem koncentracji aktywności społeczno-gospodarczych, przede wszystkim wzdłuż ulicy Mostowej oraz po podgórskiej stronie kładki.

W interpretacji morfologicznej śródmieścia należy wyróżnić **Krakowskie Centrum Komunikacyjne** – KCK (rys. 1) – kluczowy fragment zdegradowanego obszaru śródmieścia, którego przebudowę planowano już od lat sześćdziesiątych XX wieku. Jest to przykład zagospodarowania terenów pokolejowych i powojkowych, którego szczegółowe omówienie zasługuje na osobne opracowanie. Jest to główny węzeł mobilności oraz koncentracja żywotnych miejsc węzłowych na styku ze Starym Miastem.

W świetle wielu komentarzy i badań nad procesem przekształcania tego obszaru strategicznego zauważyć należy, iż po stronie zachodniej dworca kolejowego osiągnięto wiele korzystnych efektów rewitalizacji: powstanie nowej ulicy śródmiejskiej, aktywizacja parterów, uzupełnianie i wymiana zdegradowanej substancji kwartałów zabudowy, wzrost różnorodności programu usług oraz podniesienie ich standardu. Sytuacja przestrzenna po stronie wschodniej kolei jest zaś szczególnym wyrazem rozdźwięku między realizowaniem istotnych zadań przebudowy śródmieścia a odpowiedzialnym i świadomym kształtowaniem jego tkanki.

W efekcie wieloletniej pracy nad koncepcją zagospodarowania przyjęto rozwiązanie, w którym oczyszczono stronę zachodnią kolei z inwestycji transportowych, przenosząc dworzec autobusowy do niewystarczająco pojemnej lokalizacji po stronie wschodniej. Realizacja obiektu obnażyła wady tej decyzji, która doprowadziła do szeregu dysfunkcji. Dworzec nie spełnia standardów właściwych dla obsługi prawie milionowego miasta. Wady tej lokalizacji są widoczne w kontraście nowej struktury z historyczną, drobną tkanką zabudowy oraz w niedociągnięciach kompozycji urbanistycznej.

Czy rewitalizacja wschodniej strony dworca jest już straconą szansą na wykreowanie nowej przestrzeni miejskiej generującej większe wartości, rozwijającej kompozycję wielkomiejską? Przedpolom zespołu dworców najprawdopodobniej nie uda się nadać bardziej reprezentacyjnej formy, lecz potencjał kryje się w rozwijaniu przestrzeni publicznych w mniejszej skali. W tym kontekście na uwagę zasługują możliwości kryjące się w istniejącej tkance, kwartałach zabudowy głównie mieszkaniowej, która w ostatnim okresie ulega adaptacji na funkcje usługowe (hostele, handel, gastronomia). W pierwszym etapie aktywizacji obserwujemy niższy standard tych usług. Korzystniejszy trend wydaje się zwiastować projekt zagospodarowania terenów pokolejowych i reliktów zabudowy przydworcowej na funkcje biurowo-usługowe.

Przypadek KCK reprezentuje całą grupę lokalizacji na styku z historycznym śródmieściem, które wykazują potencjał aktywizacji i są w wielu przypadkach przedmiotem rewitalizacji. Grupę tę stanowią miejsca węzłowe na drugiej obwodnicy śródmieścia. Ich atutem jest dostępność – są to ważne węzły mobilności. Należy wyróżnić sekwencję węzłów po stronie północno-wschodniej, która współtworzy kompozycję monumentalnego założenia urbanistycznego, jakim są Aleje Trzech Wieszców. Na pozostałym odcinku obwodnicy miejsca węzłowe to przestrzenie tworzące się wokół rozbudowanego układu drogowego, wyizolo-

wane z tkanki śródmiejskiej i nieposiadające cech ukształtowanych wewnątrz urbanistycznych.

Zabłocie (rys. 1) jest przykładem jednego z pierwszych w Polsce obszarów objętych programem rewitalizacji. Dziś możemy już badać efekty wielu znaczących inwestycji publicznych i prywatnych, dzięki którym do tej poprzemysłowej dzielnicy powróciło życie. Niemniej jednak część zjawisk przestrzennych i funkcjonalnych wskazuje na to, że nie wykorzystano w pełni szansy na rozwój przestrzeni o miejskim charakterze, wkomponowanej w strukturę miasta i krajobraz miejski czy też generującej korzystny wpływ na sąsiednie, zdegradowane otoczenie, wymagające impulsu i interwencji.

W przypadku Zabłocia jednym z aspektów wartych uwagi jest problem rekonstrukcji istniejącego układu drogowego na terenie poprzemysłowym i zdefiniowania geometrii siatki przestrzeni miejskich. Plan regulacyjny i sankcjonujący go plan miejscowy utrwaliły zastany stan własnościowy i układ drogowy. Dziś możemy wstępnie badać wpływ tych decyzji na kształtowanie przestrzeni miasta. Można zaryzykować wniosek, że sieć drogowa jest nieczytelna i zbyt uboga. Rejon przystanku kolejowego, który jest zwornikiem nowej struktury z tkanką śródmieścia, w szczególności sposób odzwierciedla problemy integrowania z kontekstem. Postulowany już w planie regulacyjnym oraz w założeniach programu rewitalizacji projekt flagowy reprezentacyjnej alei Lipowej wraz z ideą placu publicznego przy przystanku kolejowym, które miały integrować i ożywiać poszczególne sekwencje rewitalizowanego obszaru, łącząc istniejącą i nową strukturę, wciąż nie został urzeczywistniony, a co więcej, jest mocno zagrożony w efekcie realizacji projektów infrastruktury transportowej. Nowy przystanek i strefa dojścia wydłużają barierę tunelu pod torami, układ drogowy dominuje nad przestrzenią dla pieszych, przez co rozwiązanie placu publicznego staje pod znakiem zapytania. Plan miejscowy ustalił w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku zabudowę mieszkaniową, czego efektem jest rozległy kwartał otoczony ogrodzeniem, z martwymi partiami od strony przystanku, co należy uznać za wręcz kolizyjne rozwiązanie.

Na przykładzie Zabłocia obserwujemy niekorzystny proces, w którym atrakcyjność inwestycyjna lokalizacji stała się zagrożeniem dla poprzemysłowej tożsamości. Projekty rewitalizacji to w znaczącej mierze przedsięwzięcia komercyjne, konsumujące w najprostszym sposobie potencjał ekonomiczny lokalizacji, wykorzystujące w celu marketingowym poprzemysłowe „klimaty”. Pochłania się dorobek tożsamości zbudowanej przez oddolne działania społeczne prowadzone przez „pionierów rewitalizacji”, czyli odkrywców tej przestrzeni, na przykład dla działań w sferze kultury i małego biznesu, jak to miało miejsce w przypadku klubu „Fabryka” na Zabłociu, którego właściciel ostatecznie pozbył się najemców, by realizować komercyjny projekt.

Rondo Grunwaldzkie (rys. 1) jest jednym z ważniejszych węzłów mobilności na drugiej obwodnicy śródmiejskiej (jedna z głównych arterii komunikacyjnych miasta, a także sekwencja wewnątrz urbanistycznych i obiektów publicznych),

na styku ze Starym Miastem i dzielnicą Kazimierz. Stanowi punkt orientacyjny i bramę do śródmieścia dla tysięcy mieszkańców z rozrastających się dzielnic południowo-zachodniego rejonu Krakowa. Jest to także kluczowy fragment obszaru strategicznego Dębniki – Zakrzówek, zdefiniowanego w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego Krakowa z 1994 roku jako nowy zespół wielofunkcyjny wzdłuż kompozycyjnej osi urbanistycznej między centrum a terenami rekreacyjnymi na Zakrzówku. W otoczeniu ronda występuje zróżnicowana zabudowa dzielnicy Dębniki, której degradacja jest wynikiem między innymi rozcięcia historycznej tkanki przez trasy drogowe i nieuregulowania przestrzeni miejskiej w tym rejonie.

Zalążkiem obiecujących zmian była realizacja Centrum Sztuki i Techniki Japońskiej Manggha w latach dziewięćdziesiątych XX wieku, które wprowadziło do tej obumierającej dzielnicy nowe aktywności. Kolejnym ważnym impulsem dla rewitalizacji miało być zlokalizowanie w tym rejonie międzynarodowego centrum kongresowego (ICE). Wyłoniony w międzynarodowym konkursie i zrealizowany projekt zbiera krytyczne opinie, które dotyczą przede wszystkim znikomego wpływu nowej inwestycji publicznej na kreowanie przestrzeni miejskiej. Od strony ronda budynek tworzy martwe pierzeje, a główne wejście wraz z placem podjazdowym zlokalizowano niejako na zapleczu zabudowy. Inwestycję publiczną o znaczącej skali postrzega się jako straconą szansę na ożywienie, wzbogacenie żywotności przestrzeni ronda, gdyż przyjęto nazbyt monofunkcyjny program użytkowania. Jednocześnie należy zauważyć, iż budynek ICE wzbogacił tożsamość tego miejsca węzłowego, kształtowanego również atrakcyjnym otwarciem widokowym na Wawel i bulwary Wisły. Powstał monumentalny akcent wpisujący się w sekwencję budynków publicznych zlokalizowanych przy miejscach węzłowych drugiej obwodnicy śródmiejskiej, takich jak Muzeum Narodowe, siedziba Radia Kraków czy budynek główny AGH.

Przestrzeń węzła mobilności jest zdefiniowana rondem drogowym, z przystankami rozmieszczonymi w kilku oddalonych miejscach, co stanowi znaczące utrudnienie w generowaniu przestrzeni publicznej. Inspirującym przykładem rozwiązania tej trudnej do integrowania przestrzeni może być rondo im. gen. Ziętka w Katowicach, którego przebudowa, zakończona w 2006 roku, polegała na wprowadzeniu kubatury przy przystankach tramwajowych zlokalizowanych we wnętrzu rozległego ronda. W kubaturze tej (kopuła na planie wycinka koła) mieści się m.in. galeria Akademii Sztuk Pięknych „Rondo Sztuki” oraz lokale usługowo-handlowe⁷.

⁷ Rondo to jest węzłowym miejscem w koncepcji sieci przestrzeni publicznych śródmieścia Katowic, na przedłużeniu alei Korfańtego, łączącej historyczne centrum miasta, z rewitalizowanym otoczeniem Hali Widowiskowo-Sportowej „Spodek” oraz terenami dawnej Kopalni Węgla Kamiennego „Katowice-Kleofas”, gdzie zrealizowano strategiczne dla rewitalizacji śródmieścia inwestycje, takie jak: Międzynarodowe Centrum Kongresowe, nowa siedziba Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia oraz Muzeum Śląskie.

Otoczenie ronda Grunwaldzkiego wykazuje tendencję do koncentrowania zabudowy. Realizowane są tu kolejne budynki biurowe oraz hotele. Atutem tej lokalizacji jest dogodny dostęp, bliskość Starego Miasta oraz atrakcyjne widoki na panoramę śródmieścia. Jak w przypadku innych koncentracji rozwijających się na obrzeżach historycznego centrum, także tutaj wskazane byłoby przyjęcie koncepcji kształtowania nowych przestrzeni publicznych powiązanych z węzłami mobilności. W tym przypadku załączkiem takiej koncepcji może być powiązanie rejonu ronda z dzielnicą Kazimierz przez nową kładkę nad rzeką i dalsze rozwijanie tej osi urbanistycznej w kierunku planowanego parku i kąpieliska w dawnym kamieniołomie na obszarze Krzemionek Zakrzowskich.

Rondo Mogilskie (rys. 1) jest jednym z głównych węzłów w sieci transportu zbiorowego. Stanowi bramę do ścisłego centrum miasta na skrzyżowaniu głównych ulic: Lubicz, Mogilskiej, Lubomirskiego i Powstańców Warszawskich. Przebudowa ronda zdefiniowała tę przestrzeń: rozległy układ drogowy okala relikty fortu obronnego, przy którym zlokalizowano węzeł przesiadkowy. Wyeksponowano w ten sposób odrestaurowane obiekty historyczne, lecz jednocześnie wyizolowano tę atrakcyjną przestrzeń z tkanki miejskiej.

Podejmowano próby zarysowania koncepcji ukształtowania tkanki zabudowy, która nadałaby odpowiednią skalę i aktywność tej przestrzeni oraz umożliwiła poprawę powiązań z otoczeniem. Skupiono się w nich na określeniu możliwości wprowadzenia kubatur do wnętrza ronda oraz przekroczenia barier szerokich arterii drogowych. Rozwiązanie urbanistyczne tego miejsca węzłowego będzie szczególnie interesującym przykładem dopełniania wieloprzestrzennej kompozycji, kojarzącym aspekty integrowania infrastruktury transportu z wielofunkcyjną tkanką i siecią przestrzeni publicznych. Rondo Mogilskie jest zwornikiem wielu osi kompozycji wielkomiejskiej, zaznaczonym dominantą wysokościową. Kubatury potencjalnie planowane wewnątrz ronda stanowiłyby zamknięcia widokowe wielu ulic.

W otoczeniu ronda występują różnorodne ogniska aktywności, takie jak: zespół biurowo-usługowy (sądy, prokuratura, administracja, hotel), śródmiejska zabudowa kwartałowa oraz kampus uczelni, wzmacniane wzmożonym ruchem inwestycyjnym. Rejon ten wykazuje predyspozycje do koncentrowania kubatur biurowych i – podobnie jak w innych przypadkach o takim potencjale – naznaczony jest niedostatkiem działań związanych z kreowaniem przestrzeni publicznych. Inwestycje pochłaniają kolejne tereny, które do tej pory służyły mieszkańcom jako przestrzenie społeczne. Budzi to oczywisty sprzeciw, ale również generuje obywatelskie inicjatywy, jak na przykład projekt „Superścieżka”⁸.

⁸ „Superścieżka” to projekt urbanistyczny wypracowany przez mieszkańców i projektantów w ramach społecznych warsztatów, realizowany przez operujące w tym obszarze firmy prywatne oraz Urząd Miasta Krakowa. Jego zamierzeniem jest stworzenie między obiektami biurowymi atrakcyjnej, zróżnicowanej funkcjonalnie przestrzeni publicznej.



Rysunek 1. Miejsca węzłowe w strukturze śródmieścia Krakowa – interpretacja, typologia:

1. Krakowskie Centrum Komunikacyjne, 2. Rondo Mogiłskie, 3. Rondo Grunwaldzkie, 4. Zabłocie

Źródło: D. Ogrodnik, *Rewitalizacja proekologiczna na przykładzie otoczenia dworców i przystanków kolejowych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*, „Czasopismo Techniczne”, seria „Architektura”, z. 7-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2007, s. 105–111.

Podsumowanie i wnioski

W wielu miejscach na obrzeżu śródmieścia obserwujemy sytuacje problemowe wynikające z działalności przemysłowej (obecnie wygaszonej) oraz inwestycji w infrastrukturę transportową, które powodowały rozerwanie historycznych kompozycji, powiązań, relacji. Skutkowało to izolowaniem oraz degradacją najbliższego otoczenia. Zadaniem rewitalizacji jest między innymi „zszywanie” tej rozerwanej tkanki. Rewitalizację należy postrzegać jako szansę na wydobywanie rzeczywistych cech i atutów struktury przestrzennej śródmieścia przez odczytanie „śladów”, czyli wyznaczników tożsamości, utrwalonych bądź zatartych relacji przestrzennych i znaczeniowych oraz ich twórczą interpretację w celu poszukiwania spójnej i logicznej wizji rozwoju tej przestrzeni.

Rewitalizacja w miejscach najbardziej strategicznych dla rozwoju struktury przestrzennej śródmieścia Krakowa nie wnosi wystarczająco korzystnych zmian czy rozwiązań istotnych problemów przestrzennych. Przedstawione przykłady rewitalizacji pozwalają zaryzykować stwierdzenie, iż planowanie przestrzenne nie idzie w parze z projektowaniem urbanistycznym (jest to szczególnie wyraźne w przypadku KCK), a przyjmowane w planach miejscowych zapisy dotyczące kształtowania atrakcyjnych przestrzeni publicznych oraz wzbogacania tożsamości nie przynoszą spodziewanych efektów (patrz Zabłocie). Brakującym ogniwem procesu planowania jest bardziej świadome i uważne traktowanie problemów urbanistycznych czy wręcz architektonicznych w rozwiązaniach miejsc kluczowych dla rozwoju przestrzeni miejskiej, takich jak węzły mobilności. Zbyt małą uwagę i troskę poświęca się dbałości o rozwijanie przestrzeni wspólnych (przykład ronda Grunwaldzkiego).

Rysujące się na podstawie badań typy sytuacji problemowych i konfiguracji przestrzennych pozwalają na stwierdzenie, iż dla założeń rewitalizacji otoczenia miejsc węzłowych zasadnicze znaczenie ma zdefiniowanie:

- 1) głównych przestrzeni publicznych,
- 2) zasad integrowania środków transportu,
- 3) głównych kierunków powiązań z kontekstem.

Integrowanie multimodalnej infrastruktury transportowej z tkanką miejską jest jednym z priorytetów i wyzwań dla planistów i projektantów. Wzmacnianie potencjału strukturotwórczego miejsc węzłowych wymaga rozwijania ich dostępności przez budowanie sieci przestrzeni publicznych, regulację tkanki miejskiej oraz wzbogacanie aktywności i poszerzanie gamy wzorców zachowań i kontaktów. Wydaje się, że w przypadkach krakowskich brak dopracowania koncepcji urbanistycznej wraz z koordynacją rozwiązań infrastrukturalnych doprowadził do sytuacji, w której poszczególne inwestycje projektowane są bez świadomego rozwiązania ich styku z kontekstem urbanistycznym i bez nawiązywania do pewnej nadrzędnej idei kształtowania przestrzeni miasta.

Bibliografia

- Hillier B., *Space is the machine. A configurational theory of architecture*, Space Syntax, UCL, London 2004.
- Juchnowicz S., *Śródmieścia miast polskich*, Ossolineum, Wrocław 1971.
- Korcelli P., *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1974.
- Malisz B., *Zarys teorii kształtowania układów osadniczych*, Arkady, Warszawa 1981.
- Ogrodnik D., *Rewitalizacja proekologiczna na przykładzie otoczenia dworców i przystanków kolejowych Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego*, „Czasopismo Techniczne”, seria „Architektura”, z. 7-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2007, s. 105–111.
- Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Warszawa 2003.
- Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.
- Zuziak Z.K., *Rewitalizacja miast i teoria urbanistyki*, „Czasopismo Techniczne”, seria „Architektura”, nr 3-A, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2012, s. 9–18.

Streszczenie

W swoich badaniach autor koncentruje się na procesach policentrycznego rozwoju struktur metropolitalnych, w szczególności na obszarach śródmiejskich. Propozycją metody interpretacji tych zmian jest spojrzenie na przestrzenną strukturę centrum przez pryzmat miejsc węzłowych. Miejsca te mają duży potencjał koncentrowania aktywności i inwestycji oraz generowania przestrzennych i wirtualnych relacji z innymi ogniskami rozwoju. Ich specyfika jest określona przez szereg atrybutów, takich jak: dostępność transportowa, funkcjonalne powiązania, wartości przestrzenne. Miejsca węzłowe krystalizują strukturę przestrzenną śródmieścia i odgrywają strategiczną rolę w rewitalizacji tej przestrzeni. Szczególny potencjał dla katalizy tych procesów wykazują projekty tworzące węzły mobilności, które są miejskimi konfiguracjami wspomagającymi integrację „przestrzeni podróży” z tkanką miejską. Autor bada wpływ ich planowania i rozwoju na wzmocnienie i krystalizację struktury przestrzennej miasta, ze szczególnym naciskiem na kreowanie atrybutów miejskości. Zagadnienia zostały zilustrowane przeglądem krakowskich przykładów i syntezą zaobserwowanych zjawisk i trendów. W podsumowaniu przedstawiono konkretne wytyczne i założenia planistyczne, a także ogólne tezy o roli rewitalizacji w tworzeniu policentrycznej struktury śródmieścia.

Słowa kluczowe: struktura przestrzenna, śródmieście, przestrzeń publiczna, miejsca węzłowe

Klasyfikacja JEL: R00, R14, R52