

Wspólna przestrzeń – wspólne dobro

Dobre praktyki w kształtowaniu ładu przestrzennego



Wspólna przestrzeń – wspólne dobro

Dobre praktyki w kształtowaniu ładu przestrzennego

Warszawa, 2014 r.

Wydawca:

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl
www.popt.gov.pl
Departament Polityki Przestrzennej
tel. 22 273 76 50

Realizacja:

Smartlink Sp. z o.o.
ul. Zjazd 2/4
60-653 Poznań
tel.: 61 849 90 40
www.smartlink.pl

Koordinacja: Iwona Gutowska

Redakcja: Jerzy Gontarz, Iwona Gutowska

Identyfikacja ekspercka projektów i ocena wartościująca:

dr hab. inż. arch. Adam Nadolny, dr inż. arch. Bartosz Kaźmierczak

Projekt graficzny, fotoedycja i skład: Maciej Pachowicz

Teksty: Jakub Głaz

Zdjęcia: Jacek Babicz, Tomasz Jodłowski, Wojciech Kardas,
Ada Kopeć-Pawlikowska, Paweł Krawczyk/krakow.pl, Konrad Królikowski,
Maciej Kulesza, Franek Mazur, Michał Pawlikowski/PAFmedia, Grzegorz Stępień,
Jakub Wittchen, Maciej Zakrzewski, z archiwum realizatorów

Korekta: Dariusz Stryniak

ISBN: 978-83-7610-454-6

Egzemplarz bezpłatny

Data wydania: marzec 2014



Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



Szanowni Państwo

Oddajemy w Państwa ręce publikację otwierającą cykl „Wspólna przestrzeń – wspólne dobro”. Jest to pierwsze wydawnictwo Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju dotyczące ładu przestrzennego po objęciu kompetencji w zakresie całości planowania przestrzennego oraz polityki miejskiej przez jeden resort. Głównym celem opracowania jest przedstawienie sposobu myślenia o kształtowaniu zurbanizowanej przestrzeni, jaki Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pragnie promować.

Kierunek tego myślenia został wyznaczony w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK), w szczególności w jej celu 6 „Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego”. Dokument ten – wskazując na pogarszający się stan polskiej przestrzeni – sformułował także potrzebę dokonania istotnych zmian w systemie planowania przestrzennego w Polsce.

Dobrze, że w ostatnim czasie problematyka jakości polskiej przestrzeni coraz odważniej przedostaje się do głównego nurtu debaty publicznej w Polsce. Znajduje ona odzwierciedlenie w publikacjach książkowych, zainteresowaniu mediów czy aktywności ruchów miejskich. Wszystko to tworzy korzystny grunt do dyskusji o zmianach systemowych, nad którymi Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju pracuje. Szeroka dyskusja w tej sprawie jest niezbędna, gdyż przeprowadzenie zmian nie będzie łatwe – planowanie przestrzenne to prawdziwa plątanina rozbieżnych interesów, potrzeb oraz wizji.

Niemniej jednak konstatacja, że „przepisy są niedoskonałe i trzeba je zmienić”, nie powinna zdejmować odpowiedzialności za kształt polskiej przestrzeni ze wszystkich, którzy mają na nią wpływ – architektów i urbanistów, urzędników i sędziów sądów administracyjnych, przedsiębiorców i reklamodawców, społeczników i polityków oraz przedstawicieli wielu innych profesji. Nawet najlepsze przepisy nie zapewnią, że nasze otoczenie stanie się przyjazne dla odbiorcy, a przestrzeń uporządkowana w racjonalny sposób. Kluczowe znaczenie zawsze w tych sprawach będą mieli ludzie – utalentowani twórcy, zaangażowani urzędnicy i aktywiści.

I właśnie tacy ludzie już dziś potrafią sprawić, że jednak udaje się korzystnie kształtować otaczającą nas przestrzeń. Wzorce do naśladowania odnajdujemy w różnych działaniach – zarówno tych inwestycyjnych, jak i organizatorsko-formalnych. Są one podejmowane przez różne podmioty, dotyczą rozmaitych typów inwestycji, finansowanych z różnych źródeł (w tym m.in. z funduszy europejskich). Zdają się dowodzić prawdziwości stwierdzenia, że chcieć to móc.

Niniejsza publikacja wskazuje przykłady takich przedsięwzięć i ma inspirować do kreatywności, inicjatywy oraz zaangażowania na rzecz następnych udanych realizacji podnoszących jakość polskiego krajobrazu. Zachęcam więc do lektury oraz refleksji nad możliwościami doskonalenia naszego wspólnego dobra – wspólnej przestrzeni.

Elżbieta Bieńkowska



Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury i Rozwoju





WPROWADZENIE

Szukajmy inspiracji



Promowanie pozytywnych przykładów w zakresie kształtowania ładu przestrzennego staje się pilną koniecznością. Coraz intensywniej dostrzegamy w Polsce symptomy narastającego chaosu przestrzennego. Przejawia się on przede wszystkim w braku harmonii między nową zabudową a istniejącą tkanką miejską, żywiołowym rozpraszaniu się zabudowy w obszarach podmiejskich oraz zawłaszczaniu przestrzeni publicznych (w tym poprzez krzykliwą reklamę). Nie mniej ważnym elementem tego zjawiska są aspekty ekonomiczne i środowiskowe. Przypadkowo rozrzucona zabudowa generuje nieracjonalnie wysokie koszty realizacji i utrzymania infrastruktury, które muszą być ponoszone przez wspólnoty samorządowe. Zajmowanie kolejnych podmiejskich terenów zielonych pod zabudowę przeczy idei miasta zwartej i kłóci się z dążeniem ku gospodarce niskoemisyjnej. W efekcie z punktu widzenia jej „użytkownika” (czy to mieszkańca, czy inwestora) polska przestrzeń często staje się nieprzewidywalna, konfliktogenna i nieestetyczna.

Uwzględniając powyższą sytuację, przyjęta uchwałą Rady Ministrów w 2011 r. koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) wyraźnie wskazuje, że racjonalizacja polityki przestrzennej, przywrócenie i poszerzenie ładu przestrzennego muszą być strategicznym składnikiem nowoczesnej zintegrowanej polityki rozwoju w Polsce. Ład przestrzenny stanowi główny cel zagospodarowania przestrzennego na wszystkich poziomach planowania: krajowym, regionalnym, lokalnym i funkcjonalnym.

Pojęcie „ładu przestrzennego” na gruncie obowiązującego prawa czy teorii urbanistyki może być definiowane na różne sposoby. Zawsze jednak łączy się z takim kształtowaniem przestrzeni, które prowadzi do powstania harmonijnej całości oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne. W tym kontekście ład przestrzenny jest nieodzownym warunkiem zrównoważonego rozwoju oraz istotnym miernikiem jakości życia, zwłaszcza na terenach zurbanizowanych.

Kierując się powyższymi przesłankami, na potrzeby niniejszej publikacji dokonano wyboru 28 przedsięwzięć z całego kraju, które stanowią dobry przykład działań na rzecz poprawy jakości polskiej przestrzeni. W procedurze identyfikacji dobrych praktyk zastosowano metodologię opartą na zobiektywizowanych kryteriach, choć ostateczny wybór dokonany został z uwzględnieniem treści, na których przekazaniu szczególnie zależy Ministerstwu. Wiarygodności dokonanej wyborowi dodaje fakt, że opisy poszczególnych przedsięwzięć nie są stworzone urzędowym językiem i noszą piętno niezależnego autora – krytyka architektury i urbanistyki.

Do zestawienia wybrano projekty o możliwie dużej skali przestrzennej i dużym zakresie oddziaływania, równocześnie dążąc do zróżnicowania charakteru prezentowanych przedsięwzięć. Zdecydowanie przeważają już zrealizowane projekty inwestycyjne, cechują je jednak różnorodne walory, które pozwoliły uznać je za przykłady dobrej praktyki w zakresie kształtowania ładu przestrzennego. Wskazano również kilka tzw. miękkich projektów mogących w znaczący sposób oddziaływać na zmiany w polskiej przestrzeni.

W odniesieniu do nowo realizowanych obiektów szczególną uwagę zwracano na ich porządkującą funkcję. Mając na uwadze „przywracanie ład przestrzenny”, szukano inwestycji, których realizacja prowadziła do naprawienia popsutej przestrzeni lub też wyraźnie wyznaczyła taki kierunek jej kształtowania, aby kolejne obiekty wpisywały się w narzucony pozytywny wzorzec. Nie powinno więc dziwić, że w wielu przypadkach pojedyncze budynki zakwalifikowano jako mające istotny wpływ na ukształtowanie przestrzeni na większym obszarze. Wydaje się, że w naszej rzeczywistości przestrzennej występuje silne zapotrzebowanie na obiekty o roli „porządkującej”. Warto, by to organiczne podejście – polegające na wypracowywaniu rozwiązań szytych na miarę – zakorzeniło się w głowach i sercach decydentów i znajdowało odzwierciedlenie w miejskich aktach planistycznych.

Lokalizacja opisanych przedsięwzięć nie rozkłada się równomiernie na mapie Polski. Przewaga dużych miast jest ewidentna. Nie jest to ani przypadek, ani rezultat subiektywnego doboru przykładów, ale pochodna stanu naszej przestrzeni. Tym bardziej nagląca staje się potrzeba promowania dobrych praktyk i poszukiwania mechanizmów, dzięki którym wzorce godne naśladowania dotrą do mniejszych ośrodków. Do tego zagadnienia odniesie się przygotowywany aktualnie dokument rządowy „Krajowa Polityka Miejska”.

Omówione inwestycje mają niewątpliwie pozytywny wpływ na kształt przestrzeni i reprezentują styl myślenia bliższy ideom KPZK 2030, chociaż niektóre z nich nie są wolne od słabości czy problemów związanych z ich realizacją. Najważniejsze jest jednak to, aby szukać w nich inspiracji do kolejnych udanych realizacji w polskiej przestrzeni.

Paweł Orłowski

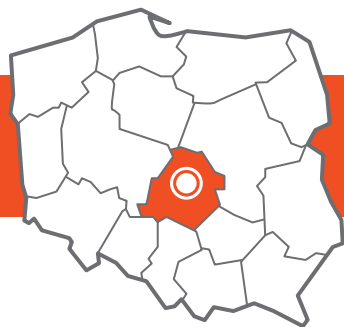


Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju





DOBRE PRAKTYKI



Łódź

Fabryka wolnego czasu

Informacje o projekcie

Nazwa: Centrum Handlowe Manufaktura w Łodzi

Lokalizacja: północne obrzeża śródmieścia, kwartał pomiędzy ulicami Zachodnią, Ogrodową, Drewnowską i Karskiego

Podmiot realizujący: Apsys Management Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: pracownia projektowa Virgile&Stone z Londynu współpracująca z biurem architektonicznym z Lyonu – Sud Architects

Wykonawca: Apsys Management Sp. z o.o.

Okres realizacji: 1998-2006

Najważniejsze wyróżnienia: 2007 – wyróżnienie w konkursie „CEE Real Estate Quality Awards 2006” dla najlepszego obiektu związanego z handlem i rekreacją w Europie Środkowo-Wschodniej; 2007 – laureat konkursu „Urban Land Institute – Global Awards 2007”; 2010 – Złoty Certyfikat Polskiej Organizacji Turystycznej dla najlepszego produktu turystycznego roku; 2013 – laureat I edycji konkursu „Top Inwestycje Komercyjne w Przestrzeni Miejskiej”

Dane kontaktowe: CH Manufaktura, ul. J. Karskiego 5, 91-071 Łódź, www.manufaktura.com



Miasto bez tętniącego życiem rynku wydaje się uboższe. Publiczna agora przyciąga ludzi i jest ważnym punktem odniesienia. W Łodzi utworzył ją prywatny inwestor. Przy okazji doprowadził do nieplanowanej rewolucji w miejskiej strukturze.

Współczesnym balastem, ale i szansą Łodzi jest jej industrialna historia. Od dwóch dekad miasto zmagają się z problemem, jakim jest niezagospodarowana przemysłowa infrastruktura: opustoszałe i niedostępne przestrzenie z niszczącą zabytkową architekturą. Dzisiejsza Łódź musi zatem wymyślić siebie na nowo, nie zapominając przy tym o swojej przeszłości. Najbardziej udanym przykładem takiego działania jest Manufaktura – wielkie centrum handlowo-rozrywkowe w zabudowaniach dawnej fabryki włókienniczej.

Poznański króluje w Łodzi

Zakłady Izraela Poznańskiego, które dziś znajdują się w centrum Łodzi, ulokowały się w latach 70. XIX w. na północnych obrzeżach ówczesnego miasta. Szybko rozrastały się o nowe obiekty, z których najokazalszym była potężna przędzalnia przy ulicy Ogrodowej. Właściciel fabryki wybudował też przy zakładzie neobarokowy, imponujący pałac. Produkcja zamierała tu stopniowo do 1997 r., a niszczący teren zabytkowej fabryki został zupełnie wyizolowany ze struktury miasta. W 1998 r. kupiły go francuskie firmy Apsys, Foncière Euris, Paris Orlean, planując przekształcenie przemysłowych obiektów w centrum handlu i rozrywki. Do 2002 r. wyburzono wszystkie dobudówki i nawarstwienia z lat 1930-1990. Rok później ruszyły prace konserwatorskie i budowlane w ścisłej współpracy z miastem, sprzyjającym wielkiej inwestycji. Otwarcie Manufaktury odbyło się w maju 2006 r. Oczom Łódzian ukazał się potężny kompleks handlowo-rozrywkowy łączący starą i nową zabudowę.

Rynek, którego nie było

Obszerny, trzyhektarowy plac, znajdujący się pomiędzy starymi budynkami, prowadzi do nowego obiektu – galerii handlowej. Naprowadza na nią wyróżniony nawierzchnią pieszy trakt wzdłuż pasów fontann, przecinający przez środek posadzkę rynku o diagonalnej siatce podziałów. Przy wodotryskach ulokowano niską zieleń i ławki, a plac wypromowano jako nowy łódzki rynek. Faktycznie, stał się nim, wykorzystując brak typowej miejskiej agory i niedoskonałość publicznej oferty ulicy Piotrkowskiej, odległej o 200 m.



Oprócz centrum handlowego rynek oferuje i inne atrakcje. Po lewej jego stronie znajduje się budynek z delikatesami i marketem RTV, stojący za nim czterogwiazdkowy hotel Andel's oraz Muzeum Sztuki Współczesnej przekazane miastu przez inwestora. Po prawej przekształconą pofabryczną zabudowę zdominowała rozrywka: eksperymentatorium, kino, dyskoteka, klub fitness i kręgielnia. Łódź odzyskała zamknięty obszar i otrzymała nowe centrum z funkcjami, które zawsze były miejskimi atrakcjami. Industrialne dziedzictwo stało się więc oprawą dla rozwijającego się prężnie „przemysłu czasu wolnego” opartego na konsumpcji i rozrywce. Tym samym środek ciężkości Łodzi przesunął się na północ.





Enklawa bez kontynuacji

Manufaktura wrosła w miasto, ożywiła jego fragment, ale słabo się z nim zespoliła. O ile silnie ożyło wnętrze kwartału, to wciąż trudno mówić o złączeniu go z okolicą. Żaden z pieszych ciągów kompleksu nie znajduje kontynuacji poza jego obszarem, a okoliczna zabudowa to nieodnowione budynki przy ulicy Ogrodowej oraz przestrzenna wyrwa na skrzyżowaniu tej arterii z ulicą Zachodnią. Cenne są odnowione historyczne budynki i nowy rynek, ale nowa część, czyli galeria handlowa, to dość typowy handlowy kubik wielkich gabarytów. Otaczające go obszerne parkingi należałoby w przyszłości ukryć pod ziemią, a teren uzupełnić zwartą zabudową.

Niedokończony wizerunek

W Manufakturze uznanie budzi ożywienie sporej przestrzeni oraz szacunek dla przemysłowego dziedzictwa, dla którego udało się znaleźć nową funkcję. Rynek jest odpowiedzią na potrzebę posiadania przestronnej wspólnej agory. Nie wprzął się jeszcze całkowicie w strukturę miasta, ale jest jego ważnym elementem i czeka na powiązanie z pozostałymi obszarami centrum. Inwestycja pokazuje również, że Łódź może się odrodzić w nowoczesnej formie, ma materialny potencjał i dynamikę, które tylko czekają na wykorzystanie. Jest też Manufaktura wizytówką miasta przyciągającą przyjezdnych. Niepokoi jedynie, że otoczenie kompleksu nadal nie jest uporządkowane. Żałować też można, że wysokiej jakości historycznej części Manufaktury towarzyszy bryła galerii handlowej o dobrej klasy wnętrzach, ale mało udana z zewnątrz.

Dialog szkła z cegłą

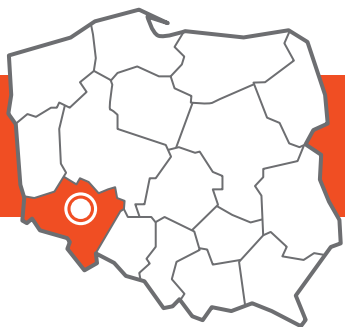
Hotel Andel's, działający w dawnej przędzalni fabryki, to jeden z rzadkich wciąż w Polsce przykładów udanego przełamania architektury historycznej nowoczesnym elementem. Nadwieszony, przeszklony prostopadłościan z basenem idealnie współgra z surowością przemysłowej ceglanej budowli. To ciekawe rozwiązanie może stanowić zachętę do podejmowania estetycznego dialogu między tym, co historyczne, a tym, co współczesne.



manufaktura

angebot





Wrocław

Wrocław cieszy się Renomą

Informacje o projekcie

Nazwa: Dom Handlowy Renoma we Wrocławiu

Lokalizacja: śródmieście, pomiędzy ulicami Świdnicką, Czystą i Podwale, w narożu pl. Kościuszki, ok. 600 metrów na południowy zachód od Rynku

Podmiot realizujący: Centrum Development and Investments Polska Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: Maćków Pracownia Projektowa

Wykonawca: WARBUD SA

Okres realizacji: 2005-2009

Najważniejsze wyróżnienia: 2009 – projekt roku CEE Retail Real Estate Awards; 2010 – nagroda roku SARP 2009; 2010 – wyróżnienie w konkursie „Polski Cement w Architekturze”; 2010 – Grand Prix w konkursie „Dolnośląska Budowa Roku 2009”; 2010 – Grand Prix w konkursie „Piękny Wrocław”, 2011 – Grand Prix oraz I nagroda w kategorii obiekt lub teren użyteczności publicznej w konkursie „Przyjazna przestrzeń publiczna”; 2013 – laureat I edycji konkursu „Top Inwestycje Komercyjne w Przestrzeni Miejskiej”

Dane kontaktowe: Dom Handlowy Renoma, ul. Świdnicka 40, 50-950 Wrocław, www.renoma-wroclaw.pl



Pewne rzeczy muszą się gruntownie zmienić, by nadal pełnić swoją funkcję. Taką metamorfozę przeszedł wrocławski Dom Towarowy Renoma. Dzięki temu udało się w śródmieściu zatrzymać handel. To bardzo ważne w czasach, gdy centra polskich miast zaczynają tracić na znaczeniu.

Handel przyciągał do centrów miast już od czasów starożytnych. Ta zasada obowiązuje do dzisiaj, choć jej działanie osłabiają wielkie galerie handlowe, lokowane coraz częściej na obrzeżach miast. Dawne domy towarowe zamieniane bywają też na biura lub są dzielone na małe sklepy o niskiej sile przyciągania. Od tej smutnej reguły, na szczęście, są wyjątki. Należy do nich Dom Towarowy Renoma we Wrocławiu.

Zabytek przegrywa z galeriami

Przed 80 laty budynek autorstwa Hermanna Dernburga wyprzedzał swoje czasy: był nie tylko największy w mieście, ale i bardzo nowoczesny. By go wznieść, wyburzono kwartał zabudowy w centrum Wrocławia, u zbiegu ulic Świdnickiej i Podwale. Powstała masywna, choć stosunkowo lekka konstrukcja, co udało się uzyskać dzięki sporym przeszkleniom modernistycznych elewacji o horyzontalnych podziałach. Nieco prostą bryłę urozmaicał ozdobny rzeźbiarski detal. Luksusowe wnętrze przyciągało tłumy. W marcu 1945 r. budynek został znacznie zniszczony. Po stopniowej, dość niedbałej odbudowie nadal służył wrocławianom jako Dom Handlowy Renoma i tak jak przed wojną był popularnym miejscem na handlowej mapie miasta. Wpisany na listę zabytków obiekt sprywatyzowano w 1997 r. Częściowo zmodernizowany nadal służył handlowi, ale tracił na znaczeniu. Odwiedzało go coraz mniej klientów, bowiem nie spełniał współczesnych wymogów i przegrywał konkurencję z galeriami handlowymi nowego typu. Nowy właściciel podjął więc decyzję o renowacji, gruntownej przebudowie wnętrza i rozbudowie przy ulicy Czystej.

Wielka skala i detale

Projekt rozbudowy gmachu powierzono architektom z Pracowni Projektowej Maćków, którzy w ścisłej współpracy z konserwatorem zabytków odnowili zabytkowe elewacje. Odtworzono pieczołowicie ceramiczne detale oraz reprezentacyjne wejście od strony ulicy Świdnickiej. Nowa część uzyskała za to formę współczesną, bez kopiowania przedwojennych rozwiązań. Horyzontalna fasada składa się z poziomych jasnych gzymsów, których ułożenie nawiązuje do



dawnych elewacji. Ich wachlarzowe odchylenie, w górnych partiach budynku, urozmaica bryłę i dodaje jej lekkości. Od strony placu Czystego uwagę przykuwa przeszklony i barwny łącznik między starą i nową częścią. Ważnym wyzwaniem było zachowanie oryginalnej konstrukcji wnętrza gmachu i jego funkcjonalne zespolenie z nowym skrzydłem. Dawny dom towarowy przekształcił się we współczesną galerię handlową, podzieloną na osobne przestrzenie dla poszczególnych sklepów. W nowej części ulokowano piętrowy parking, a na wyższych kondygnacjach starszego skrzydła umieszczono biura. Odnowie uległ też plac Czysty, który uzyskał nową nawierzchnię, ławki i oświetlenie. Dzięki temu stał się przyjemnym miejskim skwerem płynnie łączącym wnętrza galerii z miastem.

Magnes na południu

Trwająca 4 lata rozbudowa kosztowała 140 mln euro i zakończyła się wiosną 2009 r. Powszechny podziw budziła odnowiona fasada ze złożonymi rzeźbiarskimi kwiatonami i główkami. Ukryty na tyłach nowy moduł spotkał się z kolei z życzliwymi opiniami specjalistów. Co ważne, po latach obiekt zespolił się ponownie z tkanką miasta i jest magnesem przyciągającym ludzi





w południowe rejonu ulicy Świdnickiej, pełniącej przede wszystkim funkcje mieszkalne. Ulokowany w ścisłym centrum budynek odwiedza wielu pieszych, którym nie przeszkadza nadmiar samochodów: zmotoryzowani wjeżdżają bowiem do Renomy z tyłu, od ulicy Czystej. Niekiedy obiekt staje się też miejscem wydarzeń artystycznych – w 2013 r. gościł ekspozycję Wro Media Art Biennale.

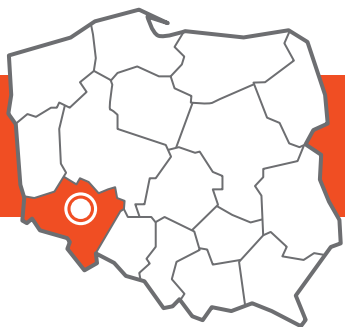
Stara funkcja, nowy styl

Renowacja i rozbudowa Renomy pokazuje, jak w modelowy sposób wykorzystać i wzmocnić atuty istniejącej architektury, przy jednoczesnej rozbudowie i dopasowaniu do współczesnych standardów oraz oczekiwań użytkowników. Na uznanie zasługuje zachowanie dotychczasowej handlowej funkcji obiektu, podtrzymującej ruch w centrum. Obiekt zwiększa wartość i atrakcyjność południowej części ulicy Świdnickiej prowadzącej do Rynku. Na tym odcinku nie jest ona już popularnym deptakiem, lecz typową miejską ulicą, co osłabia jej atrakcyjność dla pieszych. Odnowiona Renoma do pewnego stopnia równoważy więc siłę oddziaływania obu części traktu. Nowe skrzydło uporządkowało także teren na tyłach starego budynku, dobrze organizując przestrzeń funkcjonalnie i wizualnie. Rozbudowa pokazała, że zatrudnienie wysokiej klasy architekta przynosi bardzo korzystne rezultaty. Dzięki temu Renoma stała się atrakcją nie tylko handlową, ale i turystyczną – to jedna z architektonicznych ikon Wrocławia o europejskim znaczeniu.

Galeria bez pastiszu

Dom Handlowy Renoma udowadnia, że można w udany sposób połączyć architekturę dawną z nową, bez naśladowstwa lub pastiszu stylów historycznych. Żałować można jedynie, że nie udało się w budynku zachować tradycyjnej formy domu towarowego, na wzór istniejących w Europie obiektów cieszących się wciąż popularnością, jak np. berlińskie KaDeWe.





Wrocław

Węzeł dobrze rozwiązany

Informacje o projekcie

Nazwa: Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy przy stadionie we Wrocławiu

Lokalizacja: Wrocław-Maślice, al. Śląska, okolice Stadionu Miejskiego, przy linii kolejowej relacji Wrocław-Szczecin, obok Autostradowej Obwodnicy Wrocławia (A8), w pobliżu jej węzła

Podmiot realizujący: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. (nadzorujący projektowanie i prace w imieniu Gminy Wrocław)

Jednostka projektowa: Maćków Pracownia Projektowa we współpracy z Piotrem Fokczyńskim, architektem Wrocławia

Wykonawcy: Konsorcjum Filar Sp. z o.o. i Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych i Inżynieryjnych SA

Okres realizacji: 2010-2011

Najważniejsze wyróżnienia: 2009 – złoty medal na III Międzynarodowym Biennale dla Młodych Architektów „Leonardo Award 2009” w Mińsku; 2011 – I nagroda w konkursie „Piękny Wrocław” w kategorii obiekt inżynierski; 2011 – nagroda II stopnia w konkursie „Budowa Roku 2011” w kategorii obiekt drogowo-kolejowy; 2012 – nagroda w konkursie „Życie w Architekturze” w kategorii najlepsza przestrzeń publiczna; 2012 – nagroda specjalna w konkursie „Polski Cement w Architekturze 2011”; 2012 – Grand Prix oraz I nagroda w konkursie „Przyjazna przestrzeń publiczna”

Dofinansowanie UE: na projekt „Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu – etap I, zadanie 5.2. Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie Stadionu EURO 2012 – węzeł Stadion EURO 2012” pozyskano ok. 46,67 mln zł z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Dane kontaktowe: Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o., ul. Ofiar Oświęcimskich 36, 50-059 Wrocław, www.wi.wroc.pl



Zbudować stadion to nie wszystko, równie ważny jest wygodny i sprawny dojazd do obiektu. Najlepsza jest w tym przypadku komunikacja zbiorowa, dlatego we Wrocławiu postawiono na precyzyjnie zaplanowany Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy.

Przystanki, stacje, perony, wiaty – obiekty tego typu mogą być banalną masową produkcją. Często traktowane są po macoszemu, nie grzeszą urodą, nierzadko są mało funkcjonalne. Bywa, że nie inwestuje się w ich formę, bo panuje przeświadczenie, że i tak zostaną zniszczone. Zapomina się przy tym, że wysoka jakość przestrzeni wpływa pozytywnie na zachowanie jej użytkowników. Dobrej jakości obiekty rzadziej bowiem ulegają zniszczeniu niż architektura niskiej jakości. Dlatego na szczególną uwagę zasługuje wrocławski Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy, który uzyskał wyjątkowo oryginalną formę.

Okiełznać chaos

Obsługujący sportową arenę węzeł przesiadkowy miał funkcjonalnie połączyć przystanki szybkiego tramwaju miejskiego oraz PKP i wygodnie prowadzić na stadion. Oba torowiska przecinały się w tutaj w pobliżu skomplikowanego węzła drogowego i Autostradowej Obwodnicy Wrocławia. Prace projektowe powierzono architektom z Pracowni Projektowej Maćków, którzy postawili na zdecydowaną rzeźbiarską formę będącą wyraźnym kontrastem do tego chaotycznego otoczenia. Nieregularny układ komunikacyjny sąsiadował tu bowiem z niezagospodarowaną zielenią. Aby tej przypadkowej przestrzeni nadać bardziej konkretną formę, projektanci zaproponowali dynamiczny, asymetryczny, nieregularny kształt węzła. Miał być swoistą przeciwwagą dla budowanego stadionu o łagodnej, obłej i neutralnej bryle. Powstały w 2008 r. projekt zaczął być jednak upraszczany ze względów finansowych. Przed dalszymi zmianami uchronił go złoty medal, który zdobył rok później na Międzynarodowym Biennale dla Młodych Architektów w Mińsku. Architekci podkreślają, że w realizacji docenionej koncepcji wsparł ich także inwestor – wrocławskie władze, w tym architekt miasta.

Betonowy latawiec

W rezultacie powstała budowla scalająca peron kolejowy i biegnącą nad nim trasę tramwajową, które połączono za pomocą wind i schodów. Górny przystanek ulokowano na obszernej platformie składającej się z dwóch wiaduktów. Nad nią umieszczono dynamiczny trójkątny dach z żelbetu, wsparty na pochylonych lekko cienkich słupach. Z jednej strony przystanek

otwiera się na stadion, co ułatwia orientację w terenie, z drugiej przesłonięty jest częściowo ścianami o nieregularnym kształcie. Twórcy podkreślają, że skosy i nierównoległe linie obiektu wynikają z analizy przebiegających w pobliżu traktów komunikacyjnych. Architekci zadbali też o takie ukształtowanie przystanków tramwajowych, by naprowadzały one intuicyjnie pasażerów w stronę szerokiej rampy wiodącej do przejścia na płytę przed stadionem. Do węzła można też dojechać ścieżką rowerową lub samochodem i zostawić go na niewielkim parkingu. Całość uzyskała dość surowe wykończenie z betonu architektonicznego, ocynkowanej stali i kamienia. Prostota ta dobrze koresponduje z charakterem masowych imprez obsługiwanych przez węzeł i podkreśla jego użytkowy charakter. Projektanci nazwali swój projekt „betonowym latawcem”, co wydaje się trafną syntezą tego obiektu.





Symbol bez wiaty

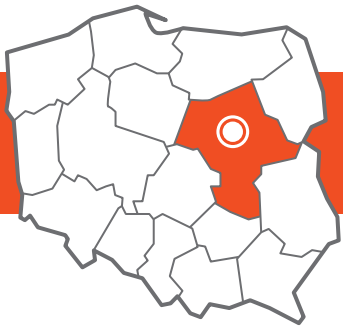
„Latawiec” świetnie wpisuje się w sąsiedztwo wrocławskiego stadionu. Nadaje bowiem indywidualny charakter otoczeniu będącemu płataniną dróg i dojazdów na sportową arenę. Ten węzeł przesiadkowy to także przykład rozpoznawalnego symbolu w przestrzeni. Zdecydowana forma podporządkowuje sobie wizualnie najbliższą okolicę, wprowadzając w nią ład oparty na silnej dominacji rzeźbiarsko zakomponowanej bryły. Atutom estetycznym towarzyszą zalety funkcjonalne. Obszerne powierzchnie przystanków ułatwiają obsługę tłumów ludzi korzystających ze stadionu. Wielkim plusem jest organizacja ruchu i intuicyjne kierowanie pasażerów w stronę szerokiego, przepustowego przejścia na stadion. Dzięki temu trudno pomylić drogę i zabłądzić. Kolejnym walorem jest łatwe poruszanie się między przystankami – pieszy mogą przejść górą, po torach, a nie – jak to często bywa – podziemnym przejściem. Dyskomfortem może być za to brak wiat przystankowych chroniących przed deszczem i silnym wiatrem. Wyjątkowej formie obiektu przeszkadzałyby zapewne dodatkowe elementy, ale projektanci mogli pomyśleć o nich, nadając im możliwie neutralną formę. Nawet najbardziej wyszukany kształt nie powinien bowiem osłabiać funkcjonalności architektury.



Surowy nie znaczy niedbały

Wrocławski węzeł przesiadkowy pośrednio pełni także funkcje edukacyjne. Pokazuje, że drogową infrastrukturę może być jednocześnie intrygującą architekturą. W jej odbiorze przeszkadza jedynie dość niestaranne wykonawstwo niektórych barier, spoin czy krutek ściekowych. Tego rodzaju zaniedbania źle służą zastosowanej tu surowej formie – osłabia to pozytywny odbiór dobrze zaprojektowanej całości.





Warszawa

Otwarcie na miasto

Informacje o projekcie

Nazwa: 19. Dzielnica w Warszawie

Lokalizacja: dzielnica Wola, pomiędzy ulicami Sienną, Kolejową i Przyokopową

Podmiot realizujący: Pro-Urba Invest Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: JEMS Architekci

Wykonawcy: Budimex SA, zieleń oraz system zielonego dachu:

DUET Sp. j. Konopka, Pełka

Okres realizacji: etap I – 2010-2011, etap II – 2013-2014/2015, etap III-VI – w kolejnych latach

Najważniejsze wyróżnienia: 2012 – nagroda główna w konkursie „Życie w architekturze” w kategorii najlepszy budynek wielorodzinny;

2012 – zwycięzca plebiscytu „Polska Architektura 2011” w kategorii dom i mieszkanie;

2011 – nagroda II stopnia w konkursie „Budowa Roku 2011” w kategorii budynki mieszkalne; 2012 – finalista I edycji konkursu „Nagroda Architektoniczna Polityki”

Dane kontaktowe: Pro-Urba Invest Sp. z o.o., ul. Kolejowa 47, 01-210 Warszawa, www.pro-urba.pl



Warszawska 19. Dzielnica to w istocie tylko osiedle. Tylko i aż, bo jest to inwestycja, która przywraca wiarę w sensowne planowanie mieszkaniowej zabudowy. To bardzo dużo w kraju, w którym dokonania deweloperów kojarzą się raczej z drapieżnym żywiołem niż przemyślanym działaniem.

Ostatnie dwie dekady to czas chaotycznego zapełniania przestrzeni miejskiej zabudową mieszkaniową. W polskich miastach sporo jest osiedli o dość dobrej jakości budowlanej i o wiele rzadziej architektonicznej. Powstały ciasne kompleksy, niepowiązane z okolicą oraz – co najbardziej szkodliwe dla miejskiej tkanki – ściśle wygrozdzone. Swoiście pojmowane bezpieczeństwo doprowadziło do stworzenia zamkniętych i strzeżonych enklaw, słabo skomunikowanych z otoczeniem, pozbawionych usług, szkół i terenów rekreacyjnych. To sprzeczne z regułami urbanistyki zjawisko potęguje przestrzenny chaos i utrudnia codzienne życie.

Kompleks bez szlabanów

Do niedawna było to miejsce, jakich wciąż wiele jest w Warszawie. Przestrzeń na obrzeżach ścisłego centrum, w pobliżu linii kolejowej z magazynami i biurowcem firmy Bumar. Nie było tu ani ładnie, ani bezpiecznie. Teren przy ulicy Kolejowej w 2007 r. kupiła hiszpańska firma Pro-Urba, która wyburzyła dawne zabudowania, a zaprojektowanie nowego osiedla powierzyła pracowni JEMS Architekci. Zaproponowała ona kompleks wpisujący się powstałą w 2006 r. koncepcję zagospodarowania 75 ha terenów Woli, autorstwa Andrzeja Chołdzyńskiego. Ten perspektywiczny plan powstał na zlecenie głównego architekta miasta. Dla obszaru, na którym powstało osiedle, opracowywany jest wciąż miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego – Czyste, rejon ulicy Kolejowej.

Projekt pracowni JEMS Architekci obejmuje cztery kwartały zabudowy z wewnętrznymi półotwartymi dziedzińcami między ulicą Kolejową a planowanym przedłużeniem ulicy Siennej. Po jej drugiej stronie również zaplanowano cztery budynki. Nowa Sienna ma uzyskać formę typowej miejskiej ulicy, obsadzonej drzewami i prowadzącej do placu w zachodniej części osiedla. Większość przestrzeni i usług, umieszczonych na parterach budynków, jest ogólnodostępna. Tylko zielone dziedzińce przewidziane są wyłącznie dla mieszkańców. Będzie jednak można na nie zajrzeć z deptaka przecinającego kompleks i łączącego dwa publiczne place osiedla. Pierwszy z nich został już zrealizowany. W 19. Dzielnicy nie ma mowy o grodzieńcu, szlabanach, furtkach i strażnikach. Osiedle uformowane w oparciu o tradycyjny podział na kwartały ma stać się załącznikiem tkanki miejskiej z prawdziwego zdarzenia, która zastąpi zde-

gradowaną magazynowo-przemysłową zabudowę. Dostęp do niego będzie łatwy, bowiem kilkaset metrów dalej powstaje stacja drugiej linii metra przy rondzie Daszyńskiego. W pobliżu przebiega też szeroka ulica Towarowa.

Inaczej, lecz podobnie

Dotychczas zrealizowano pierwszy z sześciu etapów inwestycji. To dwa budynki z wewnętrznymi zielonymi dziedzińcami. Niższe partie domów znalazły się tu wewnątrz, wyższe, sięgające ośmiu kondygnacji – na obrzeżach założenia. Zróżnicowana wysokość pozwoliła uniknąć monotonii i nadała wnętrzu osiedla bardziej kameralny charakter. Półotwarte przestrzenie oferują zróżnicowane widoki. Najwyższe części domów znajdują się na zamknięciu osi widokowych, a pofałdowane tereny zielonych dziedzińców urozmaicają całość. Wysokiej klasy architektura wydaje się lekka i transparentna dzięki starannej kompozycji brył i fasad oraz silnym przeszkleniom rozdzielonym drewnianą stolarką. Dopracowane detale w postaci ławek i innych elementów małej architektury dopełniają całości. 19. Dzielnica nie będzie monotonna. Każdy jej kwartał zaprojektował inny zespół architektów z pracowni JEMS Architektki. Poszczególne części mają się więc różnić, choć ich styl pozostanie podobny.





Wiecznie młody wzór?

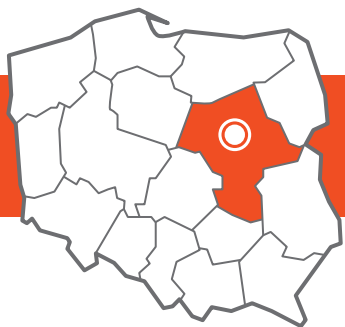
19. Dzielnica, choć jeszcze nieukończona, przywraca miastu zapomniany i zdegradowany obszar. Robi to w najlepszy możliwy sposób – dbając o przestrzeń wspólną, z miejscem na handel i usługi, zróżnicowaną zabudowę i zespoleniem z miastem, w oparciu o większy, przemyślany plan. Rezygnacja z grodzenia to kolejny atut. Architektura osiedla prezentuje bardzo wysoką jakość, zarówno od strony funkcji, jak i estetyki czy wykonania. Nie ma tu miejsca na rozwiązania zbyt modne i krzykliwe, co każe przypuszczać, że forma budynków długo się nie zestarzeje, będąc dobrym przykładem do naśladowania dla innych deweloperów i projektantów. Pozostaje mieć tylko nadzieję, że inwestycja zostanie zrealizowana w całości w zaproponowanym kształcie, a tereny w jej pobliżu uzyskają zabudowę podobnie wysokiej klasy. Lekki niepokój budzić może bowiem zmniejszenie powierzchni mieszkań w trwającym właśnie drugim etapie inwestycji. Mniejszy komfort lokali i większa liczba mieszkańców mogą osłabić pozytywne cechy osiedla. Warto też zaznaczyć, że 19. Dzielnica jest propozycją jedynie dla zamożnych. Szkoda, że podobnymi, wcale niewygórowanymi standardami, nie mogą się cieszyć ludzie z mniej zasobnym portfelem.



Wzór jak standard

To swoisty paradoks, gdy jako szczególne osiągnięcie pokazuje się osiedle zgodne z podstawowymi zasadami urbanistyki. Zastosowane w 19. Dzielnicy rozwiązania przestrzenne powinny być przecież oczywistym standardem stosowanym podczas realizacji inwestycji każdego rodzaju: od osiedli komunalnych, przez tańsze bloki, po drogie zespoły apartamentowców.





Warszawa

Kręgosłup Edukacji Narodowej

Informacje o projekcie

Nazwa: aleja Komisji Edukacji Narodowej w Warszawie

Lokalizacja: Ursynów – południowa dzielnica miasta, główna ulica zbiorcza dzielnicy na osi północ-południe

Podmiot realizujący: Miasto Stołeczne Warszawa

Jednostka projektowa: koncepcja urbanistyczna autorstwa Marka Budzyńskiego z zespołem (z późniejszymi zmianami)

Wykonawca: wielu wykonawców

Okres realizacji: 1975-2013 (budowa ulicy)

Dane kontaktowe: Urząd m. st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, www.um.warszawa.pl



Czasem warto złamać zasady, by naprawić sytuację – zwłaszcza gdy reguły sprawdzają się tylko częściowo. Tak było na Ursynowie, gdzie sensowna idea swobodnej zabudowy nie pozwoliła stworzyć prawdziwej osi dzielnicy. Po autorskich zmianach udało się pogodzić dwa różne modele planowania miasta.

Osiedla z czasów PRL – przekleństwo czy sensowne dziedzictwo? To częsty motyw dyskusji, której uczestnicy coraz chętniej chwala modernistyczne założenia. W porównaniu z dzisiejszą twórczością deweloperów widać wyraźniej plusek blokowisk: sensownie zaplanowaną swobodną przestrzeń, zieleni, usługi, wygodną komunikację. Wciąż jednak rzuca się w oczy ich oderwanie od miejskiej tkanki. Zbiorcze ulice wokół osiedli wydają się puste. To wynik celowej rezygnacji z zabudowy przy ruchliwych arteriach. Spółdzielnie i deweloperzy próbują uzupełnić ten brak, ale rzadko z sukcesem. Tym bardziej warto zobaczyć, jak naprawiono główną ulicę warszawskiego Ursynowa.

Dziecko z ciągiem usług

Ursynów to urbanistyczne dziecko epoki Gierka. Dziecko ogromne, bo zajmuje powierzchnię 48,5 km², na której mieszka ponad 150 tys. warszawiaków. Plany tej południowej dzielnicy miasta powstały na początku lat 70. XX w. w zespole kierowanym przez Marka Budzyńskiego. Nowatorska na owe czasy koncepcja zakładała blokową zabudowę, ale o zróżnicowanej skali i układzie. Miała to być odtrutka na zuniformizowane blokowiska. Modernistyczne zasady zmiękczono tu nieco, wprowadzając swobodniejszą kompozycję osiedlowych jednostek, które zaplanowano po obu stronach komunikacyjnego kręgosłupa – dzisiejszej alei Komisji Edukacji Narodowej.

Biegąca z centrum na południe ulica nie miała być jednak klasyczną miejską arterią obudowaną reprezentacyjnymi domami. Pomyślano ją jako trasę szybkiego ruchu – rodzaj miejskiej autostrady dowożącej ludzi do stołecznej sypialni, którą był Ursynów przez pierwsze lata istnienia. Zabudowę oddalano wtedy na ogół od głównych ciągów komunikacyjnych. Decydenci nie chcieli nawet słyszeć o postulowanym przez projektantów powrocie do tradycyjnej formy ulicy. Aleja KEN miała mieć po 4 pasy w każdą stronę, a metro, którego tunel biegnie dziś pod nią, planowano poprowadzić w wykopie. Zamiast wysokich domów wzdłuż arterii zaprojektowano tzw. podstawowy ciąg usługowy: szereg połączonych ze sobą krytych pasażów z funkcjami handlowymi, kulturalnymi i sportowymi. Pomiędzy ulicami Bartoka i Herbsta miały wyróżnić długie, niskie budowle pokazujące alei plecy: zaplecze i strefę dostaw.



Tradycja i drapieźnik

Kryzys lat 80. XX w. nie pozwolił zrealizować tych zamierzeń. Budowano przede wszystkim bloki, a usługi oraz aleja, której krótki fragment (do ulicy Bartoka) powstał w 1976 r., miały poczekać na lepsze czasy. Gdy te nadeszły, arteria była wciąż w powijakach. Najpierw w jej miejscu trzeba było zbudować tunel warszawskiego metra. Wreszcie, po 1995 r., planowana od dawna ulica zaczęła wydłużać się w kierunku Lasu Kabackiego. Kilka lat wcześniej Marek Budzyński, autor pierwotnej koncepcji, zmienił jednak funkcję arterii: z przelotowej na wielkomiejską. Liczbę pasów zmniejszył do dwóch w każdą stronę, a odzyskaną przestrzeń przeznaczył na obrzeżną zabudowę. W przygotowanym przez siebie nieoficjalnym planie regulacyjnym dla odcinka Bartoka-Herbst określił m.in. zasady kształtowania nowych budynków.



Zamiast autostrady

Historia ewolucji alei KEN to niejednoznaczna opowieść z umiarkowanym happy endem. Obfituje w zwroty akcji, dłużyzny i szczęśliwe przypadki. Efekt jest zadowalający: zamiast miejskiej autostrady mamy fragmenty solidnej ulicy będącej funkcjonalnym rdzeniem Ursynowa.



Pierzeje z przerwami

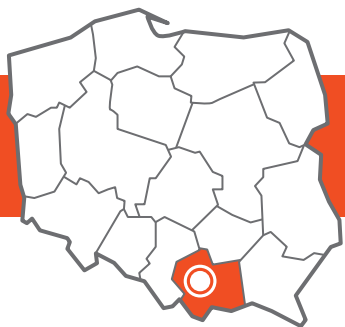
Plan Budzyńskiego, choć nie miał mocy prawnej, był przestrzegany. Na gruntach ursynowskich spółdzielni zaczęto wzdłuż arterii stawiać nowe budynki mieszkalne. Otwarta przestrzeń z widokiem na osiedlowe bloki ustąpiła miejsca zwartej zabudowie. Na wspomnianym odcinku między ulicami Bartoka i Herbsta powstały długie pierzeje udanych budynków osiagających do ośmiu kondygnacji, o miarowym rytmie wykuszy i balkonów. Przy skrzyżowaniu alei z ulicą Herbsta wyrosły narożne bloki – masywne i liczące kilkanaście pięter. Kolejny odcinek ulicy prawie nie obrósł mieszkalną zabudową. Gorzej: przestrzeń psuje tu bryła hipermarketu. Dopiero przy skrzyżowaniu z ulicą Indiry Ghandi stoi prosty i dobrze zaprojektowany urząd dzielnicy Ursynów. Za nim znów pojawia się obrzeżna zabudowa, a od ulicy Płaskowickiej widać wzdłuż alei zwarte mieszkalne pierzeje z usługowymi parterami. Osiągają one gęszcz grodzonych deweloperskich osiedli Natolina i Kabat. Aleja kończy się przy hipermarkecie z parkingiem.

Negować z sensem

Przypadek budowy Ursynowa z jednej strony pokazuje wartość przemyślanego planu, który przewidział sensowny układ komunikacyjny dzielnicy, z drugiej – jest zachętą do negowania przyjętych założeń, w chwili gdy ujawniają się ich braki. Taka negacja musi być jednak przemyślana i konstruktywna. Tutaj sami twórcy koncepcji przyznali po latach, że forma autostradowej alei była błędem. Dobrze się więc stało, że kilku architektów z ursynowskiego zespołu (w tym Budzyński) projektowało później część nowych pierzei. Zrobili to z poszanowaniem zabudowy, której byli współtwórcami. Trudniej jednoznacznie ocenić końcowy odcinek alei – na Natolinie. Zwarte pierzeje są tu figowym listkiem dla miejscami zbyt gęstej zabudowy na ich tyłach.

Mierzącą 6,5 km aleję KEN budowano prawie 40 lat. Najnowszym jej fragmentem jest odcinek łączący Ursynów z Mokotowem: aleja dochodzi do ulicy Puławskiej. W wywiadach prasowych Marek Budzyński martwi się, że to rozwiązanie odbierze jej wielkomiejsko-dzielnicowy charakter i przekształci ją w tranzytową arterię, której intensywny ruch zniechęci pieszych do korzystania z ulicy.





Kraków

Rajski ogród

Informacje o projekcie

Nazwa: Małopolski Ogród Sztuki w Krakowie

Lokalizacja: centrum miasta, ul. Rajska 12, pomiędzy ulicami Rajska i Szujskiego

Podmiot realizujący: Teatr im. Juliusza Słowackiego w Krakowie

Jednostka projektowa: Krzysztof Ingarden/Ingarden & Ewy Architekci Sp. z o.o.

Wykonawca: Przedsiębiorstwo Budownictwa Ogólnego Skobud Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2010-2012

Najważniejsze wyróżnienia: 2011 – nagroda im. prof. Janusza Bogdanowskiego; 2012 – nagroda I stopnia w konkursie „Budowa Roku 2012” w kategorii budynki nauki i oświaty; 2012 – finalistą VII edycji konkursu „Życie w architekturze”; 2013 – tytuł „Lider Małopolski 2012”; 2013 – nagroda w pierwszej polskiej edycji konkursu „Brick Award” w kategorii budynek użyteczności publicznej; 2013 – laureat konkursu „Kraków mój dom”

Dofinansowanie UE: na projekt „Budowa Małopolskiego Ogródu Sztuki w Krakowie” pozyskano ok. 30,58 mln zł z Regionalnego Małopolskiego Programu Operacyjnego na lata 2007-2013

Dane kontaktowe: MOS, ul. Rajska 12, 31-124 Kraków, www.mos.art.pl



Chęć maksymalnego wykorzystania terenu pod zabudowę szkodzi przestrzeni. Powstają budynki wizualnie ciężkie i wyobcowane z otoczenia. Na szczęście nie każdy inwestor ulega powszechnemu dziś *horror vacui* – lękowi przed pustką.

Wiele jest jeszcze w polskich miastach wyrw w dawnej zabudowie. Czasem to skutek wojny, innym razem wyburzeń, rzadziej – nieukończenia kwartału. Tego rodzaju przestrzenie to za każdym razem wyzwanie dla architektów, którzy zapełniają je kamienicami o mniej lub bardziej udanej formie – kontrastującej albo, przeciwnie, będącej kopią sąsiednich rozwiązań. Rzadko zdarza się przykład uzupełnienia tak przemyślanego jak Małopolski Ogród Sztuki (MOS) w Krakowie, który w 2012 r. wypełnił bardzo nietypową przestrzeń w obrębie historycznego kwartału zabudowy. Jest to dziś miejsce organizacji spektakli teatralnych, festiwalowych pokazów, warsztatów dla dzieci, wystaw i wielu innych wydarzeń kulturalnych. Jak pisał jego animatorzy: „swego rodzaju squat – otwarta przestrzeń do kulturalnego zasiedlenia”.

Dwie imprezy naraz

MOS nie było łatwo zaprojektować, pod zabudowę przeznaczono bowiem dwie stykające się pod kątem prostym działki. Powstał na nich budynek na planie zbliżonym do litery T o nietypowej, nowoczesnej formie wkomponowanej w historyczne otoczenie. W skrzydle przyległym do ulicy Rajskiej ulokowano scenę teatralną a przy ulicy Szujskiego swoją siedzibę ma Arteteka. Od strony Rajskiej wzrok przyciąga ażurowa konstrukcja będąca ramą dla starannie zaprojektowanego ogrodu. Prowadzi on do znajdującej się za nim części teatralnej, która powstała w miejscu dawnej ujeżdżalni koni. Pamiątką po niej jest odtworzona, zgodnie z konserwatorskimi wytycznymi, ceglana ściana. Jej kształt narzuca formę przeszklonej bryle holu kasowego – przestrzennego łącznika z bardziej masywną częścią budynku ukrytą w głębi działki. To tam mieści się foyer oraz wielofunkcyjna sala widowiskowa, której kształt i układ można modyfikować w zależności od potrzeb.

Z ulicy prowadzi też inne wejście do podziemi, gdzie mieszczą się szatnie oraz dwie sale: wielofunkcyjna i kinowa. Osobne wejścia umożliwiają urządzenie dwóch wydarzeń kulturalnych jednocześnie. Podziemie łączy ze sobą część teatralną i Artetekę. Wąskie skrzydło tej ostatniej przylega z jednej strony do kamienicy przy ulicy Szujskiego, a z drugiej otwiera się całkowicie przeszkloną ścianą na obszerny plac zabaw sąsiedniego przedszkola. Wzdłuż elewacji prowadzi pasaż, wiodący zarówno do podziemi, jak i do foyer, obsługujący ulokowane na parterze pomieszczenia.



Łamane inspiracje

Niejednolita, lekka forma obiektu nawiązuje do zastanego kontekstu, ale czyni to w sposób intrygujący. Podobne są wysokość i łamana linia dachu, ale nie ma masywnych murów. Delikatne pionowe podziały z ceglanej ceramiki nawiązują jedynie do budulca sąsiednich kamienic, a zygzakowate podziały poziome elewacji to dyskretny dialog z nieregularnymi liniami okolicznych dachów. Taki sam jest rysunek ażuru osłaniającego ogród i ścian budynku. Przemysłany układ przestrzenny założenia wzbogaca okolice. Dostępny z ulicy ogród ożywia dość typową pierzeję. Usytuowany dokładnie naprzeciw wejścia do Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej staje się swoistym łącznikiem między nią a teatralnym obiektem. Od strony ulicy Szujskiego szklana ściana tworzy estetyczne domknięcie dla wyciętego z kwartału zabudowy naroża z przed-szkolnym zieleńcem. Stapia się z nim pasaż wzdłuż elewacji i zaprojektowana przy nim zieleń.





Architektoniczny dialog

Obiekt i jego twórcy już otrzymali wiele architektonicznych nagród. Nic dziwnego, na uwagę zasługuje bowiem nie tylko dbałość o detal i materiały, ale i dobrze przeprowadzona funkcjonalno-przestrzenna analiza miejsca. Teren, na którym powstał ogród, mógłby przecież swobodnie pomieścić sporej wielkości kamienicę. Postawiono nie na wielką kubaturę, lecz na wysoką jakość przestrzeni. Wyraźny jest też szacunek dla historycznego kontekstu, bez powielania dawnych form. Uznanie budzi równe traktowanie wnętrza i przestrzeni zewnętrznej. Ciekawsze nawet jest ogrodowe przedpole teatru niż jego pomieszczenia.

Przestrzenny dialog między ogrodem, ulicą a wejściem do biblioteki podkreśla silną obecność kultury w obrębie mieszkalnego kwartału. Wyjątkowość nowej przestrzeni skłania przechodnia, by zwrócić na nią uwagę. Medialne kontrowersje wzbudziła jedynie decyzja o zamknięciu części teatralnej na czas wakacji. Podkreślano, że nowy obiekt budzący zainteresowanie turystów powinien działać przez cały rok. Warto też wspomnieć o utworzonej w MOS galerii architektury GaGa, gdzie prezentowane są nowe projekty i monograficzne wystawy architektów. Budynek przy Rajskiej to idealna oprawa dla tego typu przedsięwzięcia

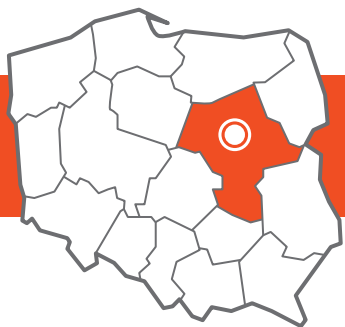
Bez komercji trudniej

Pomieszczenia na parterze Arteteki miały być pierwotnie przeznaczone na księgarnię i sklep płytowy. Na komercyjne wykorzystanie tych powierzchni nie pozwoliło odpowiednie uwzględnienie tej kwestii we wniosku o współfinansowanie projektu z funduszy europejskich. To w efekcie ograniczyło funkcjonalność obiektu i utrudnia stawiane przed nim zadanie przyciągania jak największej liczby odbiorców.



Makroaliki Oxyd Stylaki





Kopernikański przewrót nad Wisłą

Warszawa

Informacje o projekcie

Nazwa: Centrum Nauki Kopernik w Warszawie

Lokalizacja: Powiśle, nad lewym brzegiem Wisły, ul. Wybrzeże Kościuszkowskie u zbiegu z Zajęczą

Podmiot realizujący: Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta

Jednostka projektowa: RAR-2 Laboratorium Architektury Gilner + Kubec z Rudy Śląskiej

Wykonawca: Warbud SA

Okres realizacji: 2005-2011

Najważniejsze wyróżnienia: 2010 – nagroda I stopnia w konkursie „Budowa Roku 2010” w kategorii obiekty oceniane indywidualnie, 2011 – nagroda główna w IV edycji konkursu „Polska Pięknieje – 7 Cudów Funduszy Europejskich” w kategorii obiekt turystyczny; 2012 – nagroda ministra kultury i dziedzictwa narodowego w VII edycji konkursu „Życie w architekturze”; 2012 – laureat plebiscytu „Top Inwestycje Komunalne”

Dofinansowanie UE: na projekt „Budowa Centrum Nauki Kopernik w Warszawie” pozyskano 207 mln zł z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Dane kontaktowe: Centrum Nauki Kopernik, ul. Wybrzeże Kościuszkowskie 20, 00-390 Warszawa, www.kopernik.org.pl



Wiedzę najlepiej zdobywać, ucząc się poprzez doświadczanie. Właśnie dlatego warszawskie Centrum Nauki Kopernik cieszy się niesłabnącą popularnością. Pouczająca jest jednak także forma budynku – obiekt edukacyjny może wyglądać ciekawie i przypomina o niewykorzystywanych atutach nadrzecznych terenów.

W Polsce na rzekę obrażyły się prawie wszystkie miasta. Do niedawna próżno było w nich szukać nadrzecznych bulwarów z interesującą zabudową. W takie tereny nie tylko nie inwestowano, lecz wręcz wyburzano mieszczące się przy nich obiekty lub zasypywano koryta rzek. Ta szkodliwa dla charakteru miejscowości tendencja zaczęła na szczęście słabnąć. Miasta na nowo odkrywają nadrzeczne walory, zabudowują i porządkują nabrzeża. Podobnie jest w stolicy, gdzie nad lewym brzegiem Wisły zbudowano Centrum Nauki Kopernik (CNK).

Nad rzeką, opodal BUW

Najpierw jednak trzeba było ukryć to, co odcinało Powiśle od rzeki, czyli nabrzeżną trasę szybkiego ruchu – Wisłostradę. Prawie kilometrowy fragment poprowadzono więc tunelem, który oddano do użytku w 2003 r. Powstała nad nim przestrzeń przewidziano pod bliżej nieokreślone inwestycje. Miały one stanowić tematyczną kontynuację dobrze ocenianej Biblioteki Uniwersytetu Warszawskiego (BUW), której gmach z umieszczonym na dachu ogrodem ożywił tę część Powiśla i rozpoczął powolny powrót miasta nad rzekę.

W 2004 r. zdecydowano, że nad Wisłostradą powstanie nowoczesne multimedialne edukatorium dla dzieci i młodzieży, w którym nauka odbywa się poprzez zabawę. Wzorem dla inwestycji były podobnego typu placówki działające w wielu krajach świata. Pomysł wyszedł od profesora fizyki Łukasza Turskiego, a o jego realizacji zdecydował warszawski magistrat. Półtora roku później miasto podpisało umowę o utworzeniu wspólnej instytucji kultury z ministerstwami: edukacji narodowej i sportu oraz nauki i informatyzacji. O kształcie CNK zdecydował międzynarodowy konkurs architektoniczny, rozstrzygnięty w grudniu 2005 r.

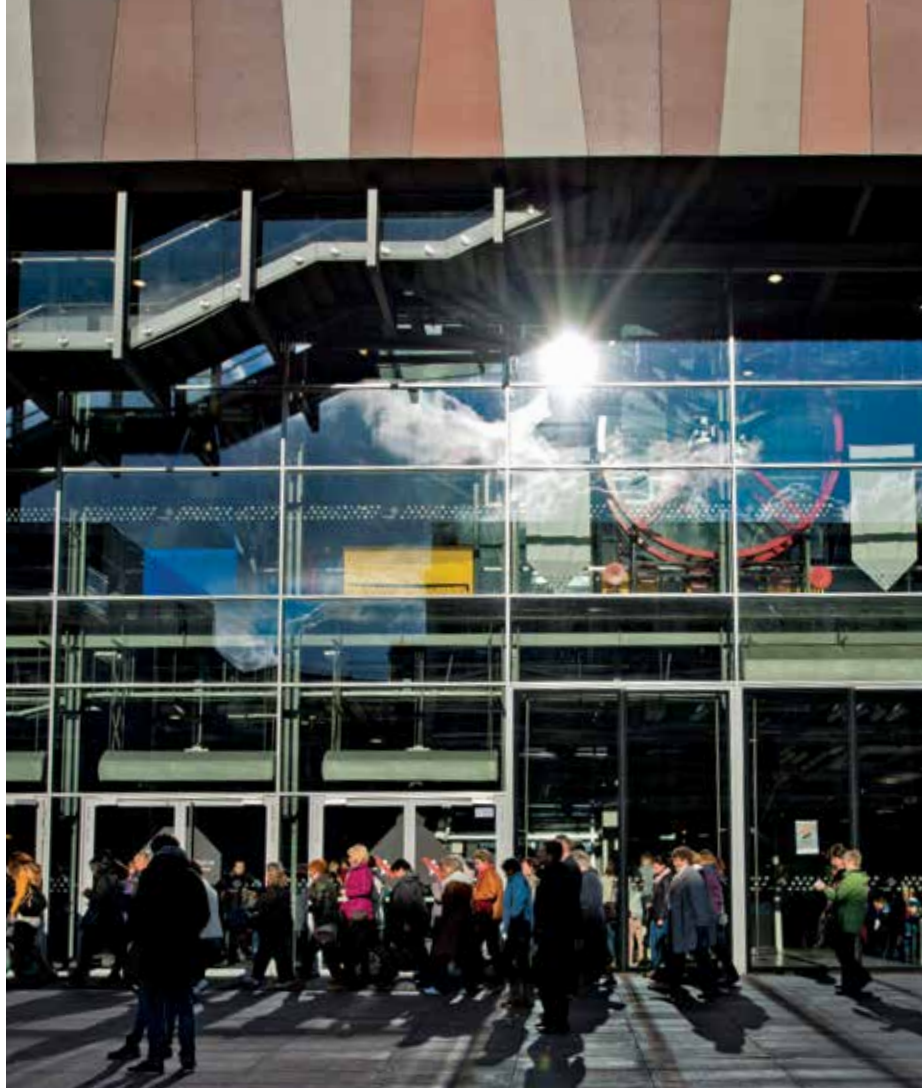
Rampą do ogrodu

Na pustym dotąd brzegu, odcinającym Wisłę od miasta, powstała masywna prosta konstrukcja na rzucie o kształcie zbliżonym do litery L, ożywiona dominującą optycznie nieforemną kanciastą bryłą planetarium. Elewacje głównego budynku okrywa kompozycja barwnych płyt

włókno-cementowych. Planetarium skrywa się za czerwoną szybą z powłoką antyrefleksyjną. Integralną częścią zespołu są dwa edukacyjne ogrody: na dachu budynku i pomiędzy nim a mostem Świętokrzyskim. Intencją twórców było bowiem stworzenie przyjaznej przestrzeni sprzężonej z miastem. Dlatego do ogrodu na dachu prowadzą dwie rampy, na które można wejść z nadrzecznych bulwarów. Budowa CNK była też wyzwaniem inżynieryjnym – posadowiono go tak, by nie obciążał znajdującego się pod nim tunelu.

Dużo uwagi projektanci poświęcili również odpowiedniemu wkomponowaniu architektury w naturalny nadrzeczny krajobraz. Rzeźbiarska kompozycja masywnych brył jest formą przejściową między naturą a tradycyjną architekturą ulokowaną za Wybrzeżem Kościuszkowskim.





Wnętrza budynku cechuje elastyczność, prostota i oszczędność formy, które pozwalają skupić się na tym, co najważniejsze: interaktywnej ekspozycji służącej eksperymentom. Dzięki temu Centrum Nauki Kopernik to nie świątynia nauki, ale przyjazna przestrzeń sprzyjająca odkryciom i zabawie.

Już nie niczyja

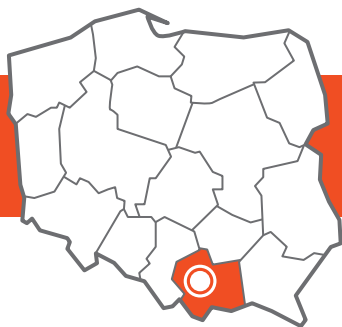
CNK sprawiło, że wiślane wybrzeże zaczyna być traktowane jak miejsce interesujących wydarzeń i rekreacji. Pokazało, że powrót miasta nad rzekę jest możliwy i korzystny. Dokonało też swoistej rewolucji – po raz pierwszy przekroczyło linię zabudowy Powiśla wyznaczoną przez nową zabudowę mieszkalną i uniwersytecką bibliotekę. Razem z nimi tworzy dziś spójną całość w miejscu, które do niedawna było przestrzenią niczyją. Dzięki trafnym i konsekwentnym decyzjom planistycznym powstał przestrzenny łącznik pomiędzy Powiślem a rzeką. Tego typu budynki tworzą bowiem wyjątkowy charakter miejsca w o wiele większym stopniu niż np. zabudowa mieszkaniowa lub biurowa. BUW i CNK mogą być też inspiracją do dalszych działań tego typu – nad Wisłą zostało jeszcze do zagospodarowania sporo miejsca. Centrum Nauki Kopernik pokazuje również, że dobrze przeprowadzony konkurs architektoniczny może zawocować dziełem przemyślanym, użytecznym i bezpretensjonalnym.



Powrót do równowagi

W przypadku CNK na szczególną uwagę zasługuje poprzedzająca go inwestycja: ukrycie Wisłostrady w tunelu. Dzięki temu możliwy był powrót do równowagi między przyjazną przestrzenią i infrastrukturą drogową, która nierzadko rozcina miejską tkankę, izolując bliskie sobie fragmenty miasta.





Kraków

Stadion otwarty na otoczenie

Informacje o projekcie

Nazwa: Miejski stadion piłkarski klubu Cracovia w Krakowie

Lokalizacja: południowo-zachodnia część śródmieścia, przy Błoniach, wzdłuż alei Focha

Podmiot realizujący: Urząd Miasta Krakowa

Jednostka projektowa: konsorcjum Estudio Lamela Sp. z o.o., oddział w Warszawie; Studio Lamela SL; Sener Sp. z o.o.; Sener Ingeniería y Sistemas SA

Wykonawca: Konsorcjum Alpine Budus

Okres realizacji: 2009-2011

Najważniejsze wyróżnienia: 2010 – nagroda I stopnia w konkursie „Budowa Roku 2010” w kategorii obiekty sportowe; 2010 – nagroda im. prof. Janusza Bogdanowskiego, 2011 – tytuł „Lider Małopolski 2010”; 2011 – laureat konkursu architektonicznego „Kraków mój dom” w kategorii architektura użyteczności publicznej

Dane kontaktowe: Miejski stadion piłkarski klubu Cracovia, ul. Kałuży 1, 30-111 Kraków, www.cracovia.pl



Sportowe areny lubią dominować w przestrzeni: warszawski Stadion Narodowy widoczny jest z wielu miejsc i ze znacznej odległości. Tego typu obiekty mogą być jednak także kameralne.

Polskie stadiony budowane na EURO 2012 to nie tylko areny sportowych wydarzeń. Mają też ambicję bycia ikonami miast, w których powstały. Pokazują to wyraźnie ich spektakularne formy, wielkość i wyeksponowana lokalizacja. Nie każdy stadion musi być jednak wykrzyknikiem w przestrzeni. Wręcz przeciwnie – niekiedy sztuką jest ukryć sporą skalę sportowego obiektu. Udało się to w przypadku stadionu miejskiego klubu Cracovia w Krakowie, którego kubiczna forma daleka jest od dynamiki i obłości typowych dla sportowych aren.

Słupem w Wawel

Stadion, choć nowy, ma bogatą historię. To arena ligowego zespołu, który swój pierwszy mecz rozegrał tu w 1912 r. Obiekt, wielokrotnie przerabiany i remontowany, spłonął całkowicie w 1963 r. Odbudowany po trzech latach dotrwał do naszego stulecia. W 2004 r. wzbogacił się o 36-metrowe maszty oświetleniowe. Zaburzyły one widok na Wawel z krakowskich Błoni, co spotkało się z bardzo negatywnym odbiorem mieszkańców. Tymczasem planowaną budowę nowoczesnego obiektu utrudniały sprawy własnościowe. Prace projektowe i inwestycyjne ruszyły, gdy w 2005 r. grunt pod stadionem sprzedał miastu zakon sióstr norbertanek. Dwa lata później wybrano w konkursie projekt nowego obiektu, autorstwa konsorcjum Estudio Lamela/Sener. Budowa trwała rekordowo szybko. Zaczęto ją latem 2009 r., by zakończyć przed terminem. Jesienią następnego roku warta 160 mln zł inwestycja była gotowa na urządzenie meczów i masowych imprez.

Pozytywne nawiązania

Wzdłuż alei Focha, w miejscu dawnego obiektu z ziemnymi trybunami, powstała żelbetowa konstrukcja, w której trudno szukać podobieństw do typowego stadionu. W zgodnej opinii projektantów i krytyków zbliżona do prostopadłościanu prosta bryła bardziej przypomina duży obiekt kulturalny. Widoczne z Błoni spore przeszklenia, przedzielone kamiennymi lizenami, budzą skojarzenia z formą Biblioteki Jagiellońskiej i Muzeum Narodowego znajdujących się w sąsiedniej okolicy. Gęstsze pionowe podziały, odgradzające wizualnie stadion od pobliskiego klasztoru, znalazły się z kolei na elewacji południowej trybuny głównej mieszczącej po-



mieszkania dla dziennikarzy, piłkarzy i VIP-ów. Wielkomijski charakter stadionu wyraża się także w formie precyzyjnie urządzonych wewnątrz reprezentacyjnych oraz materiałach wykończeniowych, tj. kamień, szkło, okładziny aluminiowe i ceramiczne.

Nowe funkcje obiektu

Nowy stadion otwiera się na otoczenie. Zespalają go z nim przestrzenie i funkcjonalnie dwa place: wejściowy, reprezentacyjny, od strony ulicy Kałuży, i mniejszy – ulokowany przy ulicy Kraszewskiego. Ich nawierzchnia płynnie przechodzi w posadzkę dwóch wejściowych hallów. Taki sam jest wzór obu powierzchni: jasna płaszczyzna przecięta grafitowymi pasami. Część



Ząb przeoryszy

W posadzce placu przed wejściem na stadion widać nieregularną wyrwę. To grunt, którego miasto nie odkupiło od klasztoru w 2005 r. ze względu na zbyt wysoką cenę. Projektanci wprzęgli jednak umiejętnie nieużytek w projekt, łącząc go z terenem miejskim, na którym zasadzono brzozy. Zgodnie z wolą siostr, nie zagospodarowano należącego do nich fragmentu działki. Krakowianie określają tę wyrwę złośliwym mianem „zęba przeoryszy”.



stadionu granicząca z Błoniami to dwie kondygnacje pomieszczeń na wynajem. Ulokowanie gastronomii lub handlu jest szansą na wprowadzenie w to miejsce typowego śródmiejskiego życia. Szeroki pas między gmachem a jezdnią to idealne miejsce na ogródki gastronomiczne. W ten sposób stadion uzupełnia rekreacyjny charakter okolic i wzbogaca je w funkcje, których brak w pobliżu.

Ukryta wielkość

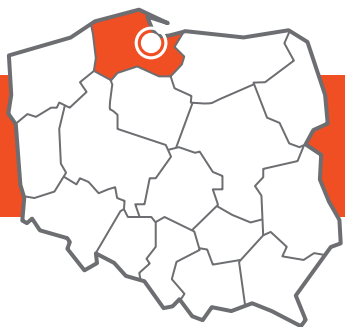
Mimo sporych gabarytów skala obiektu nie przytłacza. Szanuje ona cenne krakowskie osie widokowe, zaburzone wcześniej usuniętymi już masztami oświetleniowymi. Długą na 150 m elewację od strony Błoń cofnięto w głąb działki, a jej drobne podziały celowo korespondują z rytmem drzew po drugiej stronie ulicy. Horyzontalny układ elewacji wschodniej i zachodniej podkreśla niewielką wysokość obiektu. Stadion rośnie stopniowo od Błoń w kierunku zabudowy – północna trybuna jest niższa o 9 m od południowej. By gmach nie był zbyt wysoki, płytę boiska umieszczono metr poniżej poziomu terenu. Widzowie patrzą na murawę z trybun liczących 15 tys. miejsc, zadaszonych stalową konstrukcją, na której ulokowano reflektory.

Pasiasty cytat

Na szczególną pochwałę zasługuje otwarcie się stadionu na otoczenie. Staranne wykonanie powstałych placów sprzężonych z hallami wejściowymi oraz nowa komercyjna pierzeja alei Focha wzbogacają okolicę i pomagają zespolić funkcjonalnie zielone tereny Błoń z obszarem zabudowanym. Cieszy dbałość o osie widokowe oraz skromna, choć dopracowana forma budynku. Takie podejście to wyraz szacunku projektantów dla pobliskiej wielkomiejskiej tkanki, w której masywny obiekt byłby przestrzennym zgrzytem. W finezyjny sposób nawiązano również do klubowej symboliki. Typowe dla Cracovii biało-czerwone pasy dyskretnie przetworzono w rysunku posadzki lub pionowych podziałach elewacji. Kibice „Pasów” doceniają ten cytat z barw klubowych, choć i tak najbardziej cieszą ich rzadko spotykane w kraju trybuny graniczące bezpośrednio z murawą boiska.

C R A C O V I A





Sopot

Nad morze bez zebry

Informacje o projekcie

Nazwa: Centrum Haffnera w Sopocie

Lokalizacja: wschodnia część centrum miasta, na styku ul. Bohaterów Monte Cassino i placu Zdrojowego, w pobliżu plaży i molo

Podmiot realizujący: Centrum Haffnera Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: Przedsiębiorstwo Projektowania i Realizacji MAT Sp. z o.o. w Gdańsku, arch. Zbigniew Pomaz

Wykonawca: NDI SA

Okres realizacji: 2006-2009

Najważniejsze wyróżnienia: 2008 – nagroda główna w XIII edycji konkursu „Platynowe wiertło”; 2009 – nagroda przewodniczącego Rady Miasta Sopotu za „Najlepszą sopocką inwestycję roku 2008”; 2010 – nagroda specjalna w konkursie „Najlepsza Promocja Turystyki Województwa Pomorskiego 2009”; 2013 – laureat I edycji konkursu „Top Inwestycje Komercyjne w Przestrzeni Miejskiej”

Dane kontaktowe: Centrum Haffnera Sp. z o.o., ul. Reja 13/15, 81-874 Sopot, www.centrum-haffnera.eu



Wrogiem ścisłych centrów miast są wszędobylskie samochody. Wiedza ta wolno przenika do głów polskich projektantów i decydentów, którzy rzadko myślą o wygodzie pieszych. Inaczej jest w Sopocie, gdzie przy okazji dużej kompleksowej inwestycji scalono miejską przestrzeń, przenosząc ruch kołowy pod ziemię.

Historia lubi się powtarzać. Polskie osiedla z czasów PRL to całkiem dobry przykład mieszkalnej urbanistyki. O ile nie oszczędzano w nich na przestrzeni, to na architekturze – jak najbardziej. Osiedla oceniane przez pryzmat jej jakości postrzegane są więc niezbyt dobrze. Tylko nieliczni zwracają uwagę na atuty: otwartą przestrzeń, światło, widoki z okien czy usługi uzupełniające osiedla. Podobnie, choć w zupełnie innych dekoracjach, stało się kilka lat temu w Sopocie podczas realizacji Centrum Haffnera. Niedoskonała architektura, tym razem stylizowana na dawną, nie pozwala docenić kilku pozytywów uzupełnienia zabudowy ważnej części miasta. Warto jednak wydobyć te atuty, niezależnie od form budowli.

Powstańcy tną plac

Spacerową osią Sopotu jest od dekad popularny Monciak, czyli ulica Bohaterów Monte Cassino – deptak (od 1963 r.) prowadzący od rejonów stacji PKP ku morzu. Dwieście metrów przed plażą rozszerza się, tworząc nieregularny plac o kształcie zbliżonym do trójkąta. To centralne miejsce turystycznego Sopotu. Znaczna część zabudowy przyległej do placu wraz z Domem Zdrojowym została jednak zniszczona w 1945 r. W jej miejscu nie postawiono nowych budynków aż do początków XXI w. W czasach PRL pojawiło się kilka uzupełnień modernistycznych w części południowej, po drugiej stronie królowała chaotyczna przestrzeń z tymczasowymi punktami gastronomicznymi. Ponadto plac i drogę nad morze oraz na molo przez lata przecinała ruchliwa ulica Powstańców Warszawy, psując przyjazny charakter spacerowej przestrzeni.

Inwestycja na bank

W latach 90. XX w. miasto zdecydowało, by zagospodarować wreszcie okolice placu i postawiło na rozwiązanie w formie partnerstwa publiczno-prywatnego. W 1999 r. ogłoszono przetarg, który wygrał sopocki deweloper NDI SA. Dwa lata później miasto zawiązało z nim spółkę o nazwie Centrum Haffnera, która miała przeprowadzić inwestycję. Na rozpoczęcie działań czekać jednak trzeba było do 2005 r., gdy znalazła się firma gotowa zainwestować w budowę – był nią bank PKO BP. Prace ruszyły rok później, trwały 3 lata i realizowały je 4 spółki zależne. Projekt

nowych budynków powstał w gdańskiej pracowni MAT. Tereny inwestycji były objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.

Morze dachówki

Centrum Haffnera było gotowe w 2009 r. Najbardziej reprezentacyjnym obiektem założenia jest nowy Dom Zdrojowy z częściowo zrekonstruowanymi fasadami przedwojennego gmachu. Mieści się w nim m.in. centrum konferencyjne i Państwowa Galeria Sztuki. Pomiedzy Domem Zdrojowym a Hotelem Grand stanął z kolei pięciogwiazdkowy hotel Sheraton o ciężkiej masywnej bryle otwierającej się na plażę. Północno-zachodnią łukowatą pierzeję placu zabudowano centrum handlowo-usługowym z multikinem.

Wszystkie budynki mają formę, która stara się nawiązywać do historycznej zabudowy Sopotu. Wspólnymi elementami gmachów są: rozcłonkowanie brył, nagromadzenie detali, próby cytatów z dawnej architektury, biel i beż elewacji oraz dachy kryte czerwoną dachówką. Nowa zabudowa wyraźnie zaznaczyła obrys placu i uzupełniła wybrakowaną miejską tkankę. Inwestycji towarzyszyła też wymiana nawierzchni placu. Budowa Centrum Haffnera wprowadziła





w otoczenie jeszcze jedną istotną zmianę: usunęła z placu ruch kołowy. Ulicę Powstańców Warszawy poprowadzono bowiem długim na 100 m tunelem. Dzięki temu piesi mogą pokonać bezkolizyjnie trasę nad morze, a przestrzeń przy moło zespoliła się funkcjonalnie z placem i Monciakiem.

Partnerstwo dla Sopotu

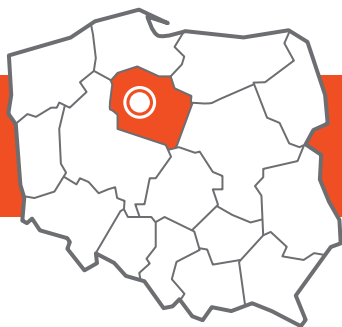
Trzy lata wystarczyły, by sprawnie i kompleksowo uzupełnić tkankę miasta uszkodzoną przed sześcioma dekadami. Taki termin to dobry rezultat – wynik podjęcia dość ryzykownej w polskich realiach, ale skutecznej, metody partnerstwa publiczno-prywatnego. Miasta nie byłoby stać na samodzielne przeprowadzenie tak skomplikowanej inwestycji. Pozytywny efekt zmian został jednak mocno osłabiony jakością architektury, czerpiącej garściami z dokonań późnego postmodernizmu. Już oryginalne poniemieckie budynki Sopotu ocierają się czasem o swego rodzaju baśniowość typową dla wielu nadmorskich kurortów. Współczesnej architekturze trudno jest dobrze przekształcić te specyficzne formy.



Auta pod ziemię!

Niewątpliwym sukcesem jest ukrycie ulicy Powstańców Warszawy pod ziemią. To bardzo pozytywny i wciąż rzadki w Polsce sposób kształtowania przestrzeni przeznaczonej dla pieszych. Odrzucono dogmat o nadrzędnej roli ruchu kołowego. Tunnel zbudowano tu samochodom, a nie pieszym. Zyskała na tym atmosfera placu – bezpiecznej publicznej agory pozbawionej hałasu i uciążliwego ruchu.





Bydgoszcz

Wyspa skarb

Informacje o projekcie

Nazwa: Wyspa Młyńska w Bydgoszczy

Lokalizacja: śródmieście, obszar pomiędzy głównym nurtem Brdy, a jej odnogą Młynówką, na zachód od Starego Rynku

Podmiot realizujący: Urząd Miasta Bydgoszczy

Jednostka projektowa: m.in. APA Rokiccy

Wykonawcy: Konsorcjum firm EBUD-Przemysłówka, HYDRO-EKO, GOTOWSKI, BUDOPOL SA

Okres realizacji: 2006-2012

Najważniejsze wyróżnienia: 2010 – nagroda główna w III edycji konkursu „Polska Pięknieje – 7 Cudów Funduszy Europejskich” w kategorii rewitalizacja; 2011 – I miejsce w konkursie „Eurocities Awards” w kategorii współpraca; 2012 – certyfikat jakości w IX edycji konkursu Programu Narodów Zjednoczonych ds. Osiedli Ludzkich (UN-Habitat); 2013 – finalistka konkursu „RegioStars Awards” w kategorii CityStar (miasto gwiazda); 2013 – laureat Grand Prix 2012 w II edycji konkursu „Nagroda Architektoniczna Polityki”

Dofinansowanie UE: do tej pory na 4 projekty pozyskano środki w łącznej wysokości ok. 35,54 mld zł ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006, Mechanizmu Finansowego EOG i Norweskiego Mechanizmu Finansowego oraz Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego 2007-2013

Dane kontaktowe: Urząd Miasta Bydgoszczy, ul. Jezuicka 1, 85-102 Bydgoszcz, www.bydgoszcz.pl



Centra wielu miast kryją wciąż zapomniane przestrzenne enklawy, które warto przekształcić w tętniące życiem miejsca. Trzeba tylko stworzyć dla nich kompleksową wizję i działać konsekwentnie przez lata.

Ciekawa przestrzeń publiczna może być swoistym rodzajem inwestycji. Wzbogaca otoczenie, podnosi jakość życia i sprawia, że nie tylko odnowiony teren, ale i całe miasto staje się bardziej atrakcyjne. To z kolei szansa na przyciągnięcie turystów, inwestorów czy też nowych mieszkańców, którzy zapewnią miastu wieloletnie korzyści. Rewitalizacja Wyspy Młyńskiej w Bydgoszczy pokazuje, jak silnie może skorzystać wizerunek miasta na odnowie założenia o rekreacyjno-muzealnym charakterze.

Wyspa tylko na mapie

Niemal do początku XXI w. Wyspa Młyńska nie istniała prawie wcale w świadomości mieszkańców Bydgoszczy. Ten malowniczy teren o powierzchni ok. 6,5 ha, otoczony Brdą i Młynówką, bogaty w charakterystyczne dawne młyny i spichrze, farbiarnie oraz rafinerie, od dawna czekał na kompleksową odnowę. Choć rewitalizację planowano już w latach 70. XX w., to jednak dopiero pieniądze z Unii Europejskiej pozwoliły na całkowite jej przekształcenie w zieloną przestrzeń zespoloną z pozostałymi częściami miasta. Działania rewitalizacyjne rozpoczęły się w 2004 r. Po upływie dekady trudno już wyobrazić sobie dzisiejszą Bydgoszcz bez tej niepowtarzalnej publicznej enklawy wypoczynku i rekreacji.

Rewitalizacja była działaniem kompleksowym. Cztery główne etapy prac obejmowały odnowę zabytków, budowę infrastruktury rekreacyjnej oraz modernizację zdegradowanych obiektów sportowych. Dziś, idąc ze Starego Rynku, napotkamy odrestaurowane budynki Białego i Czerwonego Spichlerza, w których mieści się Muzeum Okręgowe. Do Czerwonego Spichlerza dobudowano nowoczesną przeszkloną część, udanie komponującą się z ceglany murem budynku. Tuż za nimi odtworzono zasypyany w latach 70. ubiegłego wieku kanał tzw. Międzywodzie. Woda spływa tu kaskadowo po płytkich stopniach, ujęta w nabrzeża z urządzeniami na nich bulwarami. Nad kanałem, któremu wieczorem uroku dodaje ciekawe podświetlenie, przetrzucono nowoczesne, oszczędne w formie kładki. Za kanałem rozciąga się rekreacyjna łąka służąca wypoczynkowi i urządzaniu imprez plenerowych. Od północy zielone pole graniczy z utworzonym na nabrzeżu owalnym placykiem z plażą, z którego rozpościera się widok na leżącą po drugiej stronie Brdy Operę Nova. Ten modernistyczny budynek, oddany do użytku po ponad 30 latach budowy, ciekawie dopowiada przestrzeń wyspy. Za łąką znajdują się nie-

zagospodarowane, największe kubaturowo zabudowania – dawne Młyny Rothera. W pobliżu młynów znalazło się także miejsce na nowy, kameralny amfiteatr.

Przez mostek na operę

Po przeciwnej stronie łąki, za ulicą Mennica, ulokowano obszerny plac zabaw dla dzieci. W jego pobliżu znajduje się odnowiony Dom Wyczółkowskiego mieszczący muzeum poświęcone temu malarzowi. Uregulowano, wzmocniono i zagospodarowano też wszystkie nabrzeża. Wiodą nimi piesze bulwary, o granitowej lub drewnianej nawierzchni, z których otwierają





się widoki na wciąż jeszcze odnawianą malowniczą „bydgoską Wenecję” na drugim brzegu Młynówki. By lepiej połączyć wyspę z miastem, zbudowano trzy piesze kładki. Jedna łączy obszar z terenem przy operze, pozostałe z zachodnią i południową częścią śródmieścia. Spajają one pieszem bulwary po obu stronach Brdy i Młynówki, współtworząc system bydgoskich ciągów spacerowych. Najnowszy obiekt to marina z hotelem ulokowana na północno-zachodnim cyplu.

Przemysłane zaplecze

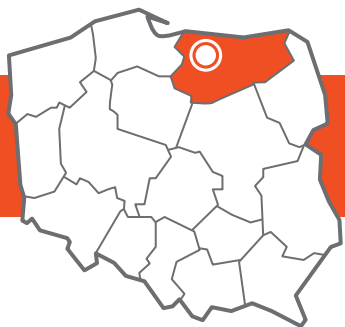
Wystarczyła niecała dekada, by białą plamę na mapie zastąpić spójną i przyjazną przestrzenią publiczną. Wyspa stała się miejscem spacerów, pikników i plenerowych imprez, powiększając tym samym ten atrakcyjny turystycznie obszar. Z wyspy otwierają się interesujące widoki na operę i inne części śródmieścia, z którymi jest wreszcie zespolona funkcjonalnie i wizualnie. To efekt dalekosiężnej i – co ważne – kompleksowej wizji, którą zrealizowało miasto. W powstałej kompozycji przestrzennej widać pierwotny zamysł jej twórców. Na uznanie zasługuje optymalne wykorzystanie historycznego dziedzictwa i naturalnych walorów krajobrazowych oraz przyrodniczych. Problemem pozostaje wciąż niezagospodarowany dwuskrzydłowy gmach Młynów Rothera. Miasto chciałoby przejąć go od prywatnego właściciela i przekazać bydgoskim uczelniom. Pozostaje zatem mieć nadzieję, że i on znajdzie wkrótce atrakcyjne i użyteczne zastosowanie.

Marina jak ikona

Rewitalizacja to nie tylko odnowa zabytków, ale i kreowanie nowych atrakcyjnych budowli. Idealnym przykładem takiego działania jest marina z hotelem na Wyspie Młyńskiej. Nagradzana w konkursach architektonicznych realizacja biura APA Rokiccy to interesujące zestawienie dwóch brył o miękko zarysowanych elewacjach z drewna przypominających kształt fali. Budynek akcentujący północno-zachodnią część wyspy zastąpił starą i nieatrakcyjną przystań klubu Zawisza. Stał się też nowym magnesem przyciągającym na ten mniej uczęszczany dotąd fragment wyspy.







Elbląg

Stare, nowsze, najnowsze

Informacje o projekcie

Nazwa: Starówka w Elblągu

Lokalizacja: zachodnia część miasta, na wschodnim brzegu rzeki Elbląg, między ulicami Rycerską, Wałową i aleją Tysiąclecia

Podmiot realizujący: Gmina Miasto Elbląg

Jednostka projektowa: projekt planu miejscowego opracował zespół Referatu Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Elbląga w 1997 r., projekty architektoniczne dotyczyły poszczególnych inwestycji budowlanych

Okres realizacji: 1985-2013 i trwa

Dofinansowanie UE: do tej pory na 11 projektów pozyskano środki o łącznej wysokości ok. 3 mld zł z Phare 1999, Phare 2000 Spójność Społeczno-Gospodarcza Małe Projekty Infrastrukturalne, Narodowego Programu dla Polski Fundusz Małych Projektów Infrastrukturalnych – Granica Wschodnia Phare 2001, Narodowego Programu dla Polski Fundusz Małych Projektów Infrastrukturalnych – Granica Wschodnia Phare 2002, Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, INTERREG IIIA, Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, Regionalnego Programu Operacyjnego Warmia i Mazury na lata 2007-2013

Dane kontaktowe: Urząd Miasta Elbląga, ul. Łączności 1, 82-300 Elbląg, www.elblag.eu



Odbudować miasto to trudne zadanie. Jeszcze ciężiej tchnąć w nie nowe życie. Wraz ze zrujnowaną zabudową ginie często duch miejsca, który niechętnie powraca w zrekonstruowane mury. Przykład elbląskiej Starówki pokazuje, że odtworzenie materialnej i duchowej struktury miasta to zadanie na kilka dekad.

Po II wojnie światowej Elbląg podzielił los wielu mniejszych miast. Nie dość, że nie odbudowano ich historycznych centrów, to rozbiórkową cegłę wywożono na odbudowę Warszawy lub Gdańska. Zrujnowana w 90% elbląska Starówka stała się pustą przestrzenią, pośrodku której górowały odbudowane 20 lat po wojnie kościół św. Mikołaja i kilka innych cennych zabytków. Trzeba było kolejnej dekady, by na dobre ruszyły prace mające na celu zagospodarowanie tego obszaru. Koncepcje ulegały licznym zmianom. Ostatecznie zdecydowano, by odbudować Stare Miasto w oparciu o dawne podziały własnościowe i urbanistyczne, choć bez wiernej rekonstrukcji form kamienic lub ich fasad. Budynki miały uzyskać nowe kształty nawiązujące dyskretnie do form historycznych.

Staro-nowe centrum

Pierwsze projekty nowych kamienic powstały w 1984 r., budowa ruszyła rok później. Partery i przyziemia przeznaczono na handel, usługi i gastronomię, a wyższe kondygnacje na mieszkania. Celem takiego podziału było odrodzenie typowego miejskiego życia, którym tętnić miała Starówka. Plany zakładały bowiem, że na zajmowanych przez nią 13 ha powstanie staro-nowe centrum będące sercem 120-tysięcznego Elbląga. Wypracowane w latach 80. XX w. zasady odbudowy stały się następnie podstawą zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla Starego Miasta z 1997 r. Prace realizowane były przez różne podmioty: od tzw. zespołów budownictwa usługowo-mieszkalnego, przez spółdzielnie mieszkaniowe, po prywatnych deweloperów. Do dziś zrealizowano ponad 200 budynków, docelowo ma ich powstać około 400. Ich budowę poprzedzają zawsze staranne prace archeologiczne.

Ewolucja w zgodzie z planem

Po budynkach retrowersji postmodernistycznej (w większości autorstwa Ryszarda Semki i Szczepana Bauma) przyszedł czas swobodniejszych wariacji na temat historycznych kamienic. Nowsze realizacje przypominają nieco małomiasteczkowy eklektyzm rodem z XIX w. Obecnie projektanci powracają do form prostszych i mniej dekoracyjnych, wplatając w nie czasem detal



lub formy modernistyczne. Odbiór architektury Starówki jest bardzo różny: od umiarkowanej akceptacji po krytykę przyjętej metody retrowersji. Miłośnicy miasta postulują, by częściej odtwarzać najcenniejsze fasady przedwojennych kamienic, tak jak zrobiono to w przypadku dawnego Domu Królów mieszczącego dziś czterogwiazdkowy hotel Elbląg (2011 r.). Zapisy planu miejscowego zakazują jednak przeważnie naśladownictwa lub rekonstrukcji form dawnych, wskazując na tworzenie architektury zgodnej z duchem czasu. Dlatego zbudowany w 2010 r. na tyłach katedry ratusz to współczesna, prosta forma nawiązująca do gotyku szczytami i elewacjami z czerwonego klinkieru.

Jeszcze nie serce miasta

Mimo że odbudowano już sporo kwartałów Starówka z trudem powraca nad brzeg rzeki Elbląg. Przed wojną rząd kamienic odbijał się w wodzie – dziś żadna z nadrzecznych parceli nie została zabudowana. Nabrzeże ożywa jednak inaczej. W 2013 r. oddano do użytku przebudowany bulwar Zygmunta Augusta – półkilometrowy, elegancki trakt służący jako miejsce space-





rów i wypoczynku oraz wygodna przystań dla jachtów i statków turystycznych. Mieści się między dwiema zwodzonymi kładkami (pieszą i drogową), którym przywrócono formy zbliżone do przedwojennych. Oba mostki prowadzą na zdegradowaną Wyspę Spichrzów, która wciąż nie może doczekać się rewitalizacji.

Niepełny powrót nad wodę to niejedyny mankament – Starówka, wbrew założeniom, nie stała się sercem miasta. Mieszkańcy nazywają często Stare Miasto sypialnią. Winy za to nie ponoszą błędne założenia, ale ogólna zmiana trendów: handel przenosi się do centrów handlowych. Dlatego jedyną szansą jest ruch turystyczny, gastronomia, życie kulturalne i rozrywkowe. Napotyka to jednak na opór mieszkańców Starówki, nawykłych do ciszy i spokoju. Znalezienie złotego środka oraz poszukanie sposobu na ożywienie tego miejsca jest najważniejszym zadaniem dla magistratu na najbliższe lata.

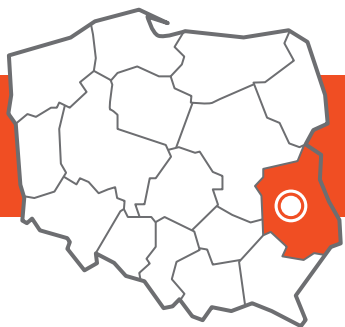
Umowność i konsekwencja

Choć od początków odbudowy dzielą nas prawie trzy dekady, elbląska Starówka jest wciąż dziełem nieukończonym. Ma to swoje wady i zalety. Pozwala nawarstwiać się architekturze o różnych formach i rozwiązaniach funkcjonalnych. Realizacjom słabszym towarzyszą lepsze, co urozmaica nieco przestrzeń, ocierającą się w kilku miejscach o makietowość i umowność. Cieszy za to konsekwencja, z jaką odnawiane są kolejne kwartały, i trzymanie się pierwotnych założeń. Dzięki temu udaje się uniknąć typowego dla polskich miast chaosu wynikającego często z planistycznych i architektonicznych wolt. Wolne tempo prac nie pozwala jednak w pełni zaistnieć Starówce w świadomości mieszkańców – zbyt mały obszar pozbawiony atrakcji ma słabą siłę przyciągania. Tym bardziej że Stare Miasto to faktyczny skraj centrum. Gdyby ożywić Wyspę Spichrzów, tworzyłyby razem silny punkt na planie miasta.

Kompromisowa cisza

Konflikt między oczekiwaniami lokatorów domów (spokój) i okazjonalnych użytkowników Starówki (rozrywka) jest dość typowy dla centrów polskich miast. Tego typu spory rozwiązuje się na Zachodzie poprzez społeczne konsultacje i kompromisy, np. składanie stolików kawiarnianych o ustalonej godzinie. Indywidualnie wypracowane rozwiązania to najlepszy sposób na pogodzenie nocnego życia z mieszkaniem w mieście.





Lublin

Port wysokich lotów

Informacje o projekcie

Nazwa: Port Lotniczy Lublin

Lokalizacja: Świdnik, północna część miasta, ul. Sobieskiego 1, częściowo na terenie Wólka i Mełgiew, ok. 10 km na południowy wschód od centrum Lublina

Podmiot realizujący: Port Lotniczy Lublin SA

Jednostka projektowa: ARE Sp. z o.o. Stiasny&Wacławek, polsko-hiszpańskie konsorcjum Sener-ARE-Polconsult

Wykonawcy: Wakoż, Budimex SA, Konsorcjum Mota Engil Central Europe, Strabag, Skanska, Zeus-Mawilux, Heilit+Woerner

Okres realizacji: 2008-2012

Najważniejsze wyróżnienia: 2012 – zwycięzca plebiscytu na „Ulubieńca Polski 2000-2012” w VII edycji konkursu „Życie w architekturze”; 2012 – złota statuetka w konkursie „Nagroda Innowacyjności w Transporcie” w kategorii finansowanie projektów transportowych

Dofinansowanie UE: 125 mln zł pozyskano na projekt „Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy Lublin SA (Świdnik)” realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2007-2013

Dane kontaktowe: Port Lotniczy Lublin SA, ul. króla Jana III Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik, www.airport.lublin.pl



Słabą stroną projektów infrastruktury komunikacyjnej w Polsce bywają niepraktyczne rozwiązania dotyczące integracji różnych środków transportu. Na lubelskim lotnisku zadbano jednak, by przesiadka na samolot była jak najłatwiejsza – pociąg wjeżdża prawie do głównego hallu.

Lotniska – miejsce pierwszego kontaktu z miastem – to swego rodzaju wizytówki współtworzące wizerunek aglomeracji i regionu. Nierzadko przyczyniają się do ożywienia regionu, przyciągając turystów i inwestorów. Dobra oferta połączeń lotniczych sprzyja też lokowaniu inwestycji i ułatwia ich obsługę. O nowe porty lotnicze zadbano więc we Wrocławiu i Gdańsku, Warszawa przebudowuje Okęcie, swoje lotnisko powiększył też Poznań. Jedną z najnowszych lotniczych ikon kraju jest terminal Lublin-Świdnik. Jego atutami są funkcjonalność oraz perfekcyjne połączenie z miastem.

Suseł mógłby nie zasnąć

To właśnie dogodna lokalizacja zdecydowała o wyborze miejsca, w którym miało powstać nowe lotnisko. Pod uwagę brane były tereny leżące na północ od Lublina, w Niedźwiadzie koło Lubartowa, umożliwiające przyszłą ekspansję portu. Jednak w 2007 r. wybrano leżący na wschodzie Świdnik, odległy od lubelskiego centrum o 10 km. Od wielu lat funkcjonowało tu trawiaste lotnisko przy zakładach lotniczych. Ulokowała się jednak na nim największa w kraju kolonia susłów perełkowanych objętych programem Natura 2000. W trosce o ich ochronę zmieniono lokalizację pasa startowego. W efekcie nowy port powstał na granicy Świdnika i gminy Wólka Lubelska. Inwestycja wymusiła wycięcie ponad 100 ha lasu, zburzenie 15 nowych domów i ekshumację grobów z wojennego cmentarza.

Metafora awiacji

Projekt lotniczej wizytówki regionu wybrano w 2008 r. w konkursie wygranym przez konsorcjum Sener-ARE-Polconsult. Pas startowy i płytę lotniska zaprojektował Polconsult, a budynki – warszawska pracownia ARE Stiasny&Wacławek. W centrum projektu – pomiędzy płytą lotniska a dojazdowymi drogami rozdzielonymi trasą kolejową – architekci umieścili prostą, lekką i jasną bryłę terminalu. Opływowe kształty obiektu współgrają z przeszkłonymi, biegnącymi po łuku elewacjami, w których mieszczą się wejście i wyjście przy drogowych podjazdach. Kształt fasad to wynik symetrycznego obciążenia dwóch naroży płaskiego prostopadłościanu,

jakim jest budynek. Łukowate linie korespondują z zaoblonymi i podciętymi ukośnie ścianami, które płynnie przechodzą w dach. Uzyskana w ten sposób dynamika formy, połączona z bielą blaszanej okładziny i przeszkleniami elewacji, nadaje budynkowi lekkości, budząc estetyczne skojarzenia z awiacją.

Pociąg do prostoty

Między wejściem i wyjściem powstało skrzydło gmachu rozcięte torowiskiem i peronami kolei. Świdnickie lotnisko to bowiem jedyny polski port lotniczy, gdzie przystanek kolejowy zintegrowany jest ściśle z bryłą terminalu. Pociąg wjeżdża do gmachu na znajdujące się wewnątrz perony. Wchodzi się z nich od razu do głównego hallu, wprost na stanowiska odprawy. Po ich





prawej stronie znajduje się hala odlotów, po lewej – dla przylatujących. Wokół hallu umieszczono handel i usługi. Funkcja budynku rozwiązana jest więc czytelnie i logicznie. W stosunkowo niewielkim obiekcie do minimum ograniczono zbędną komunikację. Pasażer, będąc w środku, widzi z jednej strony podjazd, a z drugiej – płytę lotniska. W jednoprzestrzennej jasnej hali trudno zgubić się lub zmęczyć poszukiwaniem odpowiednich wejść. Dominuje tu prostota, oszczędny detal, a wiązki ukośnych słupów nadają wnętrzu lekkości. Terminal to najważniejszy, ale niejedyny nowy obiekt portu. Stworzonej od podstaw inwestycji towarzyszyła budowa dróg dojazdowych, zelektryfikowanej linii kolejowej łączącej port ze Świdnikiem, podjazdów i parkingów oraz pasa startowego. Postawiono także budynek techniczny, straży pożarnej oraz wieżę kontroli lotów.

Myślenie zintegrowane

Umiejętne ukształtowanie prostej bryły nadało jej niepowtarzalnych cech, dzięki którym lotnisko stało się wizytówką regionu. Pochwalić należy udane połączenie formy i estetyki z wyjątkową funkcjonalnością budynków. Na tym przykładzie widać, jak ważne jest myślenie zintegrowane, które objawia się przede wszystkim doprowadzeniem do terminalu linii kolejowej. Całość założenia jest przejrzysta i logiczna, porządkuje przestrzeń i nie generuje problemów komunikacyjnych. Mimo że terminal wydaje się dziełem skończonym, możliwa jest jego przyszła rozbudowa.



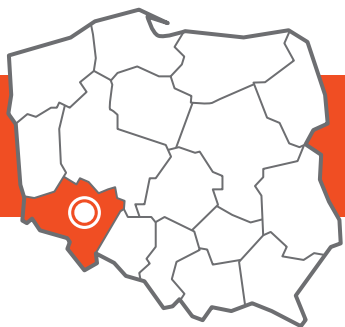
Wizytówka na rozbiegu

Od stycznia do października 2013 r. przez port przewinęło się ok. 150 tys. pasażerów. Choć trudno wyrokować o powodzeniu inwestycji po tak krótkim czasie od uruchomienia portu, to jest ona szansą na przyciągnięcie inwestorów i gospodarcze ożywienie regionu.



Lublin Airport





Siechnice

Sypialnia z ratuszem

Informacje o projekcie

Nazwa: centrum Siechnic

Lokalizacja: obszar pomiędzy ulicami Kościelną, Jana Pawła II, Piłsudskiego i Gimnazjalną

Podmiot realizujący: Gmina Siechnice

Jednostka projektowa: koncepcja – Maćków Pracownia Projektowa Sp. z o.o., projekt – BAUREN Renke Piotr

Wykonawcy: PW Haras, Arkadiusz Harasimowicz

Okres realizacji: 2004-2014

Najważniejsze wyróżnienia: 2012 – II nagroda w konkursie „Przyjazna przestrzeń publiczna” w kategorii obiekt nowoprojektowany; 2013 – wyróżnienie w pierwszej polskiej edycji międzynarodowego konkursu architektonicznego „Brick Award” w kategorii budynki użyteczności publicznej

Dane kontaktowe: Urząd Miejski w Siechnicach, ul. Jana Pawła II 12, 55-011 Siechnice, www.siechnice.gmina.pl



Dobry plan i konsekwencja to klucz do stworzenia wyjątkowej przestrzeni. Podczas realizacji nowego centrum w podwrocławskich Siechnicach nie zapomniano o obu tych czynnikach. Budowa dzielnicy minęła półmetek, a nowy ratusz stał się już symbolem miasteczka.

Coraz więcej mieszkańców dużych miast wyprowadza się na ich obrzeża: do sąsiednich gmin lub miasteczek. Kuszą one na ogół niższymi cenami nieruchomości oraz spokojną atmosferą. Rzadko jednak oferują coś więcej: dobrą architekturę lub przestrzeń publiczną. Wyjątkiem od tej reguły są Siechnice, niewielka miejscowość leżąca 12 km na południe od Wrocławia. Od kilku lat przybywa jej mieszkańców, których przyciągają nie tyle niskie ceny mieszkań czy gruntów, co opinia pręźnie zarządzanego ośrodka. Siechnice, które przestały być wsią w 1997 r., starają się bowiem zespolic nieśpójną i mało miejską przestrzeń, zabudowując niezagospodarowany centralny obszar miasta.

Jeden plac na pół

Na nowe centrum 5,5-tysięcznych Siechnic przeznaczono teren o powierzchni ok. 11 ha znajdujący się pomiędzy północną częścią miasta, gdzie mieści się m.in. elektrownia, a południowo-zachodnim obszarem zabudowy jednorodzinnej. W 2004 r. architekci z wrocławskiej Pracowni Projektowej Maćków wygrali przetarg na wykonanie planu miejscowego dla tego obszaru. Później konsultowali wersje koncepcji z mieszkańcami i w wyniku dyskusji wybrali jedną z nich. W 2006 r. uchwalono zmianę planu miejscowego centrum miasta dla obszaru przy ulicy Kościelnej w oparciu o wybraną propozycję, daleką od prób kreacji tradycyjnego rynku. Plan zakłada budowę nowego ratusza pośrodku bardzo długiego, nieregularnego placu łączącego przestrzennie istniejący kościół na południu i stary budynek gimnazjum na północy. Pierwsza część placu to reprezentacyjna, podłużna przestrzeń publiczna na osi ratusz-kościół. Za ukończeniem postawionym ratuszem zaplanowano z kolei obszar o bardziej rekreacyjnym charakterze. Oba place mają być obudowane docelowo zwartą zabudową. Dotychczas zrealizowano część kilkunastu kondygnacyjnych budynków na obrzeżach założenia. By zapewnić różnorodność architektury, zaprojektowały je inne biura niż pracownia Maćków, w której powstała koncepcja gmachu dla lokalnych władz, policji, straży miejskiej i poczty.



Targowisko i arkady

Ratusz oddano do użytku w 2011 r., po przeniesieniu do Siechnic siedziby gminy ze wsi Święta Katarzyna. Pośrodku niezagospodarowanej jeszcze przestrzeni powstał prosty, czterokondygnacyjny gmach z charakterystycznym przewyższeniem o formie siedmiokondygnacyjnej wieży w miejscu przecięcia się dwóch osi urbanistycznych: „kościelnej” i „gimnazjalnej”. Jego szczyt zaakcentowano wysuniętą w stosunku do elewacji przeszkloną kubiczną bryłą z tarasem widokowym. Masywność licowanego czerwoną cegłą budynku rozbito nieregularnym rysunkiem okien na elewacjach. Przed ratuszem urządzono część przyszłego placu, którego całość, wiodąca do kościoła, ma zostać oddana do użytku w 2015 r. Zaprojektowano na nim targowisko z 23 stoiskami, które będzie można w zależności od potrzeb ustawiać prostopadłe lub równoległe do osi placu. Przed ratuszem ma się też pojawić fontanna z dyszami umieszczonymi





w posadzce. Obecnie trwa budowa głównej pierzei placu – podłużnego budynku, który zostanie złączony z ratuszem nadwieszonym łącznikiem. Zestawione pod kątem budynki stworzą dość dynamiczną całość. Po drugiej stronie placu mają stanąć budynki o podobnych gabarytach. Na zagospodarowanie czeka jeszcze przestrzeń za ratuszem, gdzie ma pojawić się więcej zieleni i miejsc służących rekreacji. To także obszar, na którym zaplanowano parking nakryty pochylą płytą, z przeznaczeniem na urządzenie koncertów lub festynów.

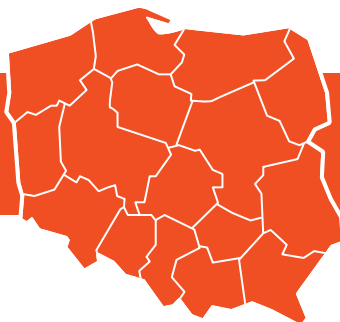
Śląska Holandia

Trudno oceniać rezultaty trwającej cały czas inwestycji, tym bardziej że na realizację wciąż czeka jej główna część, czyli reprezentacyjny plac między kościołem a ratuszem. To, co już powstało, budzi jednak uznanie. Cieszy wyjątkowe, kompleksowe podejście do utworzenia nowej centralnej dzielnicy. Na uwagę zasługuje zaangażowanie mieszkańców w trakcie prac koncepcyjnych, dzięki czemu realizowana wizja jest zgodna z ich oczekiwaniami. Czytelny jest też proces planistyczny – modyfikacja planu miejscowego w oparciu o wybraną koncepcję. Zapewnia to realizację w przyjętym pierwotnie kształcie, przywodzącym na myśl dobrą urbanistykę i architekturę miast holenderskich. Bardzo ważnym akcentem nowego centrum jest gmach ratusza o prostej nowoczesnej formie odwołującej się do lokalnych tradycji budownictwa czerwoną, licową cegłą. Forma i proporcje budynku czynią z niego obiekt wyjątkowy, który zdążył stać się już ikoną niewielkiego miasta. Niewielkiego, ale wyjątkowego. Mało jest bowiem miejscowości, których władze wykazują taką dbałość o urbanistykę.

Nie przegapić szansy

Przykład Siechnic pokazuje, jak właściwie wykorzystać demograficzną koniunkturę. W obliczu coraz silniejszej migracji mieszkańców Wrocławia Siechnice zabezpieczyły się przed chaotycznym rozwojem, tworząc w odpowiednim czasie dobre warunki do życia i zamieszkania w budowanym obecnie centrum.





Polska

Przestrzeń to nie kwestia gustu

Informacje o projekcie

Nazwa: program edukacyjny dla młodzieży szkół ponadpodstawowych „Kształtowanie Przestrzeni”

Lokalizacja: cała Polska

Podmiot realizujący: Izba Architektów RP

Okres realizacji: wieloletni, od 2013 r.

Dane kontaktowe: Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Stawki 2a, 00-193 Warszawa, www.izbaarchitektow.pl



Na poczucie estetyki i ładu wpływ ma przestrzeń, w której funkcjonujemy. W Polsce jakość urbanistyki jest na dość niskim poziomie, dlatego kolejne pokolenia dziedziczą nieumiejętność prawidłowego kształtowania swojego otoczenia. To błędne koło może przerwać tylko gruntowna edukacja.

„O gustach się nie dyskutuje” – tę starożytną maksymę lubią powtarzać Polacy, zwłaszcza gdy chodzi o estetykę i zagadnienia przestrzenne. Nie rozmawia się więc prawie wcale o architekturze i urbanistyce, choć ich jakość oceniać należy nie tylko przez pryzmat prywatnych upodobań. Efekt jest opłakany – urbanistyczny i estetyczny chaos towarzyszy nam na każdym kroku. I nawet gdybyśmy rozpoczęli ogólnonarodową debatę na ten temat, to większości rozmówców zabrakłoby podstawowej wiedzy, pojęć i przykładów. By zmienić tę sytuację, trzeba żmudnych działań edukacyjnych prowadzonych przez lata. Dlatego też Izba Architektów RP przez dwa lata przygotowała program edukacyjny „Kształtowanie Przestrzeni”. Pilotaż akcji przeprowadzono wiosną 2003 r. Uczestniczyło w nim ponad 400 uczniów z 13 szkół ponadpodstawowych z pięciu województw.

Irlandzkie inspiracje

„Kształtowanie Przestrzeni” czerpie z doświadczeń irlandzkich – jest adaptacją tamtejszego programu pod tą samą nazwą, przeznaczonego dla młodzieży w wieku 16 i 17 lat. Celem jest uwrażliwienie młodych osób na kwestie związane z otoczeniem. Co jednak ważne, wiedzy tej nie podaje się w formie arbitralnych prezentacji, lecz poprzez serię ćwiczeń, dyskusji i rozważań. Wszystkie działania opierają się na analizie przestrzeni, badaniu swoich wrażeń z nią związanych. Komentarzem do zdobytej wiedzy mogą być zarówno wypowiedzi, jak i szkice czy nawet utwory muzyczne zainspirowane poruszonymi tematami. Przedstawiane zagadnienia powiązane są z innymi dziedzinami nauki i kultury, m.in. podstawami socjologii, fizyką, literaturą i muzyką popularną. Pozwalają lepiej zrozumieć otaczającą przestrzeń, a także uświadomić sobie własny wpływ na jej kształtowanie.

Od domu po metropolię

Program obejmuje trzy moduły liczące po 10 godzin. Prowadzący zajęcia nauczyciel wybiera jeden z nich. Celem pierwszego modułu o nazwie „Mój dom” jest przedstawienie reguł rządzących właściwym rozplanowaniem i zaprojektowaniem domu lub mieszkania. Poruszane są tu

takie zagadnienia jak m.in. konstrukcja, nasłonecznienie, rodzaj użytych materiałów budowlanych czy wpływ klimatu na formę i wygląd budynków.

Drugi blok tematyczny – „Dzielnica, wieś, miasto, metropolia” – skłania uczniów do samodzielnej analizy najbliższego otoczenia, poznania przyczyn i okoliczności rozwoju miast oraz wsi. Nakierowuje uwagę na elementy kształtujące przestrzeń publiczną, jej przemiany na przestrzeni dziejów oraz sposoby konserwacji i odnowy budynków. Uczniowie mogą też, przyjmując za punkt wyjścia stan obecny, zastanowić się nad możliwymi kierunkami rozwoju miejsca, w którym żyją. Poznają podstawy prawa budowlanego oraz zasady negocjacji rządzące procesem inwestycyjnym.

Z kolei „Historia architektury” pozwala uczniom zrozumieć otaczające budowle, poznać ich genezę, przyporządkować do czasów, w których powstały oraz zaznajomić się z podstawami prawidłowej konserwacji zabytków. Podczas pilotażu największym zainteresowaniem cieszyły się dwa pierwsze bloki tematyczne.

Sprawozdanie z architektury

W zajęciach pilotażowych udział wzięło 17 nauczycieli różnorodnych przedmiotów, w tym języka polskiego, geografii, historii, chemii, informatyki czy zajęć technicznych. Każdy z nich przeszedł szkolenie z zakresu architektury oraz urbanistyki przeprowadzone przez koordynujących projekt architektów i historyka sztuki. Program przygotowano tak, aby nie był obciążeniem finansowym dla szkół i można go było wkomponować w istniejące cykle lekcyjne. Dla uczniów biorących udział w zajęciach Izba Architektów RP ogłosiła konkurs z nagrodami na najciekawsze sprawozdanie z wykorzystaniem technik multimedialnych. Przyznano dwie nagrody główne i dwa wyróżnienia. Sponsorem nagród była firma z branży budowlanej będąca partnerem programu.

Pionierskie działania cieszyły się także zainteresowaniem mediów, które podkreślały ich unikatowy w skali polskiej charakter. Co ważne, większość szkół biorących udział w pilotażu, chce kontynuować program. W roku szkolnym 2013/2014, razem z nowymi placówkami, biorą w nim udział łącznie 43 szkoły ze wszystkich województw. Planuje się, aby w przyszłości „Kształtowanie Przestrzeni” weszło na stałe do programu nauczania.



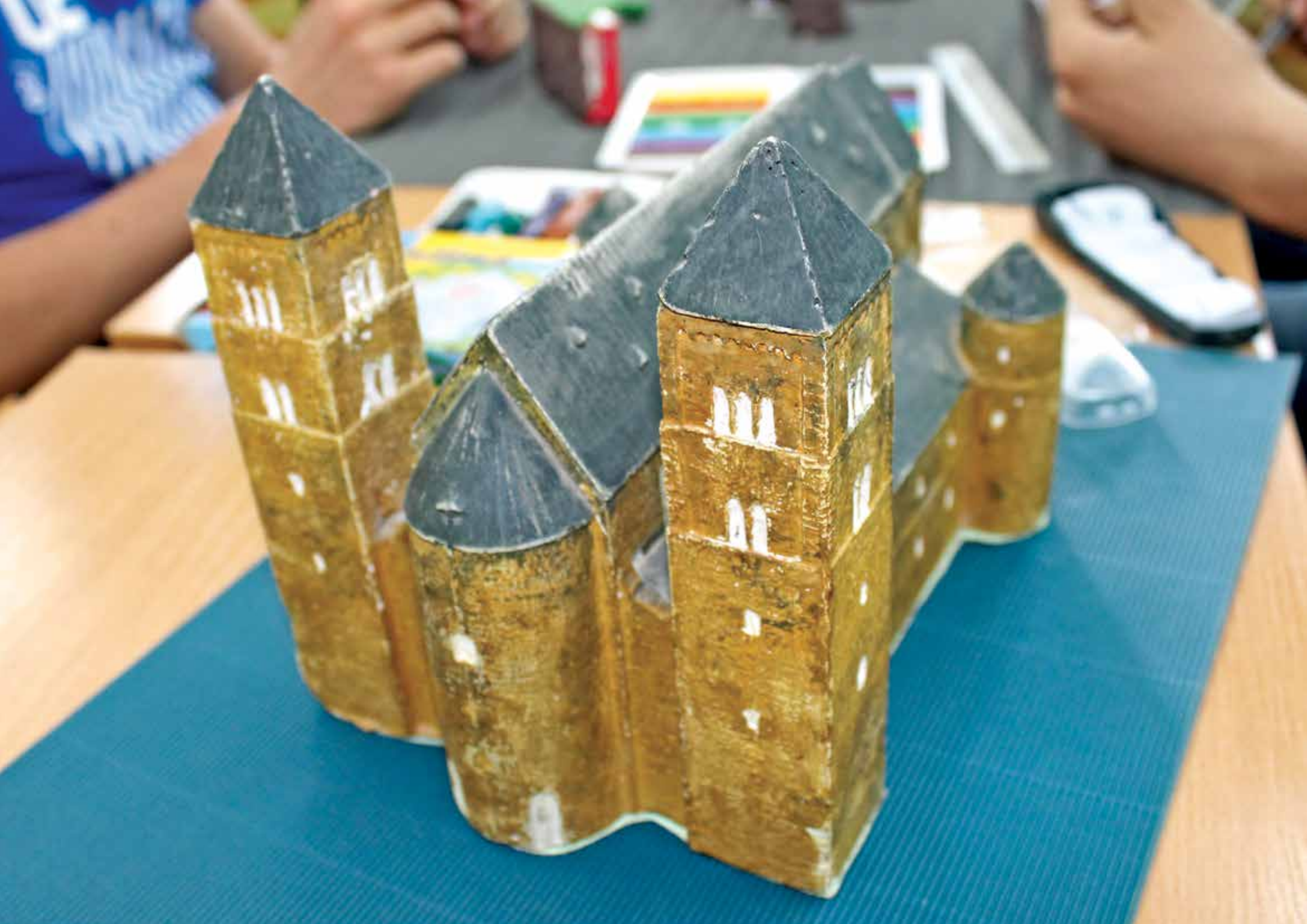
Trening przed konsultacją

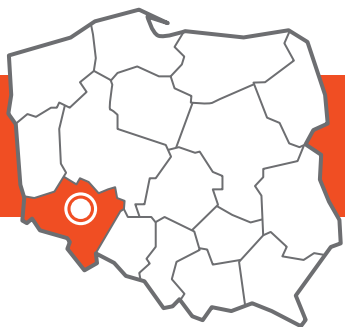
Wielkim atutem programu edukacyjnego „Kształtowanie Przestrzeni” jest interdyscyplinarne i elastyczne podejście do tematu. Twórcom zależy na tym, by inspirować uczniów do myślenia i analizy swojego otoczenia zamiast podawania im gotowych tez. To doskonale przygotowanie do merytorycznego uczestnictwa w konsultacjach społecznych dotyczących zagospodarowania przestrzeni.

Kształcenie ustawiczne

Mimo niewielkiej dotąd skali przedsięwzięcia wprowadzenie programu jest szansą nie tylko na zwiększenie wiedzy o otaczającej nas przestrzeni, ale i na kształtowanie obywatelskich postaw u młodzieży. Istotne jest jednak wypracowanie komunikatywnego języka, którym przekazywane będą treści związane z architekturą i urbanistyką, oraz jak najlepsze przeszkolenie nauczycieli zajmujących się tym tematem. Dobrym pomysłem wydają się zgłaszane w mediach koncepcje, aby do nauczania angażować także architektów, urbanistów lub popularyzatorów architektury. Warto rozważyć również przygotowanie podobnych programów edukacyjnych dla najmłodszych oraz dorosłych, którzy nie mieli dotychczas okazji zetknąć się z tą tematyką.







Wrocław

Moduły zamiast papieru

Informacje o projekcie

Nazwa: System Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP

Lokalizacja: przedsięwzięcie realizowane jest w ramach „Porozumienia w sprawie wspólnej budowy Systemu Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP” przez powiat wrocławski oraz gminy: Czernica, Długołęka, Jordanów Śląski, Kąty Wrocławskie, Kobierzyce, Mietków, Siechnice, Sobótka i Żórawina

Podmiot realizujący: Powiat Wrocławski

Jednostka projektowa: Powiatowy Zakład Katastralny we Wrocławiu – Pracownia Systemów Informacji Przestrzennej

Wykonawca: GISPartner Sp. z o.o.

Okres realizacji: wieloletni, od 2005 r.

Najważniejsze wyróżnienia: 2012 – I miejsce oraz nagroda publiczności w konkursie „Internetowa mapa roku 2012” w kategorii opracowanie kartograficzne; 2012 – II miejsce w konkursie „Dobre praktyki zarządzania strategicznego rozwojem w Polsce” w kategorii zintegrowanie zarządzanie rozwojem – poprawa jakości rządzenia w Polsce

Dofinansowanie UE: na projekt pozyskano środki z Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007-2013; rozbudowa wroSIP o komponent „Geodezja i drogi” kosztowała 4,3 mln zł, w tym dofinansowanie wyniosło: 3,4 mln zł; rozbudowa o komponent „Turystyka i kultura” pochłonęła 559,5 tys. zł, w tym dofinansowanie wyniosło: 392,7 tys. zł

Dane kontaktowe: Powiatowy Zakład Katastralny, ul. T. Kościuszki 131, 50-440 Wrocław, Pracownia Systemów Informacji Przestrzennej, www.wrosip.pl

Nieruchomości, plany, mapy, statystyki. Wszystko w zasięgu ręki, aktualne, bez pielgrzymek do urzędów i instytucji. Dolnośląski system mapowy wroSIP to wyjątkowo dobrze pomyślane narzędzie – zarówno dla planistów, jak i przedsiębiorców czy obywateli.

Czas, cierpliwość i spokój – tego potrzebował każdy, kto jeszcze przed dekadą chciał zdobyć np. aktualne mapy katastralne, dane demograficzne, wypis z księgi wieczystej czy choćby zapis miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Tego rodzaju danych w wersji papierowej szukać należało w rozmaitych urzędach. Zestawienie kilku rodzajów informacji było trudne, czasochłonne, a nieraz niewykonalne. Sytuacja zmieniła się wraz z wprowadzeniem dostępnych w internecie systemów informacji przestrzennej (SIP). Zadaniem tych programów jest pozyskiwanie i gromadzenie informacji, ich aktualizacja, przetwarzanie oraz udostępnianie w czytelny i komunikatywny sposób. Do wysoko ocenianych tego typu rozwiązań należy System Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP.

Moduły w natarciu

Program wroSIP powstał na zlecenie wrocławskiego starostwa powiatowego w 2005 r. i jest dziełem firmy GISPartner. Realizowany jest wspólnie przez powiat i gminy powiatu wrocławskiego, stale rozwijany i aktualizowany za pieniądze z dofinansowania unijnego. Liczba jego użytkowników wynosiła na początku kilka tysięcy rocznie. Dziś jest ich milion. Do głównych zalet wroSIP zaliczają oni stałą rozbudowę systemu o nowe przydatne funkcje, wygodę użytkowania oraz aktualizowanie danych w systemie dobowym. System podzielony jest na czytelne moduły, których liczba wciąż rośnie.

Główną bazą systemu jest interaktywna mapa obejmująca wszystkie gminy powiatu wrocławskiego. Jej warstwy pokazują m.in. ewidencję gruntów wraz z użytkowaniem, rzeźbę terenu, topografię czy też obszary objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. W module tym są też dostępne ortofotomapy z różnych lat, dzięki którym można porównywać zmiany, jakie zaszły w przestrzeni. Wszystkie warstwy wyświetlać można pojedynczo lub w pożądanym przez użytkownika konfiguracjach. Informacje z modułu ogólnego są stale aktualizowane przez gminy, starostwo powiatowe, Powiatowy Zakład Katastralny i branżowe instytucje.

Dane w zasięgu ręki

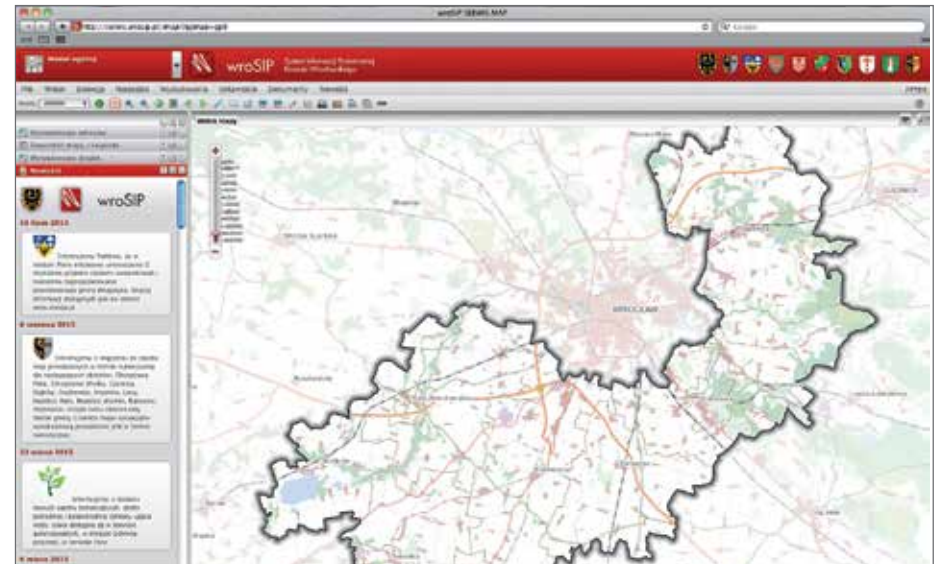
System Informacji Przestrzennej Powiatu Wrocławskiego wroSIP pomaga zestawiać ze sobą obszerne zasoby danych, pozwalając na szczegółowe analizy przestrzenne. Do większości informacji oferowanych przez system dostęp może mieć każdy. Jest stale rozbudowywany o moduły tematyczne i łatwy w obsłudze.

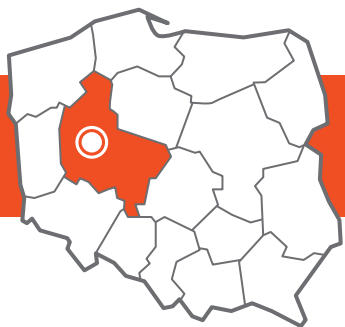
Rury, kable i imprezy

Kolejnym modułem wroSIP jest pełna baza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego: zarówno aktualnych, jak i archiwalnych. Serwis oferuje też dostęp do danych dotyczących infrastruktury: uzbrojenia terenu, istniejących i projektowanych sieci. Można też poprzez wroSIP dokonać zgłoszenia nieprawidłowości: podać lokalizację dzikiego wysypiska lub wskazać błąd na którejś z map. Istnieje baza ogłoszeń o sprzedaży nieruchomości. Moduł „Ochrona przyrody” dostarcza danych na temat terenów chronionych, a od niedawna – granic leśnictw i nadleśnictw. Osoby uprawnione mogą tu znaleźć informacje o terenach górniczych i złożach. Częścią systemu są specjalne serwisy z danymi dla komorników, rzeczoznawców i geodetów, którzy mogą z nich korzystać po podpisaniu umowy. Istnieje też wyszukiwarka obiektów edukacyjnych, a w najbliższym czasie mają pojawić się nowe moduły: „Kultura” – prezentujący zabytki i obiekty chronione, „Turystyka” z obiektami turystycznymi oraz „Imprezy turystyczno-kulturalne”. W najbliższej przyszłości użytkownicy sami będą mogli wprowadzać do systemu swoje obiekty. Oprócz tradycyjnego portalu powstała też jego wersja mobilna do stosowania w smartfonach i tabletach z systemem Android i Windows Phone. Wersja ta ograniczona jest na razie do trzech modułów: ogólnego, geodezyjnego i zawierającego plany miejscowe.

Żargonu brak

W osiem lat po stworzeniu pierwszej wersji wroSIP system dorobił się dobrej opinii wśród użytkowników, został kilkakrotnie nagrodzony i często stawiany jest za wzór innym samorządom. Nie są to pochwały na wyrost, bo serwis jest rzeczywiście wygodny, szybki i czytelny. Mapy oraz nawigacja opracowane są w przejrzysty sposób, a wyszukiwanie danych jest proste. Uznanie budzi zgromadzenie w jednym miejscu tak wielkiej liczby aktualnych danych z coraz bardziej zróżnicowanych obszarów. Komfortowo można je agregować i analizować. Oszczędza to czas, co pozwala planistom na bardziej precyzyjne przygotowanie swoich koncepcji. Poprawny jest też język portalu – nie ma w nim zbyt wiele specjalistycznego żargonu, który mógłby zniechęcić przeciętnych użytkowników. Cieszy też dążenie do coraz bardziej kompleksowego gromadzenia danych. WroSIP wygrywa konkurencję nie tylko z papierowymi mapami i wyspami, ale i wieloma współczesnymi serwisami o podobnym działaniu.





Poznań

Miasto w mieście

Informacje o projekcie

Nazwa: Stary Browar – Centrum Sztuki i Biznesu w Poznaniu

Lokalizacja: południowy skraj dzielnicy Stare Miasto, pomiędzy ulicami Półwiejską, Kościuszką, Ratajczaka i Ogrodową

Podmiot realizujący: Fortis „Nowy Stary Browar” Sp. z o.o. SKA, dawniej Fortis Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: ADS Architekci (Barełkowski i Borkowicz)

Wykonawcy: I etap – PORR Projekt und Hochbau AG, II etap – Hochtief Polska Sp. z o.o.

Okres realizacji: I etap – 2003, II etap – 2007

Najważniejsze wyróżnienia: 2005 – nagroda Międzynarodowej Rady Centrów Handlowych (ICSC) dla najlepszego centrum handlowego na świecie w kategorii obiektów handlowych średniej wielkości, a także dla najlepszego centrum handlowego w Europie w kategorii obiektów handlowych średniej wielkości; 2013 – laureat I edycji konkursu „Top Inwestycje Komercyjne w Przestrzeni Miejskiej”

Dane kontaktowe: Stary Browar – Centrum Sztuki i Biznesu, ul. Półwiejska 32, 61-888 Poznań, www.starybrowar5050.com



Południowy skraj dzielnicy Starego Miasta w Poznaniu długo nie należał do przyjemnych miejsc. Najpierw mieściła się tu wytwórnia piwa, później – biała plama na mapie. W dzień brakowało atrakcji, a po zmroku było niebezpiecznie. Rozbudowa Starego Browaru spowodowała, że dziś jest to jeden z najpopularniejszych adresów w mieście.

W Starym Browarze codziennie można spotkać tłumy poznaniaków i turystów. A jeszcze kilkanaście lat temu było to zapomniane miejsce z nieczynnymi budynkami dawnej wytwórni piwa. Półtora wieku temu browar ulokowano na ówczesnych peryferiach miasta, powyżej wąskiej ulicy Półwiejskiej. Gdy Poznań się rozrósł, wchłonął ceglane zabudowania o historyzującej architekturze. Po zamknięciu wytwórni budowla zaczęła podupadać, a obszar Starego Browaru i przyległe do niego baraki stały się terenem, gdzie kończyło się i „rozmywało” przestrzennie ścisłe centrum. Pod koniec lat 90. XX w. opuszczone budynki kupiła firma Fortis, która przystąpiła do rozbudowy i renowacji kompleksu.

Ceglana kontynuacja

Do prac nad projektem zaangażowano architektów Piotra Barełkowskiego i Przemysława Borkowicza ze Studia ADS, którzy zaproponowali przekształcenie i rozbudowę zabytkowych budynków, utrzymując ich historyczny charakter przy jednoczesnym wprowadzeniu nowoczesnych elementów. Projektanci postawili nie na kontrasty form, ale na twórcze przekształcenie zastanego stylu. Granica między starym i nowym prawie się zatarła. Ceglana architektura zbliżyła się bezpośrednio do ulicy Półwiejskiej, przy której wyburzono współczesną „plombę” i dziewiętnastowieczną kamienicę. Elewację tej ostatniej odtworzono – zgodnie z wymogiem konserwatora zabytków – w nowej fasadzie Starego Browaru.

Rozbudowany Stary Browar został otwarty w listopadzie 2003 r. Uwagę zwracała staranność projektu i wykonania, dbałość o detale oraz płynne połączenie form dawnych z nowymi, zróżnicowanie wnętrza od wielkiego hallu po kameralne zakamarki. Jakość ta kontrastowała z zaniedbaną i mało bezpieczną ulicą Półwiejską, którą pod koniec lat 70. XX w. przekształcono w deptak. Staraniem poznańskiego urzędu miasta w 2004 r. wymieniono więc jej nawierzchnię na granitowo-betonową, zamontowano nowoczesne oświetlenie i ławki – wszystko według projektu pracowni APA Jerzego Gurawskiego.

Popularny obiekt pozytywnie wpłynął na okolicę. Wbrew obawom dał impuls do ożywienia handlu – mieszczące się tu sklepy wydłużyły swoje godziny otwarcia. Wyremontowano rów-

niez część prywatnych kamienic, a poznaniacy zaczęli częściej odwiedzać przyległe do Półwiejskiej ulice, przy których ulokowały się nowe kawiarnie i hostele.

Nie koniec zmian

W 2007 r. oddano do użytku nową część Starego Browaru, mieszczącą się na zachód od Półwiejskiej, w miejscu tymczasowych biurowych baraków. Uzyskała ona mniej zróżnicowaną formę i bardziej przypomina typową galerię handlową ze sklepami po obu stronach centralnego pasażu. Przewidziany hall otwiera się na park po północnej stronie. Teren ten inwestor kupił od gminy ewangelickiej, włączając go w obszar kompleksu Starego Browaru. Park uporządkowano i wygrodzono z przestrzeni miasta, choć nadal jest ogólnodostępny. Tętni życiem przy Dziedzińcu Sztuki – placu będącym łącznikiem między starą a nową częścią, swego rodzaju namiastką rynku „miasta w mieście”, jakim stał się Stary Browar. Bo mimo że wpisał się on w strukturę Poznania, a jego pasáže łączą ze sobą miejskie ulice, jest założeniem osobnym. Swój klimat zawdzięcza nie tylko odrębnemu stylowi, ale i typowemu dla nowoczesnych centrów handlowych zamknięciu na otoczenie. Nie ma w nim prawie handlowych parterów dostępnych z ulicy.





Zakupy i sztuka

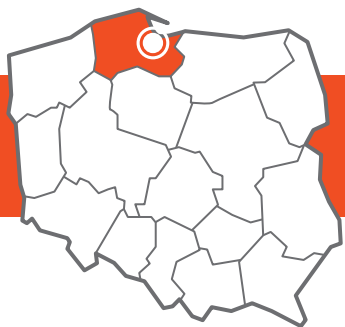
Stary Browar to bardzo rzadki przykład harmonijnego zestawienia funkcji kulturalnych i komercyjnych. We współpracy z Fundacją Art Stations organizuje się tu wiele koncertów, wystaw, przeglądów filmowych, warsztatów czy prelekcji i programów artystycznych (np. Stary Browar Nowy Taniec). Bez tego miejsca dzisiejszy Poznań byłby też uboższy w wyjątkowe atrakcje noclegowe (w jednym z odrestaurowanych budynków mieści się unikatowy butikowy hotel Blow Up Hall).

Synergia i konsekwencja

Stary Browar po 10 latach od otwarcia pierwszej części wrósł w Poznań i stał się jego najbardziej znaną współczesną wizytówką. Uporządkował obszerny zaniedbany teren, przywracając miastu zrewitalizowaną przemysłową zabudowę. Niestety, wbrew nadziejom nie stał się wzorem do naśladowania dla innych inwestorów. Nowsze poznańskie centra handlowe to przeciętne obiekty, pozbawione finezji oraz jakości, którymi cechuje się ten kompleks. Uznanie budzi też synergia działań magistratu (przebudowa ulicy Półwiejskiej) i prywatnego inwestora, która przyczyniła się do ożywienia tej okolicy. Przykład Starego Browaru pokazuje, że warto stawiać na realizatorów dysponujących nie tylko kapitałem, ale i oryginalnym pomysłem, pozytywnie oddziałującym na przestrzeń miasta. Przestrzega jednak przed nie do końca transparentnymi działaniami administracji. Podczas rozbudowy Starego Browaru doszło bowiem do kontrowersji związanych z trybem i kwotą sprzedaży miejskich gruntów firmie Fortis. Główna sprawa znalazła swój finał w sądzie, gdzie oskarżonym o działanie na szkodę miasta był m.in. prezydent Poznania Ryszard Grobelny, ostatecznie uniewinniony w 2013 r.







Gdańsk

Gdańsk zmapowany

Informacje o projekcie

Nazwa: Interaktywny Plan Gdańska

Lokalizacja: Gdańsk w granicach administracyjnych

Podmiot realizujący: Biuro Informatyki Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Jednostka projektowa: Biuro Informatyki Urzędu Miejskiego w Gdańsku

Wykonawca: Biuro Informatyki Urzędu Miejskiego w Gdańsku i firma Archipelag.NET

Okres realizacji: wieloletni, od 2007 r., ostatnia aktualizacja w 2013 r.

Dane kontaktowe: Biuro Informatyki Urzędu Miejskiego w Gdańsku,
ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk, www.mapa.gdansk.gda.pl

Nielatwo jest w czytelny sposób zaprezentować ogrom danych związanych z planowaniem przestrzennym dużego miasta. W Gdańsku udało się to wyjątkowo dobrze. 10-letnie doświadczenie zaprezentowało prostymi w przeglądaniu mapami własności czy planami zagospodarowania przestrzennego.

Gdańsk dość wcześnie rozpoczął prace nad wykorzystaniem internetu i elektronicznych systemów informacji przestrzennej (SIP, GIS) do gromadzenia i przetwarzania danych geodezyjnych i planistycznych. Pionierskie prace w tym zakresie przeprowadzono pod koniec lat 90. XX w. Cel był prosty: udostępniać mapy i informacje geodezyjne w sposób przystępny i aktualny. Efektem jest wygoda użytkowników oraz rezygnacja z uciążliwego aktualizowania papierowych dokumentów fabrykowanych i gromadzonych przez różne urzędy i instytucje. Dawniej dostęp do akt i map często był utrudniony lub niemożliwy. Dzisiaj zapoznanie się z miejskimi mapami i planami jest komfortowe.

Dobra nawigacja

Pierwsza wersja Interaktywnego Planu Gdańska (IPG) powstała przed dekadą. Stworzyły ją wspólnie Biuro Informatyki Urzędu Miejskiego i firma Archipelag.NET. Po 10 latach od uruchomienia serwisu ma on czytelną i prostą formę, w której bez trudu można znaleźć różne rodzaje map. Oprócz podstawowego planu miasta o bardzo dużej dokładności (zgodność z podkładem geodezyjnym) są tu mapy własności i planów zagospodarowania przestrzennego (z przekierowaniem do arkusza planu), ortofotomapy z trzech różnych okresów, model wysokościowy terenu, schemat zasięgu ujęć wody oraz – ciekawostka! – szczegółowy plan miasta z 1940 r. z naniesionymi nań współczesnymi budynkami.

Nawigacja jest prosta i szybka. Bez problemu znajdziemy żądany obszar czy działkę. Łatwo zmierzyć odległość i powierzchnię na planach. Wygodne jest przełączanie się między mapami. Przy zmianie warstw tematycznych skala i obszar mapy pozostaje ten sam. Nie można za to, niestety, nakładać na siebie warstw w jednym widoku. Niemniej, gdański serwis jest pomocnym narzędziem zarówno dla urzędników, jak i mieszkańców czy inwestorów. Urząd Miasta podkreśla, że IPG jest „jednym z najobszerniejszych, ogólnodostępnych opracowań internetowych tego typu nie tylko w Polsce, ale również w Europie”. Deklaruje przy tym, że dane na mapach są aktualizowane mniej więcej co miesiąc. Użytkownicy mogą zresztą w prosty sposób zgłaszać uwagi związane z działaniem IPG za pomocą formularza.



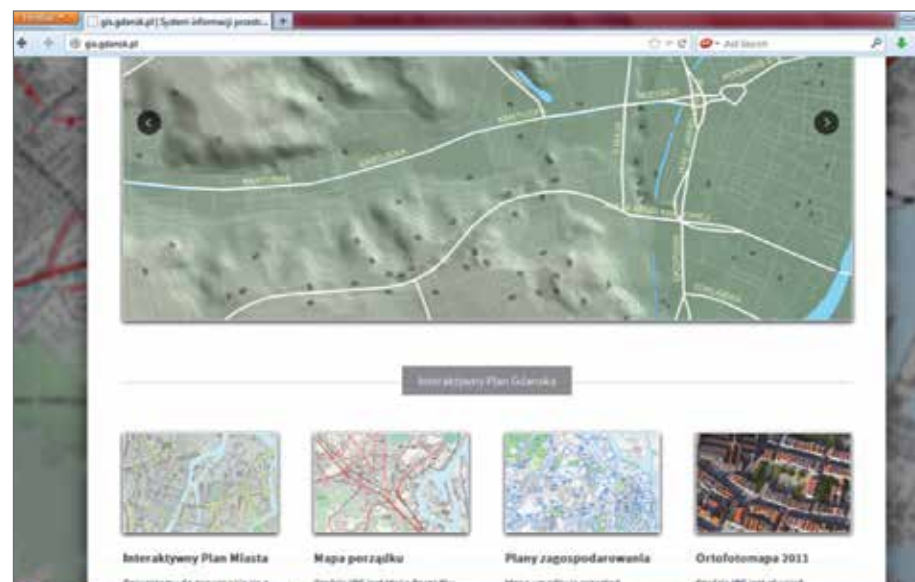
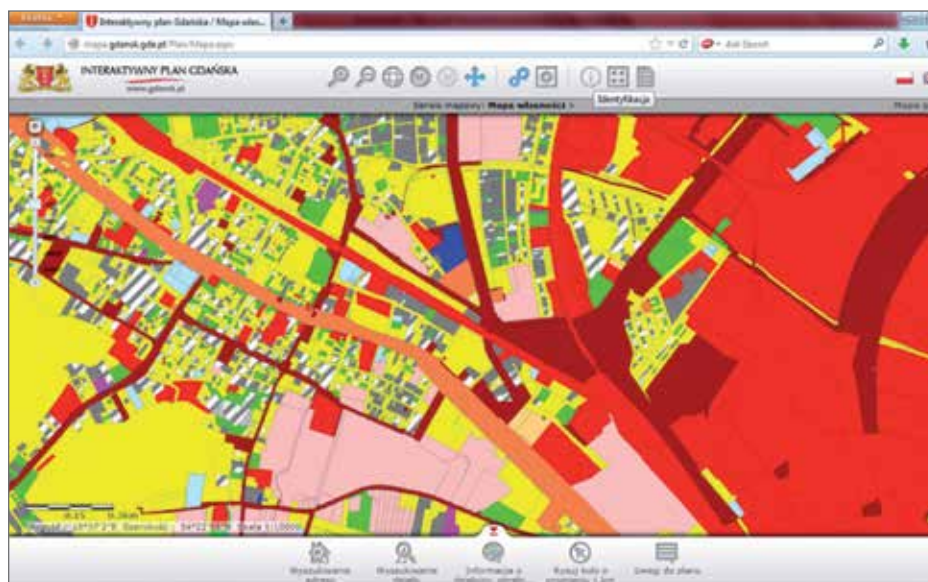
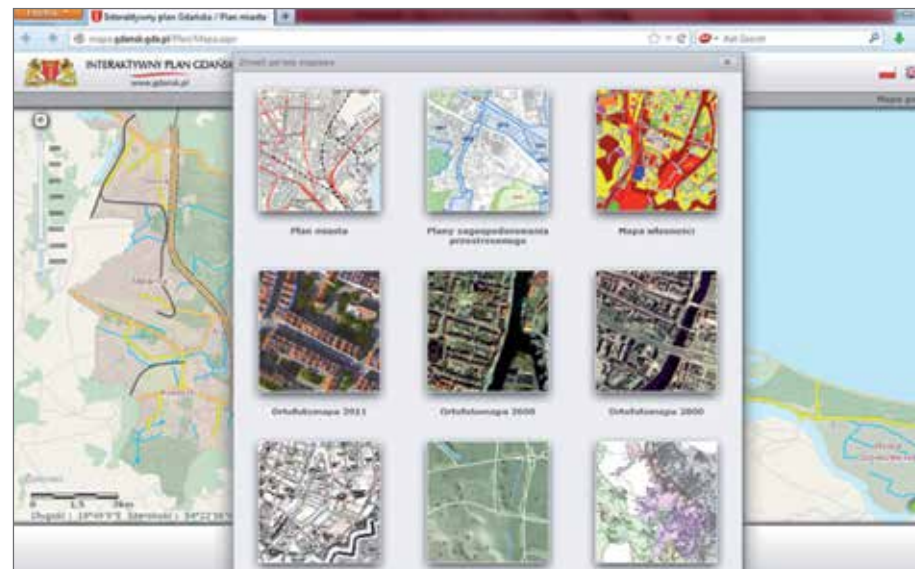
Mapa porządku

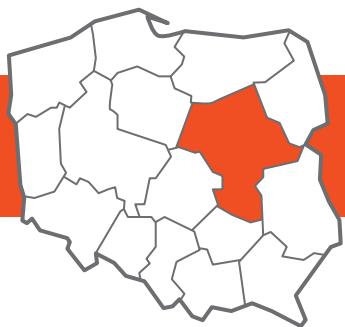
Jest też w IPG inny interesujący moduł wykorzystujący interakcję z mieszkańcami: mapa porządku. Za jej pomocą można zgłaszać różne incydenty: np. kradzież pokrywy studzienki, zalanie ulicy, zalegający śnieg czy błąkającego się psa. Wystarczy kliknąć na mapę oraz odpowiednią ikonę i wypełnić formularz zgłoszeniowy. Urząd deklaruje, że interwencja zostanie podjęta po telefonicznym potwierdzeniu zgłoszenia.

Ciekawym rozwiązaniem jest też sprzężenie dawnego planu Gdańska z obecnym. W zniszczonym wojną historycznym mieście narzędzie takie znacznie ułatwia rozeznanie w dawnej strukturze miasta i szczegółowe poznanie jego dziejów.

Włączeni w życie miasta

Interaktywny Plan Gdańska dzięki intuicyjnemu interfejsowi jest łatwy w obsłudze. Sprzyja zaangażowaniu w życie i rozwój miasta: dostęp do zawartych w nim planów miejscowych ułatwia gdańszczanom orientację w lokalnych zamierzeniach planistycznych.





Województwo mazowieckie

Kompleksowo i jednolicie

Informacje o projekcie

Nazwa: Przyspieszenie wzrostu konkurencyjności województwa mazowieckiego, przez budowanie społeczeństwa informacyjnego i gospodarki opartej na wiedzy poprzez stworzenie zintegrowanych baz wiedzy o Mazowszu

Lokalizacja: województwo mazowieckie

Podmiot realizujący: Samorząd Województwa Mazowieckiego

Jednostka projektowa: Departament Geodezji i Kartografii, Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie

Okres realizacji: 2008-2014

Dofinansowanie UE: na projekt „Przyspieszenie wzrostu konkurencyjności województwa mazowieckiego, przez budowanie społeczeństwa informacyjnego i gospodarki opartej na wiedzy poprzez stworzenie zintegrowanych baz wiedzy o Mazowszu” pozyskano 153 mln zł z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007-2013

Dane kontaktowe: Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego, Departament Geodezji i Kartografii, ul. Floriańska 10, 03-707 Warszawa, www.geodezja.mazovia.pl

Wkrótce wszystkie niezbędne dane przestrzenne o Mazowszu znaleźć będzie można na internetowej platformie. Dzięki temu przedsiębiorcy, planiści i mieszkańcy będą mieli narzędzie, które ułatwi im szybsze podejmowanie trafnych decyzji biznesowych, inwestycyjnych lub projektowych.

Wygoda i prostota, z których będą mogli korzystać użytkownicy serwisu, została poprzedzona projektem równie złożonym, co jego nazwa: „Przyspieszenie wzrostu konkurencyjności województwa mazowieckiego, przez budowanie społeczeństwa informacyjnego i gospodarki opartej na wiedzy poprzez stworzenie zintegrowanych baz wiedzy o Mazowszu”. Celem przedsięwzięcia było stworzenie standardowych i jednolitych zbiorów danych przestrzennych w jednostkach samorządu terytorialnego województwa mazowieckiego. Bazy te to skarbnica informacji o sposobie zagospodarowania przestrzennego Mazowsza, jego zasobach gospodarczych i przyrodniczych. Korzystać mają z nich zarówno zwykli obywatele, jak i przedsiębiorcy czy planiści. Ma im to ułatwić podejmowanie decyzji związanych z wykonywaną profesją lub planowanym przedsięwzięciem. Decyzje te, oparte na merytorycznej i pełnej wiedzy, mają z kolei przyczynić się do tego, co jest celem projektu – wzrostu konkurencyjności regionu. Projekt ma też wzmocnić ład przestrzenny na Mazowszu.

Dane w pełni

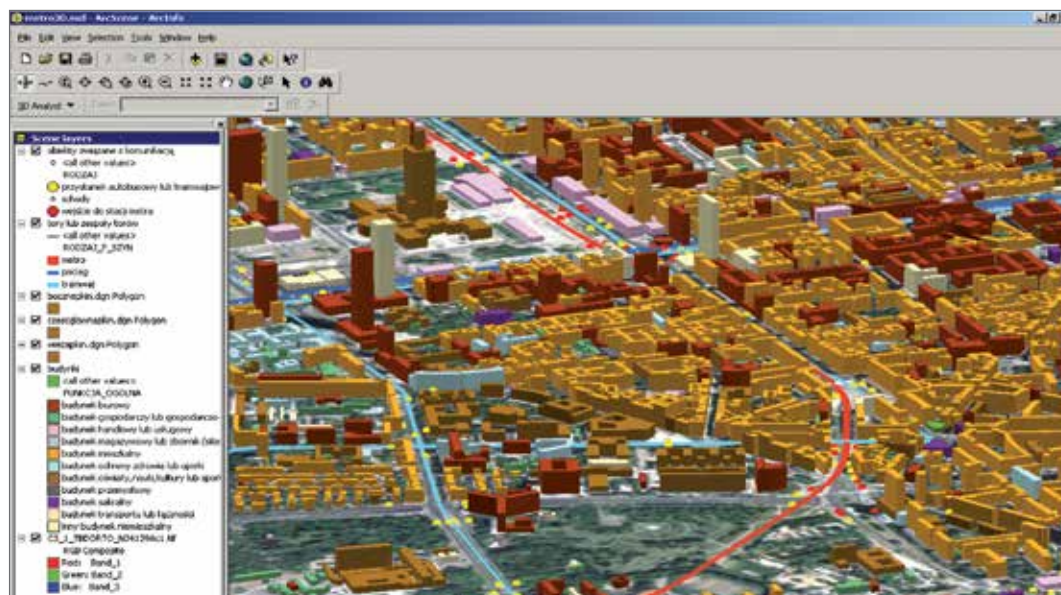
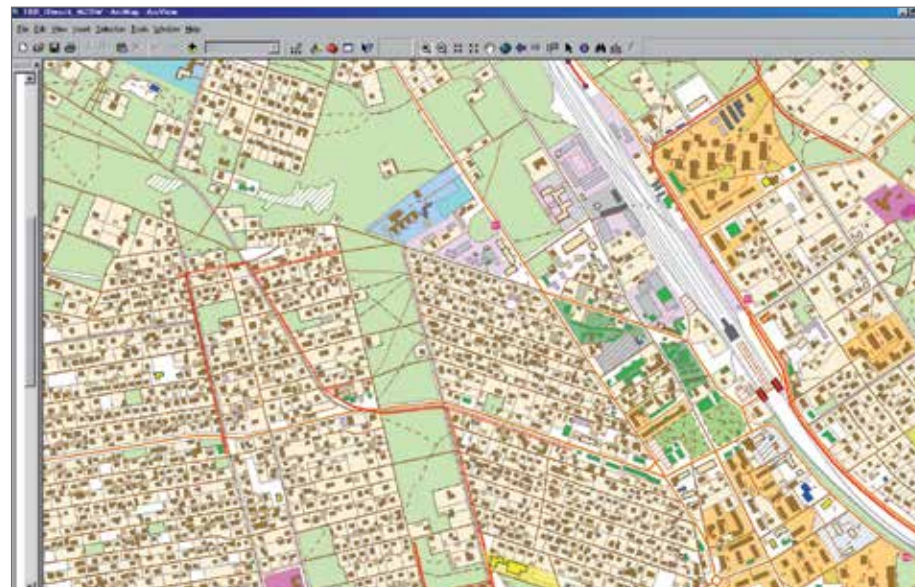
Udostępnione bazy informacji zawierają mają wszystkie niezbędne dane geodezyjne (informacje o działkach, budynkach, sieciach mediów), pełne dane topograficzne oraz studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i obowiązujące plany miejscowe. Wszystkie te informacje udostępnione zostaną za pomocą specjalnie utworzonego systemu informatycznego. W 2012 r. podpisany został kontrakt z firmą Unizeto Technologies SA, która zajmuje się wdrożeniem aplikacji do prowadzenia rejestru dokumentów planistycznych na poziomie gminnym. Aplikacja ta ma także za zadanie konwersję do postaci cyfrowej gminnych studiów i planów miejscowych.

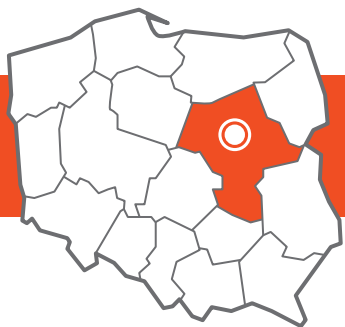
Najpierw analizy

Działania te oparte są o wcześniejsze badania i analizy, w wyniku których opracowano standardy informatyczne dotyczące dokumentów planistycznych. Zrealizowane to zostało w ramach głównego projektu jako „Projekt standardowych modeli oraz profilu metadanych dla

opracowań planistycznych”, który podzielony był na dwa etapy. W pierwszym zidentyfikowano i sklasyfikowano obiekty planistyczne oraz praktyki przyjęte podczas tworzenia dokumentów planistycznych. W drugim zaś stworzono specyfikację danych dla obiektów oraz szablonów części opisowych i graficznych dokumentów planistycznych. Ponadto opracowano „opis przypadków użycia” pokazujący, w jaki sposób wykorzystuje się dokumenty w codziennej praktyce. Określono zarówno przypadki użycia danych, jak i potrzeby ich użytkowników. Wykonano analizy treści dokumentów planistycznych, by wyodrębnić zawartą w nich „treść referencyjną” i „treść planistyczną”. Porównane zostały treści dokumentów planistycznych funkcjonujących w wiodących ośrodkach planowania przestrzennego w Polsce. Opracowane zostały katalogi obiektów poszczególnych dokumentów planistycznych. Wreszcie, utworzono szablony części tekstowych i graficznych tych dokumentów.

Całość projektu jest partnerską inicjatywą około 90% jednostek samorządu terytorialnego Mazowsza (gmin, powiatów i województwa). Rozpoczął się w 2009 r. a zakończenie zaplanowane jest na początek 2014 r. Budżet przedsięwzięcia wynosi 180 mln zł (153 mln zł pochodzi z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego). Utworzona dzięki projektowi platforma cyfrowa wspomaga planowanie oraz zarządzanie przestrzenne w województwie mazowieckim.





Warszawa

Stolica w stolicy

Informacje o projekcie

Nazwa: Osiedle Wilno w Warszawie

Lokalizacja: osiedle przy ulicy Bukowieckiej, w sąsiedztwie ulicy Klukowskiej na warszawskim Targówku Elsnerowie, w bliskim sąsiedztwie Zacisza

Podmiot realizujący: Dom Development SA

Jednostka projektowa: Hermanowicz Rewski Architekci

Wykonawcy: Henpol Sp. z o.o., Dorbud SA, Erbud SA

Okres realizacji: Wilno I – 2010-2014, Wilno II – sukcesywnie w latach następnych

Najważniejsze wyróżnienia: 2013 – najlepsze osiedle mieszkaniowe 2013 r.

w konkursie organizowanym przez anglojęzyczne pismo branżowe „Construction & Investment Journal” (CIJ)

Dane kontaktowe: Dom Development SA, pl. Piłsudskiego 3, 00-078 Warszawa, www.domdevelopment.com.pl



Mało kto mógł przypuszczać, że rewolucyjnym rozwiązaniem może być zwykły przystanek PKP. Stało się tak na warszawskim prawobrzeżu, gdzie powstaje spore i dobrze zaprojektowane osiedle mieszkaniowe. Bez skromnej stacyjki byłoby nieco mniej atrakcyjne.

Na odległych od innych zabudowań terenach powstają w Polsce często przypadkowo postawione budynki wielorodzinne połączone z miastem jedną wąską drogą. Tania zabudowa, do której trudno dotrzeć, to raczej pseudoosiedla. Ich przeciwieństwem jest inwestycja realizowana pod nazwą wziętą od innej stolicy. Osiedle Wilno, bo o nim mowa, powstaje na dotychczasowych nieużytkach na północ od zabudowań Targówka Fabrycznego i na południowy wschód od linii kolejowej do Małkini. To kolejny miejsko-wiejski obszar Warszawy, który ma szansę stać się prawdziwym fragmentem miasta. Na uwagę zasługują jego układ i budynki oraz oryginalny sposób skomunikowania osiedla ze stołecznym centrum.

To nie koszary

To rzadki przypadek, gdy prywatny inwestor finansuje (6 mln zł) budowę przystanku kolejowego. Najłatwiejsza i najszybsza droga na osiedle to właśnie dojazd pociągiem z praskiej stacji Warszawa Wileńska, na którą z centrum stolicy będzie można dostać się wkrótce metrem. Pomysł tym bardziej racjonalny, że lokalny układ drogowy nie jest odpowiednio skomunikowany z resztą Warszawy i obciążony dodatkowym ruchem samochodowym nowych mieszkańców mógłby stać się jeszcze mniej wydajny.

Zrealizowany w 2013 r. przystanek kolejowy Warszawa Zacisze był w planach PKP już w latach 80. XX w. Teraz obiekt o standardzie znacznie wyższym od przeciętnych realizacji kolejowych będzie służył mieszkańcom osiedla, na którym docelowo ma zamieszkać kilkanaście tysięcy ludzi. Osiedle Wilno to bowiem duży projekt liczący ok. 60 wielorodzinnych budynków umieszczonych przy ulicach zaprojektowanych zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Powstały tam już dwa place: Ostrej Bramy i Ratuszowy, oba ze starannie zaprojektowanymi elementami małej architektury, zieleni i wody. Na Ratuszowym postawiono też wielofunkcyjny budynek.

Komunikacyjnym kręgosłupem założenia jest ulica Wierna prowadząca do linii kolejowej. Swobodną przeciwwagą dla niej jest biegnąca po półokręgu ulica przecinająca większą część osiedla. Mamy tu więc do czynienia z przemyślaną kompozycją urbanistyczną, dzięki której Wilno ma

szansę uniknąć monotonii. To typowa miejska struktura różniąca się od wielu koszarowych i w całości wygradzonych inwestycji deweloperskich. Osiedle zaczyna już funkcjonować – w parterach kilkunastu zrealizowanych budynków ulokował się handel i usługi. Na przystanek PKP dowozi mieszkańców linia autobusowa.

Nawiązania do modernizmu

Na pochwałę zasługuje także architektura. Proste, kameralne budynki o trzech lub czterech kondygnacjach, autorstwa pracowni Hermanowicz Rewski Architekci, utrzymane są w tym samym stylu, choć różnią się bryłą i szczegółami elewacji. Udanie nawiązują do dobrych tradycji modernistycznych. Kompozycja ich fasad z przestronnymi loggiami jest na tyle zróżnico-





wana, że nieco pretensjonalnym i zbędnym dodatkiem wydają się umieszczone na ścianach płaskorzeźby – widoki panoram i zabytków Wilna. Zabudowę osiedla ukształtowano tak, by między blokami powstały zielone dziedzińce. Wygrodzono je w dyskretny sposób, podobnie jak wewnętrzne podwórka kamienic w starej zabudowie. Całość sprawia kameralne i bardzo harmonijne wrażenie.

Nauka na błędach

Oddana do użytku część osiedla budzi uznanie wprowadzeniem odpowiednich relacji między zabudową i wolnymi od niej przestrzeniami. Dzięki dobrym proporcjom i dość szerokim ulicom nie czuć tutaj ciasnoty. Na uwagę zasługuje też wysoka jakość projektu i wykonania publicznych placów oraz przystanku kolejowego. Cieszy duża liczba lokali przewidzianych na usługi i handel, choć próżno szukać w projekcie miejsc na szkołę lub przedszkole. Całość wprowadza ład i prawidłowo organizuje przestrzeń w zaniedbanej dotąd okolicy.

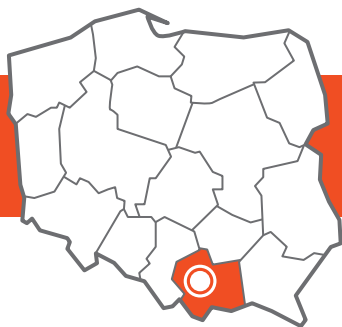
Pozytywny efekt to zasługa projektantów oraz dewelopera, który uczy się na swoich błędach. Dom Development odpowiedzialny jest przecież za o wiele gorzej rozwiązane osiedla lub dobre formalnie, lecz całkowicie wygrządzone Marina Mokotów. Osiedle Wilno zrywa z tym dziedzictwem i dobrze rokuje na przyszłość. Miłym akcentem jest jego nazwa, daleka od anglojęzycznych tworów, którymi raczą nas spece od marketingu. Tym razem wykorzystano sentyment do kresowego miasta, co znajduje także odzwierciedlenie w nazewnictwie placów czy wystroju budynków. Wydaje się więc, że będzie to funkcjonalne, przyjazne i sensownie skomunikowane osiedle – wzór do naśladowania.

Koleją sprawniej

Pionierskie w Warszawie połączenie osiedla z nowym przystankiem PKP przywraca należne znaczenie zbiorowemu transportowi kolejowemu. Wyraźnie góruje on w tym przypadku nad niewydolną komunikacją samochodową. To wciąż rzadki przykład wykorzystania kolei do sprawnego skomunikowania różnych części miasta i odciążenia ulic od nadmiernego ruchu.



ZEDAM
CLUB
NAJME
300 091



Kraków

Park Ładu

Informacje o projekcie

Nazwa: Park Kulturowy Stare Miasto Kraków

Lokalizacja: obszar Starego Miasta ograniczony ulicami Straszewskiego, Podwale, Dunajewskiego, Basztową, Westerplatte, św. Gertrudy, Bernardyńską oraz fragmentem bulwaru Wisły do ulicy Podzamcze, łączącej się ze Straszewskiego

Podmiot realizujący: Gmina Miejska Kraków

Jednostka projektowa: Gmina Miejska Kraków

Wykonawca: Gmina Miejska Kraków

Okres realizacji: uchwała Rady Miasta Krakowa z 3 listopada 2010 r. (wejście w życie: 7 grudnia 2011 r.) – bezterminowo

Dane kontaktowe: Urząd Miasta Krakowa, Wydział Informacji, Turystyki i Promocji Miasta, pl. Wszystkich Świętych 3-4, 31-004 Kraków, www.bip.krakow.pl



Zabytkowe miasto zawsze przyciąga turystów. Lokalni przedsiębiorcy i kupcy walczą o ich uwagę, wieszając coraz krzykliwsze szyldy i reklamy. Miasto zaczyna tracić na urodzie, a urzędnicy zastanawiają się, jak przywrócić mu właściwy wygląd. W Krakowie wymyślono rozwiązanie, które dobrze służy publicznej przestrzeni i może stać się inspiracją dla innych.

Przez ostatnie lata zdążyliśmy przywyknąć do oblepionych banerami ścian zabytków i zwykłych domów, nielegalnych reklam, płacht zasłaniających całe budynki czy koślawych tablic reklamowych. Walka z chaosem estetycznym jest trudna, bo nie ułatwia jej niedoskonałe prawo. W krakowskim magistracie udało się jednak znaleźć sposób na polepszenie jakości przestrzeni za pomocą ustawy o ochronie i opiece nad zabytkami z 2003 r. Determinacja krakowian jest w pełni zrozumiała. Od lat 90. XX w. bezskutecznie walczyli z reklamami, które wisiały nawet na Sukiennicach czy kościele Mariackim.

Mandat za chaos

Rozwiązaniem było utworzenie tzw. parku kulturowego na staromiejskim obszarze, wpisanym na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Park taki to wydzielony obszar, na którym w szczególności można chronić tzw. krajobraz kulturowy i wyróżniające się krajobrazowo tereny z zabytkami nieruchomymi. Powinny być one charakterystyczne dla miejscowej tradycji budowlanej i osadniczej. Utworzenie parku pozwala na ściślejsze i bardziej restrykcyjne ustalenia niż miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W Krakowie szyldy i reklamy znajdujące się na terenie parku nie mogą mieć krzykliwych kolorów oraz – podobnie jak daszki czy markizy – zasłaniać cennych detali zabytkowych budowli. Nie wolno też samowolnie zmieniać barw elewacji, kształtu dachów, wysokości kalenic czy wystroju fasad zabytków. Uregulowano również kwestię stawiania ogródków gastronomicznych – można je lokować tylko na płycie Rynku Głównego. Ustalono nawet wygląd osłaniających je parasoli. Zabroniono stawiania tymczasowych kramów w bramach, przejściach i przejazdach. Z kolei płachty reklamowe na rusztowaniach remontowanych budynków nie mogą wisieć dłużej niż rok. Restrykcje te nie są martwe, bo opracowano specjalny taryfikator, który pozwala naliczać kary za np. nielegalnie wywieszane reklamy. Wysokość mandatów zależy nie tylko od powierzchni szyldu, ale i czasu jego ekspozycji.

Konsultacje z zachętą

Egzekwowanie tych zapisów było jednak możliwe dopiero po uchwaleniu szczegółowego planu ochrony oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Plan ochrony wszedł w życie pod koniec 2011 r. Później, podczas półrocznego okresu przygotowawczego specjalny zespół zinwentaryzował ponad 10 tys. obiektów: szyldów, tablic, gablot. Ustalono, ile z nich zamontowanych jest nielegalnie i czy spełniają wymogi zapisane w planie ochrony parku. Zmianom towarzyszyły indywidualne rozmowy z przedsiębiorcami działającymi na terenie parku, którym czasem nie podobało się ograniczanie swobody działalności gospodarczej. Z myślą o nich wprowadzono więc zachęty, np. bezpłatne reklamy na internetowych stronach miasta w zamian za usunięcie szyldu lub tablicy. Dzięki konsultacjom i rozmowom z mieszkańcami łatwiej można było uzyskać aprobatę dla proponowanych rozwiązań. Magistrat zadbał też o medialne nagłośnienie działań. Informował o nich nie tylko na swoich stronach internetowych, ale i za pomocą mediów, które włączyły się w kampanię.





Parasolem w prawo

W Krakowie nie obyło się bez prób ominięcia przepisów. Przedsiębiorcy, zmuszeni do usunięcia szyldów, wynajmowali „żywe reklamy” – osoby uzbrojone w tablice z anonsem. Gdy magistrat uznał to za nielegalne zajmowanie pasa drogowego, „żywe reklamy” zaczęły się przemieszczać. Nośnikiem reklamowym bywał nawet trzymany przez nie parasol z napisem. Urzędnicy zlecili jednak ekspertyzę prawną, która orzekła, że i takie działania są niezgodne z zapisami dotyczącymi parku.

Reklama reglamentowana

Sprzężenie tych działań zakończyło się powodzeniem. W połowie 2013 r. liczba reklam i szyldów na samej ulicy Floriańskiej spadła z ok. 350 (stan z końca 2011 r.) do ponad 200. I choć pierwsze efekty osiągnięto stosunkowo szybko, to trzeba pamiętać, że prace nad wprowadzeniem parku kulturowego w Krakowie nie były łatwe – trwały od 2004 r. Złożyły się na nie szczegółowe analizy przestrzeni, estetyki i historii miejsca. Rozróżniono m.in. kilka typów wnętrz urbanistycznych: od placów, przez skwery, po podwórka. Skatalogowano dominanty, ciągi piesze i osie widokowe. Cały czas opracowywano zasady ochronne. Uchwalono też miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Starego Miasta spójny z zapisami dotyczącymi parku. Dziś, widząc powodzenie akcji, przedstawiciele miasta zapowiadają, że z żelazną konsekwencją będą egzekwować wprowadzone przepisy. Przymierzają się do objęcia parkiem kulturowym także krakowskiego Kazimierza.

Wzór do naśladowania

Krakowski przykład pokazuje, jak wiele znaczy determinacja w dążeniu do poprawy ładu przestrzennego. Urzędnikom udało się znaleźć narzędzie, które pomogło im w walce z estetycznym chaosem. Do zagadnienia podeszli z konsekwencją, pamiętając przy tym o znaczeniu takich działań, jak rozmowy, konsultacje czy kampanie medialne. Przestrzenny chaos wynika bowiem nie tylko ze złej woli, ale i niewiedzy tworzących go osób.

Wypracowane w wyniku wymiany argumentów rozwiązania mają dużo większą szansę, by być potem egzekwowane. I choć Kraków nie jest jedynym miastem w Polsce, które wprowadziło park kulturowy, to ze względu na pionierski charakter i dużą skalę, ich działaniami zainteresowali się parlamentarzyści z sejmowej komisji kultury i środków masowego przekazu. Chcą zaproponować przepisy podobne do krakowskich rozwiązań w formie ustawy dotyczącej nie tylko obszarów zabytkowych.



OLD
BUTTERY

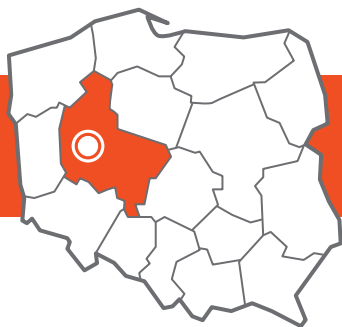
MODA
ITALIA

TACO

moda italia

TACO
MEXICANO

KR
71F



Dąbrowka

Podmiejska osada

Informacje o projekcie

Nazwa: Dąbrowka Osada Leśna

Lokalizacja: wieś w gminie Dopiewo, na południowo-zachodnich obrzeżach Poznania, teren po zachodniej stronie ulicy Poznańskiej, w pobliżu lasu i indywidualnej zabudowy jednorodzinnej, w bliskim sąsiedztwie trasy S11

Podmiot realizujący: Linea Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: zespół arch. Piotr Pietkiewicz, arch. Remigiusz Fiszer, arch. Szymon Osijewski, arch. Paweł Kardach, arch. Tomasz Łubiński, arch. Bogusława Bryl, inż. Paweł Matuszek, arch. Adam Wędrychowicz

Wykonawca: Linea Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2001-2012

Najważniejsze wyróżnienia: 2013 – wyróżnienie w konkursie „Najlepiej zagospodarowana przestrzeń publiczna w Wielkopolsce 2012”

Dane kontaktowe: Linea Sp. z o.o., ul. Cedrowa 27, 62-070 Dąbrowka, www.dabrowka.com.pl



Jeśli już koniecznie wyprowadzać się z miasta, to w dobrze zagospodarowane rejony. Życie w wysnionym domu z ogródkiem staje się bowiem trudne, gdy w pobliżu nie ma szkoły i podstawowych usług. Wyjątkowe pod tym względem jest podpoznańskie osiedle w Dąbrowce.

Polacy masowo wyprowadzają się na obrzeża aglomeracji. Kuszą ich niższe ceny oraz wciąż popularna wizja idyllicznego życia w domu z ogródkiem. Od ponad dekady mamy więc do czynienia z suburbanizacją równie silną, co chaotyczną. Na odrobnionych działkach wyrastają przypadkowe domy o słabej architekturze rodem z katalogu. Kakofonia form i barw niszczy krajobraz oraz zaciera granicę między miastem a przestrzenią niezabudowaną. Generuje także problemy finansowe i infrastrukturalne – korkują się niewydolne drogi dojazdowe, konieczna jest budowa sieci wodociągowych i kanalizacji. Pozytywnym zaskoczeniem jest inwestycja mieszkaniowa w podpoznańskiej Dąbrowce. Bo, jeśli przyjąć, że suburbanizacja jest nieunikniona, to dobrze, gdy odbywa się w sposób kontrolowany i w zasięgu transportu zbiorowego.

Leśna, chociaż w polu

Niewielka wieś Dąbrowka, leżąca kilka kilometrów od południowych granic Poznania, jeszcze dwie dekady temu nikomu nie kojarzyła się z mieszkaniową enklawą. Na obszarze kilkudziesięciu hektarów firma Linea – deweloper i pracownia projektowa – postanowiła zbudować osiedle „Osada Leśna”. W kraju, gdzie najlepiej sprzedaje się architektura tradycyjna, nierzadko o dworcowej proveniencji, zaryzykowano i postawiono na zabudowę bliską modernizmowi. Pojawiły się proste bryły nawiązujące do typowego domu z dwuspadowym dachem albo do modernistycznej kostki, starannie zaprojektowanej i rozróżnionej. Spójności wszystkim budynkom nadała oszczędna biało-szara kolorystyka, połączona z drewnianymi akcentami okładzin, ogrodzeń i stolarki okiennej.

Inwestycję realizowano etapami. Powstało kilkanaście szeregów kameralnej zabudowy jedno- i wielorodzinnej, liczących od kilku do kilkunastu budynków. Rozplanowano je wzdłuż ulic o półkolistych, miękkich liniach tworzących w miarę przejrzysty szkielet osiedla. Przy łukowatych ulicach przesunięcia domów tworzą niekiedy uskoki, dzięki którym uniknięto monotonii. Znaczna część szeregowców odcina się od ulicy za pomocą dobrze zaprojektowanych, ale raczej masywnych murów, z bramami i garażowymi wiatami strzegącymi prywatności. Korzystnie wyglądają nieliczne ulice, których domy grodzone są dyskretniej lub w ogóle nie mają plotów od frontu. Pomiędzy zespołami domów powstały piesze, zielone pasáže. Jeden z nich,



z rekreacyjnym skwerem, wiodzie ku lasowi na obrzeżach zabudowy, od którego inwestycja wzięła swą nazwę. Osiedle przecina ulica Poznańska, łącząc je z oddaną niedawno do użytku obwodnicą Poznańską zapewniającą łatwe skomunikowanie z miastem. W pobliżu jest też przystanek kolejowy, który – przy lepszej częstotliwości kursów – mógłby zapewnić sprawne i szybkie połączenie z Poznaniem.

Dali gminie szkołę

Dąbrówka to nie tylko mieszkania. W kilka lat po rozpoczęciu inwestycji deweloper zainwestował w obiekty użyteczności publicznej. Postawił m.in. ośrodek usługowo-handlowy „Aurora” z dużym sklepem spożywczym i kilkoma punktami usługowymi. Architekci zaprojektowali też





oszczędny w formie kościoła z dzwonnicy oraz – już zbudowany – dom parafialny z kaplicą. W 2012 r. oddano do użytku ciekawie zaprojektowaną szkołę podstawową. Projekt oraz działkę pod budynek podarował gminie inwestor. Obok niej planowane jest także przedszkole, a po drugiej stronie ulicy Poznańskiej, blisko „Aurory” – centrum usługowe o profilu medycznym, sportowym i rekreacyjnym. Placę przed tymi obiektami mają współgrać ze sobą i tworzyć wyraźne centrum osiedla. Na razie jednak jest ono nieczytelne. Przecina je ruchliwa ulica Poznańska, a plac przed „Aurorą” rozmywa się przestrzennie, będąc głównie parkingiem.

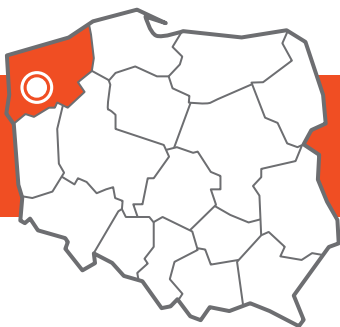
Jeszcze nie miasto

Dzięki konsekwentnemu planowaniu i spójnej formie domy znalazły nabywców. Postawione budynki i działki są raczej niewielkie, ale cieszy przestrzoność osiedla. Nie oszczędzono na szerokości ulic czy przestrzeni wspólnej, choć jeden duży plac rekreacji to trochę za mało, jak na założenie o tej skali. Brak ten uzupełnia pośrednio przestrzeń wokół szkoły. Kilka skwerów należałoby jeszcze zagospodarować, a wzdłuż ulic mogłaby pojawić się wysoka zieleń, dzięki której płynnie odbywałoby się przejście z zabudowy w obszar leśny – obecny w nazwie, choć nie w przestrzeni osiedla. Deweloperowi należą się słowa uznania za budowę ośrodka usługowego i współpracę przy stawianiu szkoły oraz kościoła. Bo mimo że powstał tu w miarę czytelny i spójny układ ulic oraz pasaży, brakuje określonego centrum porządkującego całość założenia. Być może zaistnieje ono, gdy powstanie planowany wielofunkcyjny obiekt, a przestrzeń przy nim i „Aurorze” zostanie uporządkowana. Szkoda, że w centrum nie ulokowano kościoła. Jego planowana dzwonnica wyraźnie zaznaczałaby najważniejszą przestrzeń osiedla.

Kontrastowe inwestycje

Osada Leśna w Dąbrówce jest wynikiem udanej realizacji modelu, w którym biuro projektowe należy do inwestora świadomego wartości dobrej architektury i przestrzeni. Osiedle nie jest bowiem jedyną inwestycją w tym rejonie. Sąsiednie zabudowania to typowa podmiejska „deweloperka”, której forma jest świadectwem niższej świadomości estetycznej inwestujących oraz projektantów. Kontrast między osiedlami jest przez to wyraźny.





Stargard Szczeciński

Kwartał na medal

Informacje o projekcie

Nazwa: rewitalizacja śródmiejskich kwartałów w Stargardzie Szczecińskim

Lokalizacja: północna część śródmieścia, kwartał „C” ograniczony ulicami Marszałka Józefa Piłsudskiego, Adama Mickiewicza, Wojska Polskiego

Podmiot realizujący: Stargardzki TBS Sp. z o.o.

Jednostka projektowa: Michał Bay Studio A4 Sp. z o.o.

Wykonawca: SPB „MARBUD” Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2009-2012

Najważniejsze wyróżnienia: 2012 – wyróżnienie oraz I miejsce w głosowaniu internetowym na najpopularniejszą modernizację w Polsce w XVII edycji konkursu „Modernizacja roku 2012” w kategorii obiekty mieszkalne; 2012 – nagroda II stopnia w konkursie „Budowa roku 2012” w kategorii budynki biurowe rewitalizowane

Dane kontaktowe: Stargardzkie TBS Sp. z o.o., ul. Struga 29, 73-110 Stargard Szczeciński, www.tbs.stargard.pl



W ostatnich latach pojęcie „rewitalizacja” jest często stosowane jako zamiennik modernizacji lub kapitalnego remontu. To znaczne uproszczenie terminu, który oznacza kompleksową zmianę miejskiej przestrzeni: od remontu, przez przebudowę, po kwestie społeczne i mieszkaniowe.

Uchwalanych przez samorządy programów rewitalizacyjnych jest sporo, ale tylko niektóre z nich kończą się wymiernym sukcesem w skomplikowanych realiach prawnych, które nie ułatwiają działania tam, gdzie zagmatwane są kwestie własnościowe, społeczne i lokalowe. Są jednak przykłady, które pokazują, że można podejść do zagadnienia kompleksowo, kreatywnie i z sukcesem. Należy do nich rewitalizacja kwartału zabudowy w Stargardzie Szczecińskim.

Wojska na muralu

W stargardzkim centrum, przez dwa lata zupełnej zmianie uległa część tzw. kwartału „C” z zabudową z lat 1878-1925, między ulicami Mickiewicza, Wojska Polskiego i Piłsudskiego. Rewitalizacja objęła 9 zniszczonych kamienic z 45 mieszkaniami o bardzo niskim standardzie. Stargardzki TBS wykonał te prace w ramach Lokalnego Programu Rewitalizacji i Remontów Miasta Stargard Szczeciński na lata 2007-2013 i bliźniaczego projektu na lata 2010-2020. Koszt inwestycji wyniósł ok. 19 mln zł. Część pieniędzy TBS uzyskało w formie preferencyjnego kredytu Banku Gospodarstwa Krajowego, pozostałe środki pochodziły m.in. z komercyjnej sprzedaży lokali oraz budżetu miasta. Przed przystąpieniem do prac projektanci przestudiowali dawne plany i widoki rewaloryzowanych domów. Rezultatem są tablice na temat historii kamienic, które po przebudowie umieszczono na klatkach schodowych. O przeszłości miejsca przypomina też mural na ścianie dziedzińca, na którym widać ulicę Wojska Polskiego sprzed prawie stu lat. Jeden z nowych budynków wzbogacił się z kolei o artystyczny portal z danymi adresowymi przedwojennych mieszkańców Stargardu.

Panele i pastele

Przebudowa kwartału zaczęła się jesienią 2009 r. Dwa domy znajdujące się w najgorszym stanie wyburzono. Na ich miejscu stanęły nowe budynki. Jeden z nich, czterokondygnacyjny, o wysokich parterach handlowych, zaakcentował narożnik ulic Piłsudskiego i Mickiewicza. Pozostałe kamienice zostały gruntownie zmodernizowane i przebudowane. Typowa dla małych miast dwu- i trzykondygnacyjna zabudowa z niskim poddaszem zyskała dodatkowe miesz-

kalne piętro. Odrestaurowano większość skromnych detali elewacji, zachowując przy tym tradycyjną drewnianą stolarkę okien. Nowsze formy otrzymała ostatnia, nowa kondygnacja – wykończona szarosrebrnymi panelami. Nad wejściami do kamienic umieszczono dyskretne daszki. Fasady pomalowano na pastelowe zielenie, żółcie i pomarańcze.

Piętrowe ogrody

W części podwórza, z którego usunięto chaotyczne zabudowania gospodarcze, powstał trzy-poziomowy parking na 75 aut przylegający do zajmującego część dziedzińca budynku – prywatnej własności, której nie objął, niestety, program rewitalizacji. Umiejętnie wykorzystano nachylenie terenu. Dzięki temu hala parkingowa przylega jedynie do handlowych parterów ulicy Wojska Polskiego. Część dachu parkingu zagospodarowano trawnikiem i przedogórkami mieszkań. Na powstały w ten sposób taras można dostać się windą, której szyb stanął





pośrodku podwórza. Dźwig obsługuje garaż oraz zapewnia dostęp do mieszkań zaprojektowanych z myślą o niepełnosprawnych. Odnowiono także niższą część dziedzińca od strony ulicy Piłsudskiego. Znalazły się tu drewniano-betonowe stoły i siedziska o prostej formie, mały plac zabaw, zieleni i alejki spacerowe. Wszystkie partery od strony ulic zostały przeznaczone na usługi i handel.

Pierwsi mieszkańcy wprowadzili się do nowych lokali w 2011 r. Całość prac trwała do wiosny 2012 r. TBS oddało do użytku 58 mieszkań, zgodnie ze stosowaną przez Towarzystwo zasadą wymieszania osób o najrozmaitszym statusie społecznym. Powstały mieszkania dla ludzi o różnym stopniu zamożności: własnościowe, realizowane w formule TBS oraz komunalne. Są też dwa lokale dla niepełnosprawnych ruchowo, dwa mieszkania dla wychowanków domu dziecka przystosowujących się do normalnego życia oraz jedno mieszkanie docelowe dla osoby opuszczającej dom dziecka.

Wrażliwość i harmonia

To, co udało się w Stargardzie Szczecińskim, to rzadki przykład ożywienia mieszkalnej części śródmieścia. Kompleksowe działanie, przemyślany projekt oraz społeczna wrażliwość inwestora stały się źródłem tego sukcesu. Stargardzka rewitalizacja pokazuje, jak szanować historyczną tkankę i przetwarzać ją zgodnie z nowymi potrzebami i standardami. Bo choć budynki kwartału uległy znacznym przemianom, to zachowały swój dawny charakter. Ich spójna forma wzbogaca okolicę, w której pojawiły się ład i harmonia, nieco tylko osłabione zbyt pastelowymi kolorami fasad. Na uwagę zasługuje gruntowna i przemyślana przebudowa wnętrza kwartału, które z podwórzowej graciarni zamieniło się w przyjazną wspólną przestrzeń. Nie bez znaczenia jest odwoływanie się do przeszłości, co pozwala nowym mieszkańcom wytworzyć współczesną tożsamość tego miejsca.

Bez wykluczenia

Wielkim atutem stargardzkiej realizacji jest wymieszanie osób o różnym statusie społecznym i utworzenie mieszkań o specjalnym przeznaczeniu. Nie powstała w ten sposób enklawa dla bogatych lub, przeciwnie, społecznie wykluczonych. To przykład myślenia, które tworzy prawidłową strukturę miasta, integruje jego mieszkańców i zapobiega powstawaniu społecznych gett.



2009
2012

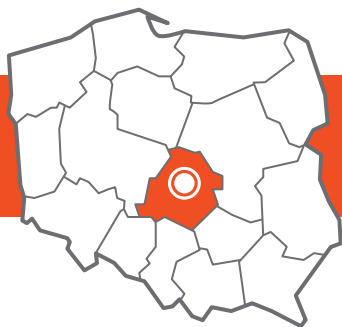
CHINA TOWN ERAB

OTOMAK

WIEŚC DOBRO WEDLIN

SKLEP FIRMOWY

SKOPODŁO



Łódź

Miejscy krawcy

Informacje o projekcie

Nazwa: Łódź – zszywanie miasta

Lokalizacja: centrum miasta, kwartał ulic Piotrkowska, Narutowicza, Kilińskiego i Tuwima

Podmiot realizujący: Miasto Łódź – Miejska Pracownia Urbanistyczna, Towarzystwo Urbanistów Polskich – oddział w Łodzi

Jednostka projektowa: Miasto Łódź – Miejska pracownia urbanistyczna, Towarzystwo Urbanistów Polskich – oddział w Łodzi

Wykonawcy: Miasto Łódź – Miejska pracownia urbanistyczna, Towarzystwo Urbanistów Polskich – oddział w Łodzi

Okres realizacji: 2011

Dane kontaktowe: Urząd Miasta Łodzi, Departament Architektury i Rozwoju Miasta, ul. Piotrkowska 113, 90-430 Łódź, www.uml.lodz.pl



Gdy zaczyna się pruć miejska tkanka, rozdarta przestrzeń sama sobie nie poradzi. Organizm miasta trzeba poddać precyzyjnej operacji. Niewiele z niej jednak wyjdzie, jeśli pominiemy zdanie mieszkańców.

Łódź to miasto, które prawie nie ucierpiało w czasie II wojny światowej. Śródmieście nie trzeba było więc odtwarzać lub odnawiać, ale właśnie dlatego znaczna część zabudowy znajduje się dziś w fatalnym stanie. Łódź jest coraz mniej atrakcyjna jako miejsce do życia. Poprzemysłowemu miastu ubywa wciąż mieszkańców. Ostatnie 23 lata to spadek ich liczby o 130 tys., a prognozy na kolejne lata są równie pesymistyczne – do 2035 r. Łódź może stracić prawie 150 tys. obywateli. Trend ten wzbudza niepokój władz samorządowych.

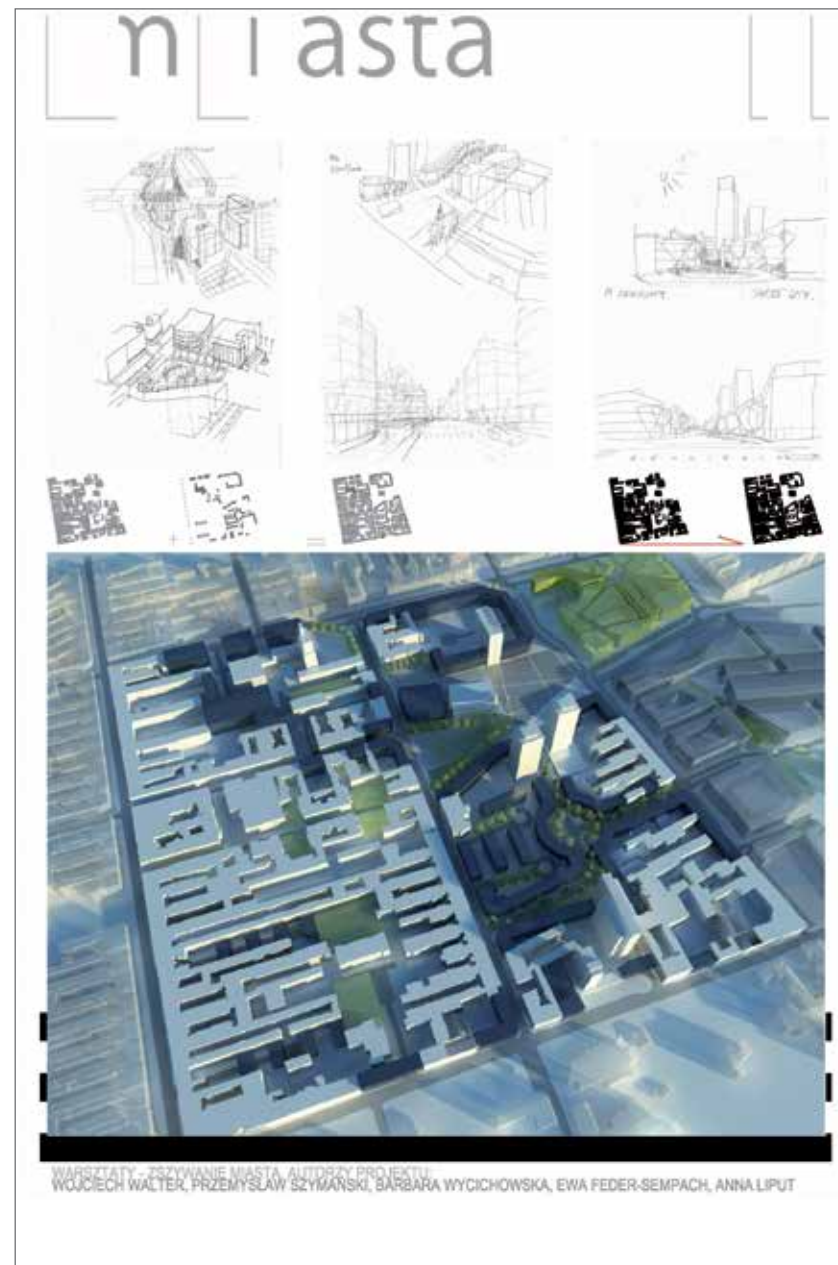
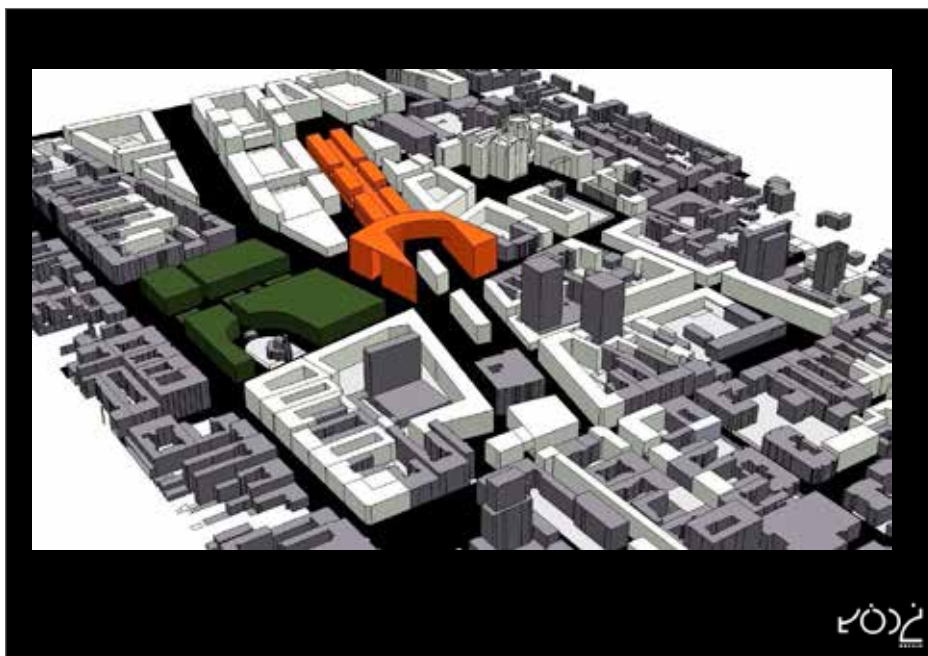
Wizja lokalna i wizja ogólna

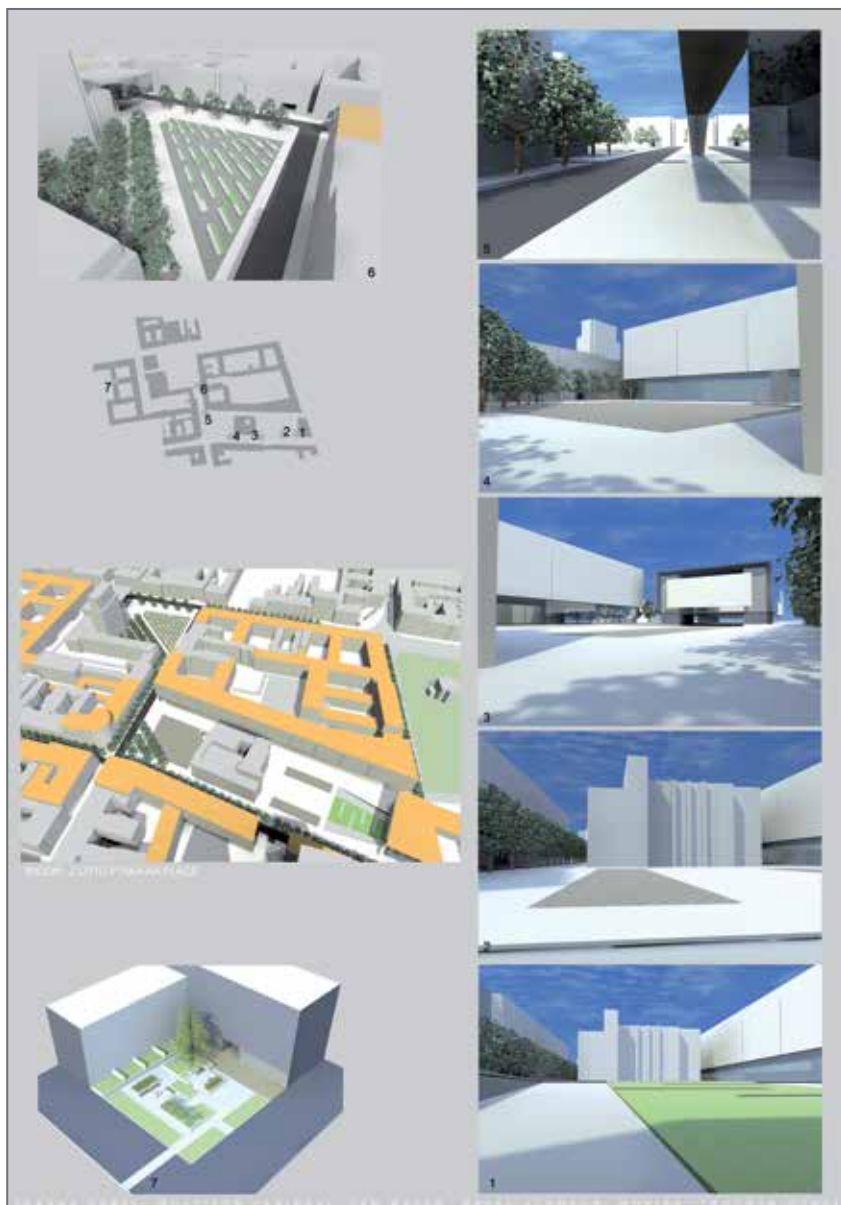
Niekorzystny wizerunek miasta ma zmienić stworzenie Nowego Centrum Łodzi, którego sercem będzie dworzec Łódź Fabryczna przeniesiony całkowicie pod ziemię. Budowa stacji i tuneli już ruszyła, ale wciąż jeszcze jest wiele niewiadomych związanych z tym, co znajdzie się na powierzchni. Niezmiernie ważne jest również powiązanie nowych inwestycji ze starym centrum miasta i jego główną arterią – ulicą Piotrkowską. W listopadzie 2011 r. tym właśnie tematem zajęli się uczestnicy warsztatów „Zszywanie miasta”. Przedmiotem ich rozważań był teren oddzielający śródmieście od planowanego nowego centrum – obszar pomiędzy nowym dworcem a ulicą Piotrkowską, ograniczony ulicami Tuwima, Kilińskiego i Narutowicza. Jego struktura, zwarta od strony Piotrkowskiej, stopniowo rozrzedza się, by rozmyć się przestrzennie przy dworcu i Łódzkim Domu Kultury (ŁDK) w rejonie chaotycznego węzła drogowego na przecięciu ulic Traugutta i Kilińskiego.

Forma zajęć zaproponowanych przez łódzki oddział Towarzystwa Urbanistów Polskich była nowatorska. Chodziło o to, by wzięło w nich udział jak najwięcej osób zainteresowanych omawianą przestrzenią. Dlatego do uczestnictwa w warsztatach zaproszono mieszkańców, przedsiębiorców, przedstawicieli samorządu i administracji publicznej, urbanistów, architektów, a także specjalistów od miejskiej przestrzeni. W pierwszym dniu wykład, poświęcony racjonalnemu planowaniu współczesnych miast i istniejącym już planom dla Łodzi, połączono z wycieczką po obszarze poddanym przeprojektowaniu. Drugiego dnia odbyła się dyskusja. Uczestników podzielono na dziesięcioosobowe grupy, w których znaleźli się zarówno specjaliści, jak i mieszkańcy. Dzięki debacie wybrano wytyczne projektowe dla siedmiu pięcioosobowych zespołów, które przez następny miesiąc przygotowywały konkretne koncepcje dla całego obszaru.

Z dworca po kulturę

Wytyczne podzielono w zależności od tego, jak często grupy zgłaszały konkretne postulaty. Główne dyrektywy zakładały m.in.: powiązanie nowo projektowanych obszarów z centrum Łodzi, dopełnienie miejskich kwartałów zabudową szanującą historyczny kontekst, utworzenie nowych terenów zielonych, zwiększenie bezpieczeństwa (doświetlenie, monitoring), uspokojenie ruchu (budowa podziemnych parkingów, wytyczenie ciągów pieszych i rowerowych), aktywną politykę najmu miejskich lokali (preferencje dla działań kulturalnych i artystycznych). Prezentacja prac opartych na tych założeniach odbyła się na początku grudnia. Zwycięzcę wybierały ze swego grona same zespoły projektowe. Najlepiej oceniono pracę warszawskiego zespołu Joanny Erbel, Wojciecha Fabińskiego, Jana Mazura, Rafała Stompóra i Moniki Trochym-Cynke. Zaproponowali oni dwa nowe place naprzeciw ŁDK i przed filharmonią, zabudowanie ślepych ścian i uzupełnienie mocno wyszczerbionych pierzei ulic Kilińskiego i Narutowicza. Założyli też uspokojenie ruchu samochodowego, a wyjście z dworca przesunęli tak, by naprowadzało na dom kultury i dalej w stronę ulicy Piotrkowskiej. W planowanych budynkach połączyli powierzchnie mieszkaniowe z komercyjnymi.





Wszystkie zaproponowane przez zespoły rozwiązania zrobiły wrażenie na władzach miasta, które postanowiły zaadaptować część pomysłów w procesie tworzenia planu miejscowego dla Nowego Centrum Łodzi (planowany termin uchwalenia: 2014 r.). Jedną z bardziej znaczących modyfikacji wcześniejszych założeń jest przeorientowanie planowanej już wcześniej Bramy miasta. Zgodnie z założeniami zwycięskiej pracy sporej wielkości budynek przy ulicy Kilińskiego ma teraz kierować znajdującym się w nim prześwitem z dworca w stronę ŁDK i Piotrkowskiej. Wcześniejsze plany zakładały otwarcie bramy na ulokowany z boku park Moniuszki. Ponadto teren, którym zajmowano się podczas warsztatów, został finalnie jedną z trzech stref planowanego Nowego Centrum Łodzi.

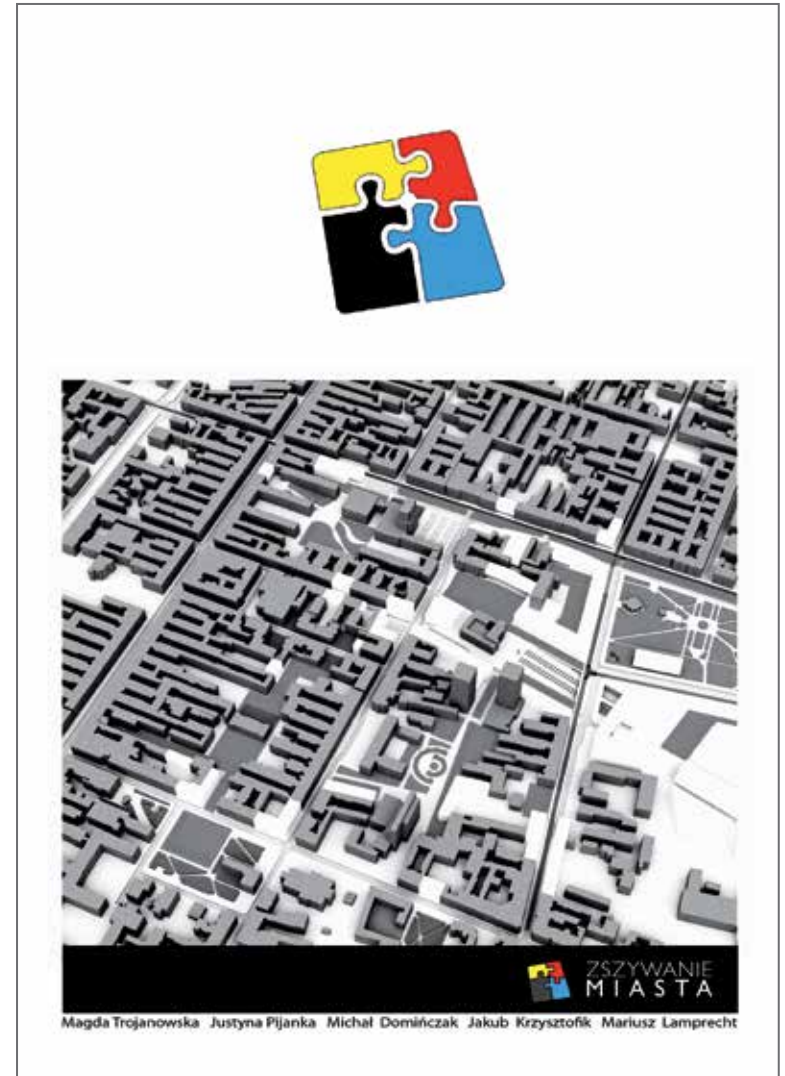
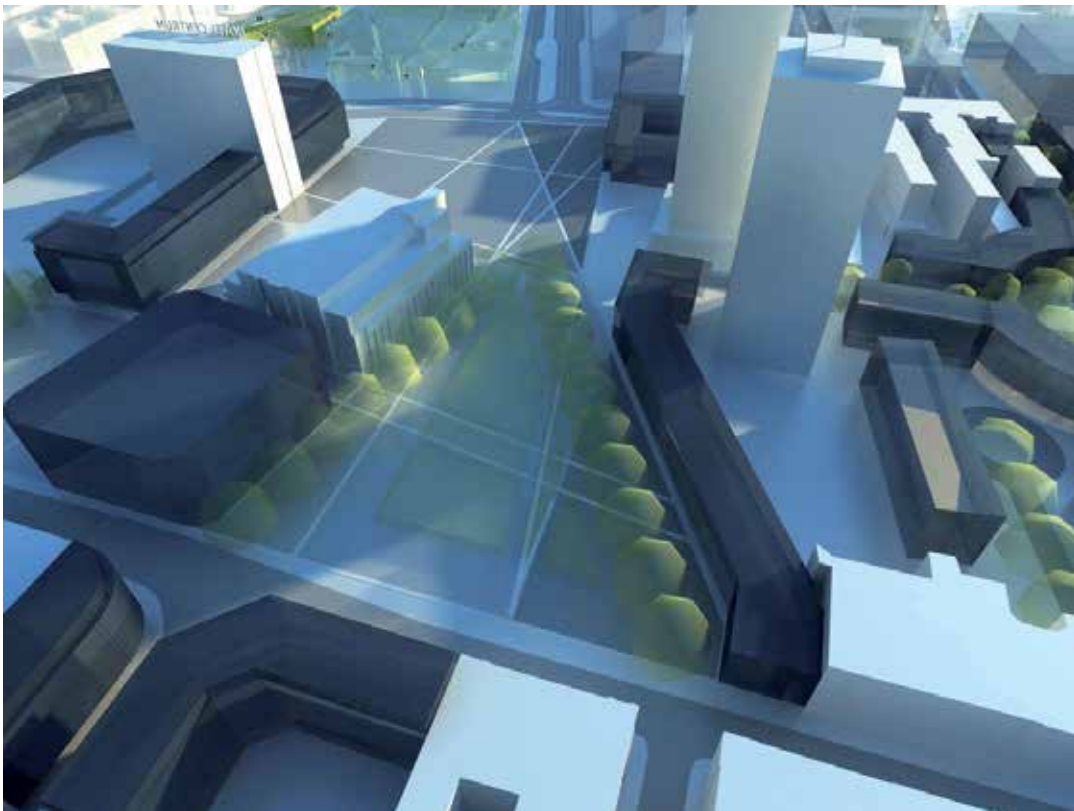
Nowa jakość debaty

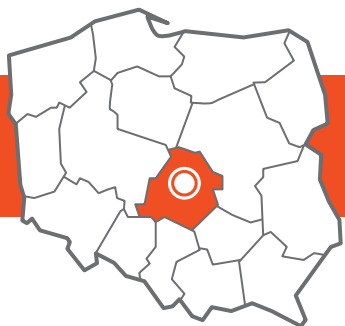
Warsztaty pokazały, jak wiele pomysłów może powstać podczas interdyscyplinarnych działań, do których są zapraszani zarówno specjaliści, jak i mieszkańcy. Debata poprzedzona wizją lokalną oraz merytorycznymi wykładami prowadzi do bardziej konstruktywnych wniosków niż konsultacje urządzone bez merytorycznego wprowadzenia w dane zagadnienie. Dyskusja pozwoliła też zmniejszyć liczbę potencjalnych konfliktów i nieporozumień jeszcze przed etapem projektowym. Organizatorzy narzekali jednak na zbyt mały udział mieszkańców w warsztatach, mimo nagłośnienia działań przez media i urząd miasta. Akcje tego typu powinny być urządzone częściej. Dzięki nim coraz więcej osób będzie miało okazję współdecydować o losach swojego miasta.

Pozytywne deliberacje

Łódzkie warsztaty miały wiele cech tzw. sondażu deliberatywnego. To coraz częstsza metoda badania preferencji mieszkańców, która pozwala uniknąć zbierania opinii pochopnych lub nieprzemyślanych. Uczestnikom sondażu dostarczana jest najpierw podstawowa wiedza na temat danego zagadnienia. Dopiero w oparciu o nią opiniują oni w sposób merytoryczny różne warianty projektów lub propozycji. W Polsce metodą tą posłużył się dwukrotnie poznański magistrat (2009, 2012), pytając o formę wykorzystania nowego stadionu i zagospodarowania starej piłkarskiej areny w centrum miasta.

zszywanie
miasta





Łódź

Moda na Młyn

Informacje o projekcie

Nazwa: Lofty Scheiblera w Zespole Fabrycznym K. Scheiblera Księży Młyn w Łodzi

Lokalizacja: ulica Tymienieckiego, południowo-wschodnia część śródmieścia

Podmiot realizujący: Opal Property Developments, MNE Investment Sp. z o.o. w upadłości likwidacyjnej

Jednostka projektowa: Gary Wolff, Paweł Marciniak i Dariusz Witasiak z pracowni Marciniak & Witasiak i zespół

Wykonawca: Sopro Polska Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2006-2010

Najważniejsze wyróżnienia: 2010 – najlepsza polska modernizacja w konkursie „Europe & Africa Property Awards”

Dane kontaktowe: MNE Investment Sp. z o.o., ul. Tymienieckiego 25, 90-350 Łódź, www.uscheiblera.pl



Na obrzeżach polskich miast powstają coraz częściej nowe domy i mieszkania, pustoszeją za to mniej atrakcyjne śródmieścia. Ratunkiem dla nich może być twórcza adaptacja poprzemysłowej zabudowy.

W życiu budynków istnieje taki moment, w którym decyduje się ich „być albo nie być”. To czas, gdy są silnie zdegradowane, a ich niemodna już architektura nie została jeszcze na nowo odkryta. Przeżywała ten okres secesja czy budynki powojennego modernizmu. Doświadczyły go też dzieła architektury przemysłowej, które od ponad dekady coraz częściej jednak restauruje się i przeznaczają na nowe funkcje. Jednym z bardziej znanych przykładów tego typu jest dawna przędzalnia fabryki Scheiblera w Łodzi. Jej adaptacja na cele mieszkalne wpisuje się w przyjętą w Łodzi ideę tworzenia miasta zwarteo.

Mieszkania w przędzalni

Łódzka przędzalnia to część wielkiego przemysłowego założenia z lat 70. XIX w. Na Księżym Młynie, na południowy wschód od śródmieścia Łodzi, ulokowano wtedy miasto w mieście. Powstały nie tylko potężne zabudowania włókienniczej fabryki Scheiblera, ale i postawione przez fabrykanta domy dla robotników, sklepy, szpital, szkoły i park ze stawem. Przemysłowa produkcja zamarła tu w latach 90. XX w. Charakterystyczna bryła największego w Łodzi długiego budynku przędzalni przy ulicy Tymienieckiego zaczęła niszczeć. Zaczęło być o niej głośno po 2005 r., gdy kupił ją australijski deweloper – firma Opal Property Development. Wkrótce ogłosił plany przerobienia wnętrza fabryki na mieszkania, zwane nieco na wyrost loftami. Moda na ten typ lokum (sporej wielkości apartamenty w poprzemysłowej zabudowie), rozpowszechniona w USA już pół wieku temu, przyszła do Polski stosunkowo późno. I to ją właśnie postanowiono wykorzystać przy nagłaśnianiu nowej inwestycji, która początkowo budziła spore kontrowersje.

Komercja i konserwacja

Łodzianie, przywiązani do tradycyjnej funkcji Księżego Młyna, nieufnie podchodzili do zagranicznego inwestora, który nie tylko chciał zaadaptować stare budynki, ale dobudować do nich nowe obiekty. Podejście takie spotkało się z krytyką części środowiska architektonicznego i konserwatorskiego niechętnego zmianom w zabytkowej substancji. Projekt przebudowy powierzono łódzkim architektom Pawłowi Marciniakowi i Dariuszowi Witasiakowi, którzy współ-



pracowali z australijskim projektantem Garym Wolffem. Za największe wyzwanie projektanci uznali próbę pogodzenia komercyjnych oczekiwań inwestora z wymogami konserwatora zabytków, z którym konsultowano całość przeobrażeń przędzalni i jej okolic.

Bez uniformizacji

Inwestycja zaczęła się w 2006 r. od rozbioru kilkudziesięciu dobudówek i przeróbek z czasów PRL. Później przebudowano główny gmach, w którym usunięto nadbudowaną, ostatnią kondygnację, zastępując ją nowym dachem z poddaszowymi mieszkaniami wyposażonymi w zupełnie nowe loggie i tarasy. We wnętrzach zadbano o zachowanie wielkich pofabrycznych okien i żeliwnych słupów nośnych. Odtworzono ceglane detale oraz sygnaturkę na osi wejścia,





wariację na temat dawnej formy. Utworzone wewnątrz atrium przykryto świetlikiem. Komplex wzbogacił się też o zupełnie nowe budynki o formie spójnej z charakterem zabytku, choć wyraźnie wskazującej na współczesny czas realizacji. Pomiędzy zabudowaniami pojawiły się alejki oraz niewielka sadzawka. Utworzono miejsce pod lokale handlowe i usługowe. W 2010 r. inwestycja była gotowa. Oddano do użytku 421 mieszkań. Niektóre z nich mają dość mały jak na typowe lofty metraż (40 m²), choć i tak są sporej kubatury – część pomieszczeń osiąga 4 m wysokości. Zróżnicowana jest też forma i przestrzeń loftów, dzięki temu brak charakterystycznej dla współczesnych realizacji mieszkaniowych uniformizacji. Nietypowe wnętrza oferują niepowtarzalny klimat i duże możliwości aranżacji.

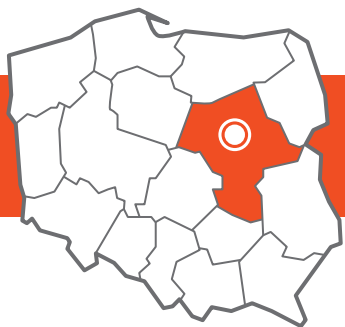
Dziedzictwo i tożsamość

Mimo wielu modyfikacji udało się zachować w dawnej przędzalni niepowtarzalny klimat miejsca. Projektanci zadbali, by urozmaicić formy mieszkań. Pozwoliło to uniknąć nieco koszarowych skojarzeń w budowlu pozbawionej różnicujących ją balkonów, logii czy wykuszy. Niekorzystne jest za to wygrodenienie kompleksu, co ma zapewnić swoście pojmowane bezpieczeństwo jego mieszkańcom. Realizacja ta, będąc enklawą w dość nieprzyjaznej przestrzeni, daje nadzieję na kolejne kompleksowe przekształcenia. I nawet jeśli realizacja Loftów u Scheiblera nie zakończyła się finansowym sukcesem (upadłość inwestora i przejęcie majątku przez syndyka kontynuującego sprzedaż mieszkań), to wpisuje się w korzystny dla Łodzi trend zagospodarowania zniszczonego przemysłowego dziedzictwa, które jest unikatową wartością miasta szukającego swojej nowej tożsamości i funkcji.

Miasto zwarte

Adaptacja przędzalni Scheiblera pociągnęła za sobą zainteresowanie okolicami Księżego Młyna. Lofty i nowa zabudowa zostały zrealizowane m.in. przy pobliskiej ulicy Tylnej. To pozytywny trend „dogęszczania” tkanki miasta w zdegradowanych miejscach. Dzięki niemu tworzy się na nowo jednolity organizm realizujący ideę miasta zwartego – wygodnego w użytkowaniu, ekonomicznego w zarządzaniu oraz przyjaznego w odbiorze.





Warszawa

Salon Warszawy

Informacje o projekcie

Nazwa: Nowy Świat i Krakowskie Przedmieście w Warszawie

Lokalizacja: śródmieście na granicy Starego Miasta, część historycznego traktu komunikacyjnego i reprezentacyjnego łączącego Zamek Królewski z Łazienkami

Podmiot realizujący: Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, Urząd m. st. Warszawy

Jednostka projektowa: pracownia Projektowanie Architektoniczne Dawos Sp. z o.o.

Wykonawcy: konsorcjum firm – Mostostal Warszawa SA (lider); FALBRUK B.B.Z. Falenta SJ; Zakład Usług Brukarskich Adrog SJ; Stabilator Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2006-2008

Najważniejsze wyróżnienia: 2010 – nominacja do głównej nagrody w kategorii rewitalizacja w konkursie „Polska Pięknieje – 7 Cudów Funduszy Europejskich” w kategorii rewitalizacja

Dofinansowanie UE: na projekt „Przebudowa (modernizacja) ul. Krakowskie Przedmieście w Warszawie na odcinku od ul. Świętokrzyskiej do Placu Zamkowego” pozyskano ok. 17,36 mln zł ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego

Dane kontaktowe: Urząd m. st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, www.um.warszawa.pl



Najpiękniejszą nawet ulicę zepsują zaparkowane wszędzie auta. Z Krakowskiego Przedmieścia – miejskiego salonu stolicy – na szczęście udało się usunąć ruch samochodowy i wbrew obawom, Warszawy nie dotknął komunikacyjny paraliż.

Samochody w ciasnej miejskiej zabudowie sprawiają tylko kłopot. Poszerzone jezdnie i parkingi przy chodnikach zabierają miejsce pieszym. Opanowane przez nie miasto przestaje być zwartym, przyjaznym organizmem. Wiele metropolii na świecie, po utracie znaczenia centrum miasta, zaczęło przywracać tę przestrzeń pieszym. Dołączyła do nich również Warszawa, pozwalając urbanistom gruntownie odmienić Krakowskie Przedmieście. Bo mimo że po wojnie pieczołowicie wykreowali je na nowo konserwatorzy, stało się czymś w rodzaju miejskiej autostrady. Kres tej sytuacji położyli projektanci z pracowni Dawos, kierowanej przez Krzysztofa Domaradzkiego.

Jak u Canaletta

Kompleksowy remont ulicy władze miasta postanowiły zrealizować już w 2004 r. Prace udało się przeprowadzić w latach 2006-2008, wkrótce po zakończeniu przebudowy nawierzchni na sąsiednim Nowym Świecie, gdzie uspokojono ruch i poszerzono chodniki. Choć przy Krakowskim Przedmieściu nie przebudowano ani jednego gmachu, zmieniło się ono nie do poznania. Szeroką i ruchliwą jezdnię zwężono do dwóch pasów, po których mogą obecnie jeździć jedynie miejskie autobusy, taksówki oraz samochody obsługujące Pałac Prezydencki. Odzyskaną przestrzeń oddano pieszym – w postaci szerokich chodników, z których o wiele łatwiej dostrzec uroki pierzei i osi widokowych. Uwolnione od ruchu kołowego miejsca spotkań – plac Zamkowy na zakończeniu ulicy oraz pomnik Kopernika – wyodrębniono inną barwą. Na posadzkę ulicy trafiły nie banalne płyty lub betonowa kostka, ale różne odmiany granitu: szary, strzegomski – na chodnikach, żółtawy, chiński – na jezdni i czerwony, szwedzki – przy pomniku Kopernika i placu Zamkowym. Jasna „podłoga” ulicy ma nawiązywać do koloru nawierzchni znanego z obrazów Canaletta. Jej barwy współgrają z architekturą, tworzą dla niej neutralne ramy powiększające optycznie przestrzeń.



Meble z umiarem

Krakowskie Przedmieście to także dobry przykład na łączenie współczesnej małej architektury, tzw. miejskich mebli, z historycznymi formami. Z wyjątkiem tradycyjnych latarni-pastorałów nie naśladowano tu form dawnych. Postawiono na jakość wykonania i umiar. Dzięki grafitowej barwie i oszczędnej, ale precyzyjnej nowoczesnej formie kioski, przystanki i kosze nie konkurują z architekturą. Słupki i ławki tej samej barwy co chodnik wtapiają się w przestrzeń. Podobnie jak i cztery szklane bryły z dawnymi wizerunkami traktu. Wszystkie elementy są funkcjonalnym uzupełnieniem ulicy. Nawet częste plenerowe wystawy prezentowane są tu na estetycznych stojakach i planszach. Dodatkowym urozmaiceniem przestrzeni jest zieleń. Posadzono nowe szpalery drzew, głównie klonów, choć nie uniknięto przy tym kontrowersji związanych z wyciną starych, które – zdaniem konserwatora – zasłaniały widok na zabytki.





Handel się boi

Podczas remontu nie obyło się bez przejściowych trudności. W 2007 r. prace opóźniały się m.in. wskutek nieporozumień między wykonawcami prac budowlanych a magistratem. Właściciele lokali handlowych protestowali, obawiając się utraty zysków z powodu remontu. Trwałe uspokojenie ruchu miało także, ich zdaniem, ograniczyć liczbę zmotoryzowanych kupujących. Finałny efekt spotkał się jednak z prawie jednogłośnie uznaniem specjalistów i mieszkańców, choć wskazywano na nie do końca właściwe rozwiązania dla niepełnosprawnych.

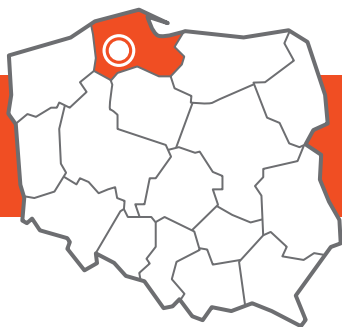
Alternatywa dla galerii

Odmienione Krakowskie Przedmieście to modelowy przykład miejskiego salonu. Przyciąga turystów i jest dla mieszkańców powodem do dumy – mogą utożsamiać się z miejscem, gdzie warto lub wypada bywać. Na uwagę zasługuje kompleksowy charakter przebudowy i jej funkcjonalne połączenie ze zmianami na Nowym Świecie (uspokojenie ruchu). Tłumy ludzi, które można tu zobaczyć w weekendy, to przecież nie wynik ulicznej oferty handlowej, bo tej prawie nie ma, ale wyglądu i atmosfery miejsca. Podświadomie właśnie dla takich wrażeń ludzie często odwiedzają handlowe galerie będące namiastką ulicy. Tym razem jednak to publiczna oferta przypominała, że dobrze zaprojektowana przestrzeń miejska jest i prawdziwsza, i cenniejsza.

Nowoczesne zaplecze

Przy Krakowskim Przedmieściu powstał też nowy element. Na przylegającym do ulicy skwerze Hoovera horyzontalny, dyskretny kawiarniany pawilon, projektu warszawskiej pracowni JEMS Architekci, wkomponował się w pełną zieleni przestrzeń. Lekki, starannie wpisany w otoczenie – nie jest tylko rodzajem nowoczesnego architektonicznego gadżetu, ale funkcjonalnym zapleczem ulicy o spacerowo-towarzystkim i gastronomicznym charakterze. Obok niego utworzono obniżony względem ulicy placyk z amfiteatralnymi schodami i wodną kaskadą – miejsce na koncerty i festyny.





Chojnice

Miasto zadbane

Informacje o projekcie

Nazwa: odnowa i rewaloryzacja zespołu staromiejskiego w Chojnicach

Lokalizacja: położony centralnie obszar staromiejski, na północ od ulicy Sukienników

Podmiot realizujący: Urząd Miasta Chojnice

Jednostka projektowa: Urząd Miasta Chojnice

Wykonawcy: konsorcjum firm „Wysoccy” Wiesław Wysocki, Mirosław Wysocki SJ i Przedsiębiorstwo Budownictwa Komunalnego Sp. z o.o.; konsorcjum firm Polskie Pracownie Konserwacji Zabytków SA i PDM Przedsiębiorstwo Drogowo-Mostowe Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2001-2007

Najważniejsze wyróżnienia: 2006 – nagroda marszałka województwa pomorskiego w I edycji konkursu „Najlepsza przestrzeń publiczna województwa pomorskiego”; 2008 – finalistą XII edycji konkursu „Modernizacja roku 2007”; 2008 – I miejsce w II edycji konkursu „Najlepiej zagospodarowana przestrzeń publiczna w Polsce”; 2011 – laureat konkursu „Modernizacja roku 2010”

Dofinansowanie UE: miasto pozyskało środki ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na dwa projekty, w tym 11,6 mln zł na „Rewitalizację zdegradowanych obiektów i otoczenia po byłym szpitalu w Chojnicach” oraz 3,66 mln zł na „Restaurację obiektów dziedzictwa kulturowego w Chojnicach – Bazylika Mniejsza z otoczeniem”

Dane kontaktowe: Urząd Miejski w Chojnicach, Stary Rynek 1, 89-600 Chojnice, www.miastochojnice.pl



Sporo większych miast nie może się pochwalić taką determinacją i kompleksowym podejściem, jakimi wykazała się 40-tysięczna miejscowość na Pomorzu. Dzisiejsze centrum Chojnic to zupełnie inne miejsce niż ponad dekadę temu.

Pojedyncze działania nierzadko giną w niezmienionym otoczeniu. Zamiast nadawać nowy ton okolicy ulegają czasem jej złemu stanowi i degradują się ponownie. Dlatego wartościowe jest każde kompleksowe podejście do odnowy miasta. Dobry przykład dały Chojnice, gdzie przez rok gruntownie odmieniono Stare Miasto otoczone malowniczymi miejskimi murami. Do początków XXI w. było to miejsce rozjeżdżane przez auta, z przypadkowymi nawierzchniami ulic i formami małej architektury.

Historyczny kostium

Kompleksowa odnowa Starego Rynku i przyległego do niego obszaru rozpoczęła się w lipcu 2001 r. i zakończyła już po roku. Projekt przebudowy wykonał architekt miejski Andrzej Ciemieński. Zmiany były znaczne. Z ruchu wyłączono część śródmiejskich ulic, przerabiając je na deptaki zespolone ze Starym Rynkiem, na który można teraz wjechać autem tylko z jednej strony. Główny plac miasta i kilka ulic otrzymało nową, spójną wizualnie nawierzchnię – połączone szary granit z kostką o różnych odcieniach ceglastej czerwieni. Wymieniono też wszystkie elementy małej architektury: ławki, lampy, donice, słupki, kosze na śmieci. Projektant postawił na ich historyzującą formę. Rynek wzbogacił się o nową, efektownie iluminowaną fontannę w stylu nawiązującym do klasycyzmu.

Odnowiono kilka kamienic. Największą i najbardziej kontrowersyjną zmianą przy Starym Rynku była przeróbka budynku mieszkalnego z lat 60. XX w. zajmującego większą część południowej pierzei. Modernistyczną, oszczędną w formie fasadę podzielono na części imitujące dawną kamieniczną architekturę. Każdy fragment zróżnicowano kolorem oraz dodatkami w postaci attyk, gzymsów, balkonów i okiennych obramień. Dawny blok udaje dziś pięć kamieniczek.

Podczas rewitalizacji nie zapomniano o zieleni. Szpalerami drzew obsadzono Stary Rynek. Gazony z niską zielenią ustawiono też w ciągu deptaków: 31 Stycznia i Kościuszki, dochodzących do rynku.

Czytelne i lubiane

Po roku zmian śródmieście Chojnic zmieniło się diametralnie. W obrębie dawnych murów miejskich powstał spójny, czytelny i dobrze zorganizowany obszar. Utworzenie deptaków zwiększyło reprezentacyjną przestrzeń publiczną, która przestała ograniczać się tylko do rynku. Zwiększyło się też bezpieczeństwo i wygoda, ożyły uwolnione od samochodów ulice o estetycznej, równej nawierzchni. Stary Rynek i jego otoczenie stały się miejscem atrakcyjnym i lubianym przez turystów oraz mieszkańców. Chojniczanom spodobał się powrót do historyzujących form. Zainspirowani zmianami właściciele prywatnych kamienic odnawiali je chętniej i w duchu zbliżonym do działań rewitalizacyjnych.

Miasto nie spoczęło na laurach i w 2005 r. ruszyła kompleksowa rewitalizacja zespołu ośmiu XIX-wiecznych budynków położonych na wschodnich obrzeżach starówki, ok. 300 m od rynku. Po konserwacji obiekty przystosowano do nowych potrzeb. Mieszczą się w nich dziś Wszehniczna Chojnicka oraz dwie biblioteki. Odnowiono także otoczenie: uporządkowano zielone przedpole założenia, powstały parkingi, plac zabaw oraz nowe nawierzchnie ulic. Opuszczony fragment śródmieścia ożył i stał się – zgodnie z intencją – centrum kulturalnym. Wykorzystując fundusze unijne, udało się miastu wyremontować gotycką bazylikę mniejszą pw. Ścięcia św. Jana Chrzyciela oraz przyległe do niej ulice, co jeszcze bardziej podniosło walory Starego Miasta.





Konsekwencja i atrapy

Spójny projekt (i jego zdecydowana realizacja) w krótkim czasie przywróciły starówce przestrzenną spójność i zapomniane do niedawna atuty. Efekt ten byłby słabszy, gdyby rynek i ulice remontowano etapami przez kilka lat. Poza bazyliką i szpitalem odżył ostatnio pobliski park 1000-lecia. Co roku remontuje się kolejne kamienice starówki.

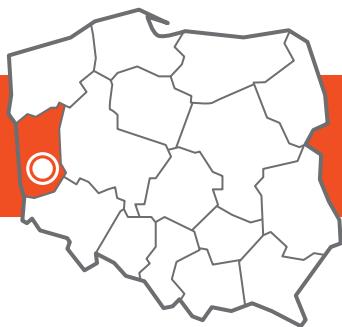
Dyskusyjne są jedynie niektóre kwestie estetyczne. Mała architektura niepotrzebnie usiłuje naśladować dawne formy. Nowoczesne elementy wysokiej jakości pasowałyby bardziej do różnorodnej architektury starówki. Z większym wyczuciem można też było potraktować blok przy rynku: razi kontrast między autentyczną, historyczną zabudową a tanimi, styropianowymi atrapami dawnych fasad w krzykliwych barwach. I tutaj lepsza byłaby dobra jakościowo współczesna forma.



Całościowo i zdecydowanie

Odmienione Stare Miasto od razu stało się wizytówką Chojnic. To dowód, że warto działać zdecydowanie i kompleksowo. Krótkie, intensywne działania w efekcie dają bardziej widoczne rezultaty, a ich wzajemne oddziaływanie jest pełniejsze. Łatwiej też o akceptację zmian przeprowadzonych w sposób całościowy.





Nowa Sól

Frontem do portu

Informacje o projekcie

Nazwa: rewitalizacja dzielnicy portowej w zabytkowej części miasta Nowa Sól

Lokalizacja: wschodnia część miasta, nad basenem portowym będącym odnogą Odry

Podmiot realizujący: Urząd Miasta i Gminy Nowa Sól

Jednostka projektowa: Biuro Projektowo-Inżynierskie Redan Sp. z o.o.

Okres realizacji: 2009-2015

Dofinansowanie UE: na projekt „Rewitalizacja dzielnicy portowej w zabytkowej części miasta Nowa Sól” pozyskano ok. 7,18 mln zł z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubuskiego 2007-2013

Dane kontaktowe: Urząd Miasta i Gminy Nowa Sól, ul. marsz. Józefa Piłsudskiego 12, 67-100 Nowa Sól, www.gminanowasol.pl

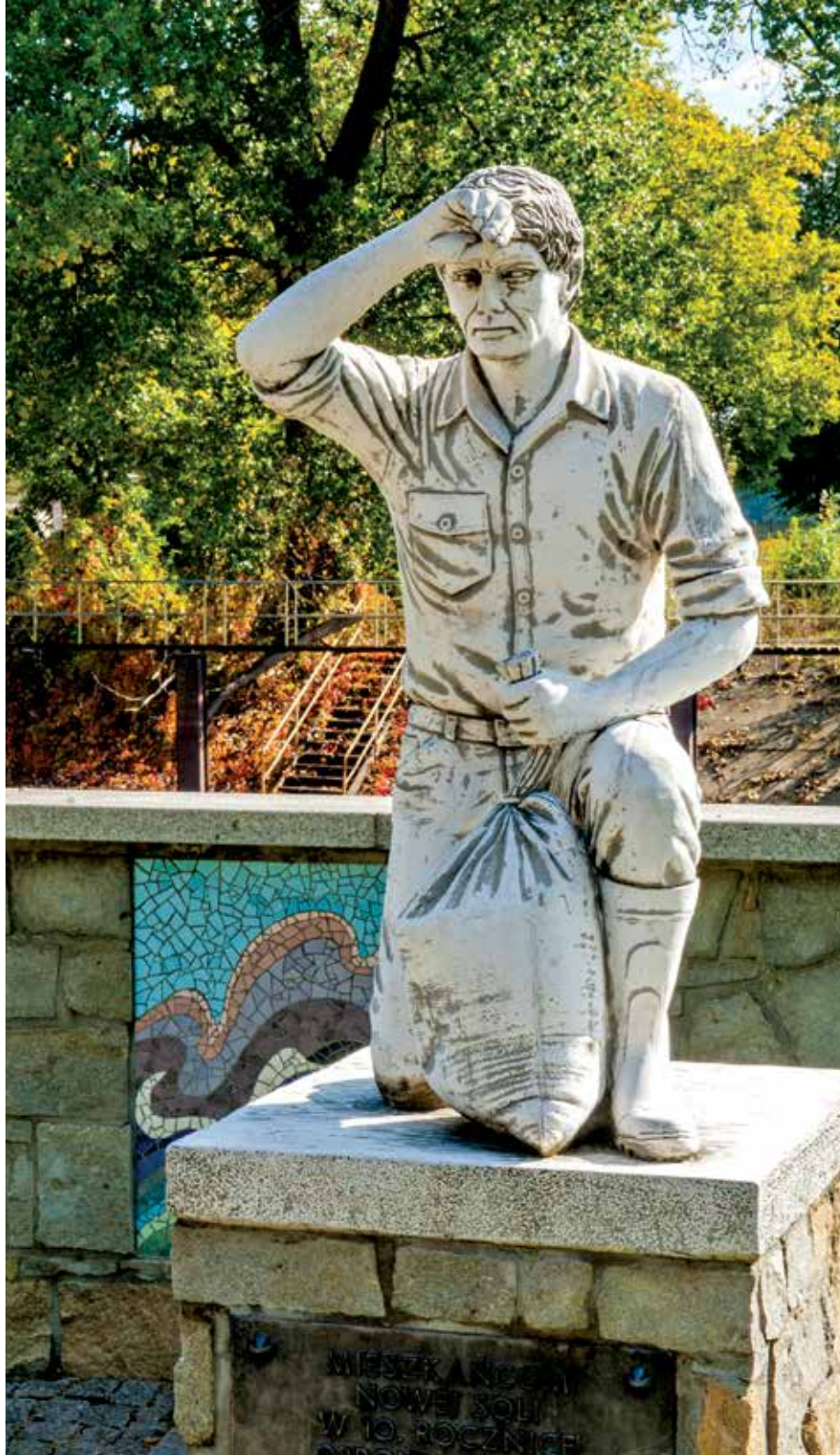


Powrót miasta nad wodę to nie tylko budowa bulwarów i domów. Chcąc odrodzić tereny nad rzeką, warto zadbać, by tętniła ona życiem. Można w ten sposób przyciągnąć turystów. Wiedzą o tym w Nowej Soli, do której jeszcze kilka lat temu nie zawiązały stateczki, jachty czy kajaki.

Przed kilkoma dekadami ruch na polskich rzekach zaczął zamierać. Coraz mniej było na nich transportowych statków, podupadać zaczęły rzeczne porty, a ich tereny stawały się coraz mniej przyjazne. Opuszczone rzeki nie zapełniły się, jak to ma miejsce w Europie, turystycznymi stateczkami lub barkami, które po prostu nie miałyby gdzie się zatrzymać. Dla władz Nowej Soli nadrzeczna zapaść stała się wyzwaniem. Skierowały swoją uwagę na port nad Odrą będący zaniedbanym obszarem wokół rzeczno-basenu. Później zajęły się najstarszym obszarem miasta – dzielnicą portową, zdegradowaną, nieatrakcyjną i mającą opinię niebezpiecznej. Po kilku latach, miejsce, gdzie nie zaglądali ani mieszkańcy, ani turyści, pełne jest spacerowiczów i wodniaków.

Krasnal za mostem

Tak jak w przypadku kilku innych miast impulsem do rozpoczęcia inwestycji była wielka powódź w 1997 r. W pierwszej kolejności konieczne było wzmocnienie brzegów rzeki, co ostatecznie zrobiono w 2007 r. Powstała wtedy długa, solidna ściana przeciwpowodziowa, którą wieńczy kamienny mur. Wzdłuż niego zbudowano spacerową promenadę ze ścieżką rowerową. Dzięki tej inwestycji Nowa Sól uniknęła zniszczeń podczas ponownej wysokiej wody w 2010 r. Mur i promenada dały impuls do dalszych zintegrowanych działań. W latach 2007-2009 odnowiono teren portu po drugiej stronie basenu. Najważniejszą zmianą było utworzenie wodnej przystani, która powstała przy głównym nurcie Odry, na północnym krańcu portowego cypla. Mieści się tam jachtowa marina oraz dwie przystanie: kajakowa i dla statków pasażerskich. Można dojść do nich z portowego bulwaru nowym łukowatym mostkiem. Przerzucona nad kanałem kładka jest swego rodzaju charakterystyczną bramą do portowego basenu. Zapleczem dla mariny i łącznikiem między nią a miastem stały się odnowione zielone tereny parku nadodrzańskiego oraz parku Krasnala (utworzonego bliżej centrum w 2008 r.). Nazwa tego ostatniego w dowcipny sposób upamiętnia czasu, gdy masową produkcją ogrodowych krasnali nowosolanie rekompensowali sobie utratę zatrudnienia w fabrykach zamkniętych w latach 90. XX w. Basen portowy oczyszczono, zaczęły go napowietrzać aeratory – jeden z nich pełni rolę fontanny. W basenie zwodowano też małe pływające wyspy z zielenią. Odnowione tereny nadrzeczne przyciągnęły spacerowiczów, turystów i wodniaków. Niestety, by dojść do portu, musieli pokonać zaniedbaną dzielnicę tuż przy nim.



Po remontach – turyści

Po nabrzeżu przyszedł więc czas na tkankę miejską. W 2009 r. ze wsparciem unijnym ruszył program rewitalizacji dzielnicy portowej, zaniedbanej wyrwy w przestrzeni pomiędzy odnowionym portem a resztą miasta. Władze Nowej Soli chciały nie tylko wyremontować zaniedbane kamienice i skwery, ale także stworzyć przyjazne miejsca spotkań, w których mieszkańcy mogliby spędzać czas wolny. Wyremontowano ratusz oraz zwodzony most o unikalnej konstrukcji na kanale portowym. Odnawiano stopniowo kamienice oraz place, przede wszystkim plac św. Floriana na osi prowadzącej do portowego mostu. Z zaniedbanego skweru zmienił się w przyjazną przestrzeń – z posągami patrona placu, ławkami, dyskretną fontanną oraz posadzką o geometrycznej kompozycji z granitu. Nową nawierzchnię zyskał też plac Solny i kilkanaście ulic. Odnowiono również część skwerów, podwórzy i zabudowań gospodarczych. Dzięki podobnym wzorom i materiałom wykończeniowym tworzą one spójną całość i organizują przestrzeń nawet tam, gdzie kamienice i domy nie doczekały się remontu. Odnowa portowej dzielnicy jeszcze się bowiem nie zakończyła. Miasto planuje kolejne remonty, także z unijnym dofinansowaniem. Liczy też, że w ślad za odnowioną infrastrukturą ruszą w dzielnicy usługi i gastronomia. Docelowo portowa okolica ma stać się silną turystyczną atrakcją.



Nowym statkiem w długi rejs

Miasto myśli, by przyciągnąć jeszcze więcej turystów drogą wodną. Dlatego od 2011 r. prowadzi polsko-niemieckiemu projektowi „Odra dla turystów 2014 – rozwój turystyki wodnej na transgranicznym obszarze Doliny Środkowej Odry”. Przedsięwzięcie, dofinansowane z unijnych środków, ma na celu turystyczne ożywienie rzeki na Szlaku Doliny Środkowej Odry oraz rozbudowę i odnowę portów na 224-kilometrowym odcinku między Bytomiem Odrzańskim a Kostrzynem nad Odrą. W ramach projektu zbudowano też dwa nowe statki pasażerskie, które w 2013 r. odbyły swoje dziewicze rejsy.

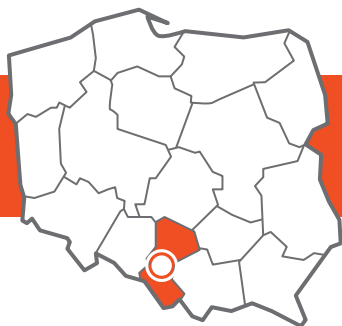
Rzeka możliwości

Dzięki kompleksowym i przemyślanym działaniom Nowa Sól zmienia się z miasta bardzo zaniedbanego i osłabionego gospodarczo w miejscowość przyjazną mieszkańcom i przyjeźdnym. To zasługa energicznych władz, które wyznaczyły sobie sensowne cele i umiejętnie wykorzystały możliwość unijnego dofinansowania. Teren portu i przyległej do niego dzielnicy jest już wizytówką Nowej Soli. Dzięki uporządkowaniu i odnowieniu całego obszaru jest tu też, co podkreślają służby porządkowe, o wiele bezpieczniej. Warto zaznaczyć, że samorząd nie ograniczył się tylko do odnowy miejskiej tkanki, lecz zaangażował się również w ożywienie ruchu na Odrze. Synergia tych działań z pewnością się opłaci – drogą wodną przybywać będzie coraz więcej turystów. Już teraz liczba miejsc w marinie bywa czasem niewystarczająca.





Woda porządkuje rynek



Ślemień

Informacje o projekcie

Nazwa: rynek w Ślemieniu

Lokalizacja: wieś w woj. śląskim, ok. 12 km na wschód od Żywca

Podmiot realizujący: Gmina Ślemień

Jednostka projektowa: Pracownia Projektowa Architektury Krajobrazu Januszówka

Wykonawca: firma budowlana Elmata Siwiec M.

Okres realizacji: 2010

Najważniejsze wyróżnienia: 2011 – wyróżnienie w konkursie „Piękna wieś województwa śląskiego” w kategorii najlepsze przedsięwzięcie odnowy wsi; 2012 – finalistą plebiscytu na „Ulubieńca Polski 200-2012” w VII edycji konkursu „Życie w architekturze”

Dofinansowanie UE: na projekt „Rozwój infrastruktury turystycznej w Gminie Ślemień” pozyskano ok. 2,99 mln zł z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego 2007-2013

Dane kontaktowe: Urząd Gminy Ślemień, ul. Krakowska 148, 34-323 Ślemień, www.slemien.pl



Fontanna to częsty motyw odnowionych rynków i ryneczków w Polsce. Nowo stawiane wodotryski przybierają jednak nierzadko banalne formy. Tym bardziej cieszy ambitne zagospodarowanie rynku we wsi na Żywiecczyźnie. Tutejsza fontanna to przemysłany urbanistycznie koncept.

Nawet najmniejszej miejscowości potrzebna jest jasno określona, czytelna, centralna przestrzeń – plac, rynek. Nierzadko kształt takich miejsc zupełnie się zaciera. Przeobrażają się one w parkingi lub targowiska i tylko z nazwy pozostają rynkiem lub placem. Podobnie było we wsi Ślemień na Żywiecczyźnie. Tutejszy niewielki rynek przylegał do drogi wiodącej przez wieś i miał dość nieforemny kształt: pokryty asfaltem, pośrodku umieszczono klomb wydzielony biało-czerwonymi słupkami. Rosło na nim kilka iglastych drzewek różnych gatunków, które przesłaniały widok na domy. Była to typowa dla wielu małych miejscowości antyprze-strzeń – podjazd i parking dla samochodów dojeżdżających do posesji i restauracji oraz sklepu znajdujących się przy Rynku. Władze gminy postanowiły to zmienić i nadać placowi kształt oraz formę organizującą teren i przyciągającą mieszkańców. Wykonaniem projektu zajęła się Pracownia Projektowa Architektury Krajobrazu Januszówka z Bielska-Białej.

Woda zamiast iglaków

Przebudowa całkowicie odmieniła to miejsce. Usunięto chaotyczny klomb, a całą, opadającą lekko ku drodze przestrzeń zakomponowano na nowo. Centralną jej część zajęła płaska, kaskadowa fontanna o czterech stopniach oraz znajdująca się powyżej niej płyta rynku. Prostą i nowoczesną formę zróżnicowano poprzez umiejscowienie po jednej stronie fontanny trzech małych pomostów na granicy każdej z kaskad. Przylegają do nich proste drewniane ławki, nadające rytm założeniu. Przedzielone donicami z zielenią miejsca do siedzenia znajdują się też na obrzeżu zbiornika. Woda przepływa w nim zgodnie z nachyleniem rynku, a stopnie fontanny wyposażono w podświetlenie, które wieczorem podkreśla optycznie podział niecki na cztery części. Fontannę można użytkować w elastyczny sposób. Po opróżnieniu z wody służyć może jako przedłużenie płyty rynku, znajdującej się powyżej. Dzięki temu zimą fontanna nie jest miejscem martwym. Uzupełnia rynek i służy spotykającym się tu mieszkańcom. Dyskretnym dodatkiem do całości założenia jest niska zieleń, z jednej strony oddzielająca rynek od ulicy, a z drugiej wypełniająca jego przestrzeń w głębi.

Na ratunek pierzejom

Tak utworzona regularna przestrzeń uporządkowała wizualnie miejsce. Ulicom wokół niej przywrócono regularny kształt, wykładając je kamienną kostką o barwie i kształcie różnej od nawierzchni chodników. W wyraźny sposób wydzielone zostały ciągi piesze, pieszo-jezdne i jezdne. Ponadto teren odwodniono, zainstalowano nowe oświetlenie oraz monitoring. Całość tworzy spójne założenie, które jest miejscem sprzyjającym spotkaniom i nawiązywaniu kontaktów. Zwarta forma fontanny, harmonijna kompozycja, oszczędne operowanie elementami małej architektury nadaje rynkowi jednolitą formę, której z pewnością nie tworzą chaotyczne i przypadkowe pierzeje placu.





Mały a cieszy

Mimo że skala założenia jest niewielka, rynek w Ślemieniu pokazuje, jak wiele dobrego zrealizować może przemyślany i nowoczesny w formie projekt. Dzięki niemu nawet mała miejscowość może wzbogacić się o przestrzeń publiczną o klasie zbliżonej do realizacji wielkomiejskich. Chaotyczna dotąd przestrzeń zaistniała na nowo w strukturze wsi, która odzyskała swój centralny punkt. Wysoka jakość i funkcjonalność placu przyciąga mieszkańców, którzy czują się tu przyjemnie i bezpiecznie. Zgodnie z założeniami nowy rynek podnosi też walory turystyczne miejscowości, a jego forma sprzyja obecnie urządzaniu na nim zabaw lub kulturalnych imprez. Cieniem na inwestycji kładą się jedynie wykryte nieprawidłowości związane z pozyskiwaniem unijnej dotacji. Mimo to przykład Ślemienia godny jest naśladowania w innych miejscowościach o podobnej wielkości.

Przestrzeń nas urządza

Przykład rynku w Ślemieniu pokazuje wyraźnie, jak dobrze urządzona przestrzeń potrafi osłabić niekorzystne oddziaływanie chaotycznej lub zaniedbanej architektury. Ujednolicenie nawierzchni, nadanie placom i skwerom regularnych kształtów, zlikwidowanie przestrzeni niczych i odpowiednie zakomponowanie małej architektury potrafi silnie zorganizować przestrzeń zaburzoną przez nieharmonijnie zestawione ze sobą budynki. Dobrze zakomponowane formy odwracają uwagę od przestrzennych niedostatków.







PODSUMOWANIE

Szanując przestrzeń,



„Ludzie są miastem” – pisał William Szekspir. Dzięki ich determinacji, woli oraz zaangażowaniu miasto każdego dnia się zmienia. To nasze działania przyczynią się albo do rozwoju miast, albo do ich stagnacji i chaosu.

Wybór celu wydaje się prosty, trudniej jednak przychodzi nam wskazanie narzędzi i metody, dzięki którym rozwój przebiegałby w sposób harmonijny i zgodny z potrzebami mieszkańców. Od jakości zagospodarowania przestrzeni zależy atrakcyjność naszego miejsca zamieszkania i wypoczynku, atrakcyjność inwestycyjna. Współczesne spojrzenie na przestrzeń wymaga przede wszystkim uwzględnienia aspektów odnoszących się do dobra wspólnego wszystkich mieszkańców, a nie tylko użytkowników danego miejsca. Idea dobra wspólnego jest zatem fundamentem istnienia miast i stanowi nowy paradygmat rozwoju regionalnego. Jej wyrazem jest umiejętność dialogu i współdziałania oraz odpowiedzialność za los drugiego mieszkańca, a także nakierowanie na osiągnięcie wspólnych korzyści. Współcześnie materialnym wyrazem dobra wspólnego jest m.in. miejski transport zbiorowy, przestrzeń publiczna, komunalny zasób mieszkaniowy, sprawny system oświatowy.

Prezentowane w niniejszej publikacji projekty reprezentują szerokie spektrum działań projektowych, przestrzennych i realizacyjnych. Wśród analizowanych przykładów jest wiele inwestycji na światowym poziomie. Dotyczy to przede wszystkim pojedynczych obiektów architektonicznych. Drugą ważną grupę stanowią projekty związane z działaniami mającymi na celu wspieranie rewitalizacji i modernizacji miast, poszczególnych obiektów oraz przekształcanie ich na nowe cele. Kolejną tworzą przedsięwzięcia związane z szeroko pojętymi usługami, obejmujące centra handlowe, galerie i inne tego typu założenia przestrzenne. Nieliczną grupę stanowią projekty związane z przestrzeniami publicznymi i projektami infrastrukturalnymi.

W osiągnięciu ładu przestrzennego możemy i powinniśmy odwoływać się do doświadczenia i pozytywnych przykładów. Temu właśnie służy niniejsza publikacja. Dobra praktyka w zakresie kształtowania przestrzeni jest działaniem złożonym – produktem wspólnej pracy architektów, urbanistów, inwestorów i urzędników.

Istotne jest to, jak dobre praktyki są postrzegane przez mieszkańców miast. Przez ostatnie dziesięciolecia edukacja w zakresie plastyki i sztuki (dziedziny najbliższe urbanistyce) była ograniczona. To częściowo tłumaczy powszechny brak wrażliwości estetycznej i obojętność na zmieniającą się przestrzeń. Do tego dochodzi brak poszanowania dobra wspólnego. Wciąż zdarzają się dewastacje nowych inwestycji, co można tłumaczyć niską świadomością społeczną.

Jak ten stan rzeczy poprawić? Zmianę postaw i wrażliwości można osiągnąć poprzez prowadzenie konsultacji z mieszkańcami, angażowanie ich do warsztatów, które uczą czym jest przestrzeń oraz w jaki sposób możemy się nią dzielić i z niej korzystać. Z pewnością do tego przyczyniają się także krytyczne publikacje obnażające błędy w planowaniu rozwoju miast. Poważną luką jest niedostateczna promocja dobrych przykładów. Stąd pierwsza próba wyłonienia i opisanie przedsięwzięć, które mogą stanowić wzorzec w zakresie kształtowania ładu przestrzennego.

szanujemy się nawzajem

Od połowy lat 90. XX w. nasze miasta rozrastają się na zewnątrz (przybywa suburbiów), a przecież nadmierna ich wielkość przysparza rozmaitych problemów: komunikacyjnych, społecznych i planistycznych. W tej „drodze ku lepszej przyszłości” zapominamy, jak wielką wartością jest przestrzeń. Nie szanujemy jej, bo mamy jej dużo i korzystamy z niej bez umiaru. Nie szanując jej, przestajemy też szanować innych jej użytkowników.

Idea miasta zwartej, w którym wszystkie przestrzenie są wykorzystane w racjonalny sposób oraz tworzą jednolitą całość, skłania do tworzenia projektów dobrych, poprawiających jakość zagospodarowania przestrzeni. Doświadczenia zebrane w trakcie przygotowywania publikacji mogłyby się przyczynić do analiz i badań, których wynikiem powinno być opracowanie programów zapobiegania zjawisku rozlewania się polskich miast i powstawania niekończących się przedmieść.

Ważnym aspektem jest wykorzystanie przykładów dobrych praktyk w celach marketingowych i popularyzatorskich. Dziś w wielu mediach dominuje przekaz negatywny – wskazuje się przede wszystkim na zjawiska, które mają utwierdzać w przekonaniu, że Polska to kraj brzydki. Nikną w szumie medialnym nieliczne działania promujące pozytywne przykłady. Dlatego warto większy nacisk położyć na zmianę tych proporcji. Liczymy, że przyczyni się do tego również nasza publikacja.

Ład przestrzenny oraz dobra praktyka w tym zakresie mogą budować wizerunek miast, wsi czy regionu. Tak jak w średniowieczu powodem do dumy mieszkańców była katedra, tak dziś wywoływać ją mogłaby chociażby jedna realizacja z zakresu dobrej praktyki w zachowaniu ładu przestrzennego.

Zacytowane na wstępie słowa Williama Szekspira („ludzie są miastem”) winny nadać naszym działaniom planistycznym humanistycznego wymiaru. Taki sam wydźwięk ma też sentencja św. Augustyna: „miasta nie składają się tylko z domów i ulic, ale też z ludzi i ich nadziei”. Ład przestrzenny będziemy osiągać tylko wówczas, gdy w wyniku nowych inwestycji nie zawiedzimy ludzkich oczekiwań.



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE

Szukajmy inspiracji _____	6
---------------------------	---

DOBRE PRAKTYKI

Fabryka wolnego czasu _____	10
Wrocław cieszy się Renomą _____	14
Węzeł dobrze rozwiązany _____	18
Otwarcia na miasto _____	22
Kręgosłup Edukacji Narodowej _____	26
Rajski ogród _____	30
Kopernikański przewrót nad Wisłą _____	34
Stadion otwarty na otoczenie _____	38
Nad morze bez zebry _____	42
Wyspa skarb _____	46
Stare, nowsze, najnowsze _____	50
Port wysokich lotów _____	54
Sypialnia z ratuszem _____	58
Przestrzeń to nie kwestia gustu _____	62
Moduły zamiast papieru _____	66
Miasto w mieście _____	68
Gdańsk zmapowany _____	72
Kompleksowo i jednolicie _____	74
Stolica w stolicy _____	76
Park ładu _____	80
Podmiejska osada _____	84
Kwartal na medal _____	88
Miejscy krawcy _____	92
Moda na Młyn _____	96
Salon Warszawy _____	100
Miasto zadbane _____	104
Frontem do portu _____	108
Woda porządkuje rynek _____	112

PODSUMOWANIE

Szanując przestrzeń, szanujemy się nawzajem _____	118
---	-----



Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl
www.popt.gov.pl
Departament Polityki Przestrzennej
tel. 22 273 76 50



Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013

ISBN: 978-83-7610-454-6
Egzemplarz bezpłatny

