

KATARZYNA PLUTA*

PROJEKTOWANIE URBANISTYCZNE JAKO NARZĘDZIE KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W PROCESIE REWITALIZACJI TERENÓW PRZEMYSŁOWYCH I KOLEJOWYCH

URBAN DESIGN AS AN INSTRUMENT OF SHAPING PUBLIC SPACES IN THE PROCESS OF REVITALIZATION OF INDUSTRIAL AND RAILWAY AREAS

Streszczenie

Obecnie projektowanie urbanistyczne jest niezbędnym narzędziem w procesie kształtowania krajobrazu miasta, w tym harmonijnych przestrzeni publicznych. W procesie tym niezwykle istotne jest ograniczanie wzrostu terytorialnego miast i popieranie rozwoju ich wewnętrznych obszarów, między innymi przez przekształcanie zdegradowanych obszarów przemysłowych, kolejowych, portowych i innych. Artykuł przedstawia wybrane przykłady rewitalizacji obszarów przemysłowych i kolejowych w miastach europejskich ze szczególną uwagą na rozwiązania przestrzeni publicznych w kształtowanych zespołach.

Słowa kluczowe: miasto europejskie, rewitalizacja, przestrzeń publiczna

Abstract

At present urban design is an indispensable instrument in the process of shaping the landscape of the city, including shaping harmonious public spaces. In this process very important factor is limiting of territorial growth of cities and supporting the development of their inner areas, among other things by transformation of degraded industrial, railway, harbour and other areas. Article presents examples of revitalization of railway and industrial areas in European cities with detailed analyses of public spaces in urban complexes.

Keywords: European city, revitalization, public space

* Dr inż. arch. Katarzyna Pluta, Zakład Projektowania Urbanistycznego i Krajobrazu Wiejskiego, Wydział Architektury, Politechnika Warszawska.

1. Wstęp

Obszary przemysłowe i kolejowe w miastach podlegają obecnie różnym przekształceniom spowodowanym między innymi transformacją przemysłu oraz zmianami technologii w funkcjonowaniu kolei. W ostatnich dwudziestu latach powstało wiele projektów rewitalizacji nieużytkowanych i zdegradowanych terenów przemysłowych i kolejowych. Czasami obszar przekształceń jest tak duży, że umożliwia strukturalną transformację rozległego fragmentu miasta. Jednym z głównych narzędzi niezbędnych w procesie rewitalizacji jest projektowanie urbanistyczne.

W przypadku terenów kolejowych rodzaj i skala przekształceń zależy od specyficznych warunków każdej lokalizacji, zwłaszcza od topografii i położenia terenów kolejowych w strukturze miasta. Geometria prowadzenia linii kolejowych jest bardzo sztywna. Pomimo tej właściwości w projektach przekształceń obszarów kolejowych dotyczących zarówno centralnych, jak i peryferyjnych lokalizacji występują duże różnice [1].

Podobne zjawiska zauważyć można na przekształcanych obszarach przemysłowych. Dawniej część terenów przemysłowych zlokalizowana była na obrzeżach miast. Obecnie z powodu znacznego wzrostu terytorialnego miast, znajdują się one na obszarach centralnych, co podnosi ich znaczenie w strukturze miasta.

2. Przestrzenie publiczne na obszarach przemysłowych

Jednym z najciekawszych przykładów w skali regionalnej jest **Emscher Park** w Niemczech w regionie Ruhr – przeznaczony w 1989 roku na miejsce Międzynarodowej Wystawy Budownictwa (IBA Emscher Park). Jest to obszar, na którym znajduje się 17 miast i mieszka ok. 5mln ludzi. Dzięki 100 różnego typu nowym projektom możliwa była: renaturyzacja systemów rzecznych w regionie, nadanie nowego znaczenia krajobrazom przemysłowym, rozwój wysokiej jakości usług, budowa i modernizacja zasobów mieszkaniowych oraz wprowadzenie nowych funkcji do obiektów przemysłowych.

Wśród wielu rozwiązań w Emscher Parku wyróżnia się park krajobrazowy **Duisburg-Nord w Duisburgu** (proj. Latz + Partner, 220 ha, konkurs 1989), który należy do nowych typów współczesnych parków. Teren, który służył dawniej produkcji koksu i stali przekształcono po 1985 roku w krajobraz

kulturowy wykorzystujący walory istniejącego dziedzictwa. Projektanci pozostawili istniejące struktury i przekształcili je na ścianki wspinaczkowe, baseny, ogrody, tereny wodne i miejsca dla rekreacji i edukacji. Wykonano także wiele działań oczyszczających wodę i glebę oraz powiększono obszary roślinności. Samosiejki uzupełniono planowanymi nasadzeniami – po dłuższym czasie większość terenu pokryta została przez winorośl, kwiaty i trawy oraz drzewa, głównie brzozy i drzewa owocowe. Charakterystycznym elementem parku jest woda występująca w licznych kanałach wodnych, zbiornikach oraz w historycznym strumieniu „Old Emscher”. Inne istotne elementy przestrzenne to: drogi, ścieżki piesze i rowerowe (prowadzone w miejscu dawnych torów kolejowych), promenady, mosty, platformy z siedzeniami, stalowe rampy. Główną przestrzenią publiczną w zespole jest Piazza Metallica – miejsce spotkań otoczone przemysłowymi metalowymi strukturami. Środek posadzki placu wypełnia kwadratowe pole wykonane z dużych metalowych płyt o boku ok. 2 m. Strategia projektowa zastosowana w parku – jako główne zasady kształtowania założenia przyjęła redukcję i reinterpretację, a także dodawanie nowych elementów. Podkreślić należy złożoność projektu przy jednoczesnej niewielkiej ilości interwencji. Podsumowując – przemysłowe dziedzictwo uzupełnione zostało współczesnymi elementami, tworząc atrakcyjny rekreacyjny krajobraz w pobliżu miasta. Projekt ten może służyć jako model dla innych rozwiązań [7].

Natomiast w Essen na dawnym obszarze przemysłowym utworzono **Zollverein Park** – pilotowy projekt wystawy IBA Emscher Park, wykorzystujący w swej kompozycji zastane dziedzictwo oraz uzupełniony parkiem krajobrazowym (proj.: plan ogólny – OMA, plan ogólny terenów otwartych – Agence Ter, 2002–2010, 100 ha). W 1986 roku zamknięto kopalnię węgla Zollverein, a w 2002 roku UNESCO uznało ten obszar za miejsce światowego dziedzictwa. W parku głównymi elementami przestrzennymi są rzeźby (proj. Ulrich Rückriem), istniejące budynki przekształcone na warsztaty artystów, galerie wystawowe, audytorium, biura, Design Muzeum (proj. Foster + Partners), Ruhr Muzeum (proj. Rem Koolhaas, OMA) oraz nowy budynek szkoły (proj. SANAA architects). W planie założenia widoczne są dwa charakterystyczne obszary o odmiennym typie zagospodarowania: teren kopalni oraz strefa mieszkaniowa. Wokół historycznego terenu centralnego (w którym zachowano wszystkie objekty) ustanowiono elastyczny pas rozwojowy jako strefę przejścio-

wą. W celu połączenia różnych fragmentów zespołu wprowadzono podniesioną promenadę (o szerokości 5m i długości 3,7 km), składającą się z dwóch pasm: drogi i ścieżki pieszej oddzielonych wąskim stalowym pasem świecącym w nocy na czerwono. Jednocześnie obszar głównych torów kolejowych przekształcono na linearny park, w którym dawne linie torów wykorzystane są jako utwardzone ścieżki piesze oraz rowerowe. Ukształtowano także indywidualnie wejścia do zespołu, które podkreśliły jego granice. Przed budynkiem muzeum zaplanowano główny wielofunkcyjny plac – Ruhmuseum Platz, który wraz z promenadą kształtuje nową tożsamość obszaru. W krajobrazie parku wyróżniają się trzy charakterystyczne systemy: elementy związane ze sztuką, systemy orientacji, systemy oświetlenia. Inne ważne cechy zespołu to: łatwy dostęp, zastosowanie prostych detali i materiałów budowlanych, różnorodna roślinność, zapewnienie otwartej przestrzeni dla różnych wydarzeń. W zespole zaproponowano sieć różnorodnych przestrzeni publicznych, w tym sieć ścieżek pieszych i rowerowych (część z nich wzdłuż kanałów wodnych) [3].

W mniejszej skali ciekawym rozwiązaniem jest **projekt dziedzina w Centrum Innowacji dla Technologii Środowiskowych UTZ w zespole Adlershof w Berlinie** (proj. B.A.E.R. Becsei + Hackenbracht, 2002), który wykorzystuje wiele elementów charakterystycznych dla otoczenia i stanowi atrakcyjną publiczną przestrzeń rekreacyjną. Podłużny dziedziniec o szerokości 20 m otaczają współczesne pięciokondygnacyjne budynki. Oś o przebiegu północ-południe dzieli przestrzeń na dwie części (każda o długości ok. 100 m). [4] Części te podzielone są na kwadratowe i prostokątne pola za pomocą systemu utwardzonych ścieżek. Powstałe w ten sposób płaszczyzny wypełniono trawą, zielenią niską i wysoką oraz wodą. Drzewa posadzono przy elewacjach naprzemiennie z dwóch stron, co pozwoliło projektantom na ukształtowanie dodatkowych wnętrzy zielonych. Kompozycję współtworzy wiele indywidualnie zaprojektowanych detali: mostki piesze, schody, płyty kamienne, ławki, słupki, elementy techniczne. Posadzka utworzona jest z dużych kamiennych płyt oraz drobniejszych pasm kamiennych o różnych fakturach i kolorystyce.

3. Przestrzenie publiczne na obszarach kolejowych

Niezwykłym przykładem transformacji obszarów kolejowych jest park **Natur-Park Schöneberger Südgelände w Berlinie** (proj. ARGE PlanLand, 1996–1999, 18 ha, w tym 3,9 ha rezerwat przyrody). Zaniebany i nieużytkowany od 1952 roku obszar kolejowy na południowych peryferiach miasta przekształcono w park o charakterze krajobrazowym, wykorzystując w maksymalnym stopniu istniejące elementy przestrzenne związane z koleją. Teren poddany przekształceniom ma dwa kilometry długości i ok. 170 m szerokości. Nowa zieleń parkowa uzupełniła samosiejki rosnące tam od lat i posadzona została pomiędzy istniejącymi szynami kolejowych. Głównymi funkcjami parku jest rekreacja i edukacja, a także konserwacja natury [4]. Struktura przestrzenna nowego parku oparta jest o strukturę dawnego przebiegu linii kolejowych i dlatego ma charakter linearny. Niektóre odcinki torów wypełniono betonem i dzięki temu powstała sieć alejek parkowych przypominająca o funkcji tego obszaru w przeszłości. Alejki podniesione są o 60cm powyżej powierzchni terenu i prowadzone są w zieleni o różnym charakterze. Różnorodność gatunków flory i fauny jest unikalna na tym obszarze, wśród najważniejszych gatunków drzew wymienić należy: buki, brzozy, akacje, klony, jesiony, osiki i drzewa owocowe. Zieleń parkową uzupełniają usytuowane w pobliżu tras spacerowych indywidualnie rozwiązane detale, wykorzystujące materiały używane w kolejnictwie lub je naśladujące. Są to rozmaite poręcze, pomosty, platformy widokowe, rusztowania, a nawet huśtawki dla dzieci wykonane ze stalowych elementów. W południowej części parku znajduje się park rzeźby zwany „Giardino Segreto”, a dominantą przestrzenną założenia jest wysoka stalowa wieża wodna. Wszystkie elementy przestrzenne w parku wraz z elementami rzeźbiarskimi i malowniczą zielenią o charakterze naturalnym tworzą niepowtarzalną atmosferę i jednocześnie zapewniają wypoczynek i rekreację.

Kolejny park zaplanowany w **Berlinie** na terenach kolejowych to **Park Auf Dem Gleisdreieck** (proj. Atelier Loidl, realizacja 2012). Obszerny teren składa się z dwóch części przedzielonych torami, z których każda tworzy wielofunkcyjny i elastycznie zaprojektowany park, ukształtowany jako rozległa płaszczyzna zieleni łąkowej otoczona szpalerami drzew i obszarami zwartej zieleni wysokiej. Dominantą przestrzenną obu części jest panorama zespołu Potsdamer Platz

[4]. Natomiast charakterystycznym elementem przestrzennym jest linia metra przebiegająca nad parkiem na estakadzie. Kompozycję parku uzupełnia system ścieżek prowadzonych głównie na obszarach zielonej wysokiej oraz nieliczne detale. Park otoczony jest zabudową różnego typu z przewagą intensywniej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej. Stąd będzie on miejscem wypoczynku wielu mieszkańców sąsiadujących z nim obszarów.

Innym przykładem transformacji dawnych terenów kolejowych jest projekt **Parc De La Cour Du Maroc w Paryżu** (proj. Michel i Claire Corajoud, Adr i Georges Descombes, 2003–2006). Wąski pas terenu przekształcono na linearny park wypoczynkowy. Obszar zaplanowano jako kilka stref o odmiennych funkcjach położonych na różnych poziomach, wznoszących się tarasowo w stronę istniejących linii kolejowych. Główne cechy parku to prostota i harmonia, przy jednoczesnej różnorodności ścieżek i użytych materiałów, a także gatunków roślin. W środku prostokątnego parku znajduje się główne wejście przechodzące w plac, dzielący park na dwie wyraźne części [6]. W części znajdującej się z prawej strony placu obszary tarasów są w planie nieregularne. Na najwyższym z nich zaprojektowano prostokątną platformę dla rekreacji. Linie tarasów podkreślone są szpalerami drzew. Natomiast druga część parku składa się z podłużnych prostokątnych pasów o następujących funkcjach: „esplanade” jako tradycyjny park z drzewami i żwirową powierzchnią, przestrzeń na pikniki, wąski kanał wodny, żwirowy ogród i zielona łąka. Zmiany poziomów pokonywane są za pomocą systemu ścieżek, zapewniają też różnorodne widoki, na przykład widok na położony niedaleko Kościół Sacré-Coeur – jeden z symboli Paryża.

Interesującym przykładem przekształcenia terenów kolejowych jest **Station quarter w Stuttgarcie** (1993–2020). W ratuszu ogromna makieta miasta wskazuje także przyszłe inwestycje, z których najważniejsze pojawią się w ramach programu „Stuttgart 21”: rewitalizacja doliny rzeki Neckar oraz przebudowa istniejącego dworca i układu kolejowego w związku z przeprowadzeniem nowej linii kolejowej TGV w tunelu pod miastem. Uwolnione kilkadziesiąt hektarów w centrum miasta przeznaczonych jest dla wieloprzestrzennej i wielofunkcyjnej struktury (plan ogólny obszaru – von Gerkan Marg).

Obecnie rozległe tereny kolejowe separują dzielnice miasta. Pierwszym etapem kształtowania nowego zespołu jest budowa nowej stacji kolejowej, która zmieni funkcję ze stacji kolejowej docelowej w dworzec przelotowy dla pociągów o dużych

prędkościach (proj. INGENHOVEN ARCHITECTS, konk.1997, realizacja 2009–2016). Poziom torów zostanie obniżony o 14 metrów, aby uwolnić nad nimi teren o wielkości ok. 100ha. Nowa lekka przeszklona struktura dworca umożliwi dopływ naturalnego światła. Główną cechą tej struktury jest otwartość (brak ogrzewania, klimatyzacji, wentylacji), minimalizacja użycia materiałów konstrukcyjnych oraz niezwykła tożsamość [2]. Teren wokół stacji poddany zostanie rewitalizacji. Głównym elementem struktury przestrzennej nowego zespołu ukształtowanego nad torami będzie Aleja zwana Avenue 21 (o długości 2,2 km i szerokości 70 m) – reprezentacyjna przestrzeń publiczna, która rozciągać się będzie od dworca do istniejącego parku Rosenstein. Zazieloniona i otoczona wielofunkcyjną zabudową aleja przeznaczona jest głównie dla pieszych i transportu publicznego. Zespół ma być kształtowany przez trzy dekady. Dzięki temu założeniu odseparowane części miasta zostaną połączone [5].

Drugim niezwykle ciekawym przykładem przekształcenia terenów kolejowych w dużej skali jest projekt **Station quarter/Frankfurt 21 we Frankfurcie** (plan ogólny obszaru – von Gerkan Marg). Nowy projekt jest propozycją radykalnej rewitalizacji terenów kolejowych wokół dworców i próbą naprawy tego, co kolej zrobiła miastu – wdzierając się do jego centrum. Przypomnieć należy, że główny dworzec we Frankfurcie jest jednym z największych w Europie (zniszczony został w czasie wojny, a następnie odbudowany). Przekształceniom poddano dwa obszerne tereny kolejowe: teren dworca głównego wraz torami (równoległy do rzeki) oraz teren dworca towarowego wraz z torami (położony w odległości ok. 1 km i przylegający do obszaru Targów. Na obu obszarach zaproponowano nowe wielofunkcyjne zespoły urbanistyczne, ukształtowane nad torami kolejowymi, których poziom został znacznie obniżony (o ok. 20 m). Oba zespoły połączone są ulicami i przejściami pieszymi. Nowy dworzec główny to struktura przestrzenna integrująca historyczne elementy z nowymi. Dworzec zawsze był końcowym przystankiem w centrum miasta. Obecnie staje się on bramą wejściową do nowej dzielnicy miejskiej wybudowanej nad torami [5].

4. Wnioski

Większość projektów rewitalizacji terenów przemysłowych i kolejowych adaptuje zastane dziedzictwo w celu zachowania w pamięci historii rozwoju

obszarów. Przypomnieć należy, że struktury przemysłowe i kolejowe są strukturami w dużej skali. Aby je całkowicie usunąć, potrzeba ogromnych środków finansowych. Dlatego w większości projektów przekształceń stają się one częścią nowych publicznych krajobrazów. Jednakże nie wszystko zostaje wiernie zachowane. Jeśli chodzi o decyzje dotyczące pozostawienia istniejących struktur, w projektach zarówno na obszarach kolejowych, jak i przemysłowych stosuje się podejście selektywne. Nie istnieje ogólne rozwiązanie, które można szeroko zastosować. Nowe elementy dodane do istniejącego krajobrazu, takie jak ścieżki piesze, schody, chodniki, drzewa, zacierają niedoskonałości poprzednich funkcji, ale nie negują ich całkowicie. Pozostałości przemysłowe i kolejowe (zachowane w całości lub znacznie przekształcone) niosą pamięć historii i są głównymi elementami tożsamości założeń.

Literatura

- [1] Busquets J., *New Urban Phenomena and a New Type of Urbanistic Project*, [w:] *Present and Futures. Architecture in Cities*. Comitè d'Organització del Congrés UIA Barcelona 96, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona and AC-TAR, Barcelona 1996.
- [2] *Contemporary Urban Design*, Daab, Cologne 2009.
- [3] Diedrich L. (editor), *Territories. From landscape to city*, AGENCE TER, Bava H., Hoessler M., Philippe O., Birkhäuser Verlag AG, Basel, Boston, Berlin 2009.
- [4] *1000 x Landscape Architecture*, Verlagshaus Braun, 2009.
- [5] Powell K., *City Transformed. Urban Architecture at the Beginning of the 21st Century*, te Neues Publishing Company, New York 2000.
- [6] Reed P., *Groundswell, constructing the contemporary landscape*, The Museum of Modern Art, New York 2005.
- [7] Treib M., *Disturbed terrain*, [w:] Becker A., Cachola Schmal P. (Eds.), *Urban Green. European Landscape Design for the 21st century*, Birkhäuser GmbH, Deutsches Architekturmuseum, Basel, 2010, 16-24.