

URSZULA FORCZEK-BRATANIEC*, MARCIN BRATANIEC**

REWITALIZACJA RYNKU, CZYLI POSZUKIWANIU ROZWIĄZANIA WĘZŁA GORDYJSKIEGO

REVITALISATION OF MARKET SQUARE AS SEEKING FOR UNTYING THE GORDIAN KNOT

Streszczenie

Rynek małego miasta od zawsze był miejscem, gdzie splatały się drogi handlowe, drogi strategiczne, szlaki wędrówek ludzi i dóbr. Koncentracja życia wymagała przestrzeni pozwalającej na wymianę myśli i przedmiotów. Rynek inicjował zdarzenia i był ich tłem. Jego wymiary, pojemność i proporcje były adekwatne do potrzeb czasów, w których powstawała struktura przestrzenna miasteczka. Dawny życiodajny spłot stopniowo przekształcił się w węzeł coraz silniej zaciskający serce miasta. Obecny stan często przypomina stan zawałowy. Na przykładzie opracowanych przez autorów projektów rewitalizacji zabytkowych centrów trzech miast, realizowanych przy udziale funduszy unijnych, przedstawione zostaną współczesne problemy związane z uporządkowaniem komunikacji w przestrzeni rynku małego miasta. Zarówno w Gorlicach, jak i Mszanie Dolnej i w Starachowicach, projekt komunikacji był kluczowym elementem dyktującym dalsze rozwiązania funkcjonalne i formalne. Żywy gordyjski węzeł rynku nie może zostać przecięty. Jego rozwiązanie wymaga skrupulatnego rozsuplania wątków.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, rynek, projekt organizacji ruchu

Abstract

The market square of a town has always been a place where trade routes, strategic routes, trails of people and goods would entwine. Life accumulation required space that would allow for exchange of ideas and objects. The market square was the initiator of events and their background as well. Its dimensions, capacity and proportions were adequate to the needs of the times when the spatial structure of the town was being created. Formerly lively entanglement gradually became a knot that would tighten up the heart of the city with increasing strength. Present situation often reminds us of a human body before a heart attack. On the example of revitalisation projects of three historic city centres, which are being implemented with the participation of EU funds, we shall present contemporary problems connected with reorganizing transportation within the boundaries of a town market square. Both in Gorlice, and Mszana Dolna, as well as in Starachowice the project for transportation was the key element to impose further solutions of both functional and formal nature. A living Gordian knot of a market square must not be cut. Its unbinding requires meticulous unloosing of the threads.

Keywords: revitalization, market square, traffic management project

* Dr inż. arch. Urszula Forczek-Brataniec, Instytut Architektury Krajobrazu, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

** Mgr inż. arch. Marcin Brataniec, em4, Pracownia Architektury, Brataniec.

Rynek małego miasta od zawsze był miejscem, gdzie splatały się drogi handlowe, drogi strategiczne, szlaki wędrówek ludzi i dóbr. Koncentracja życia wymagała przestrzeni pozwalającej na wymianę myśli i przedmiotów. Rynek inicjował zdarzenia i był ich tłem. Jego wymiary, pojemność i proporcje kształtowano adekwatnie do potrzeb czasów, w których powstawała struktura przestrzenna miasta.

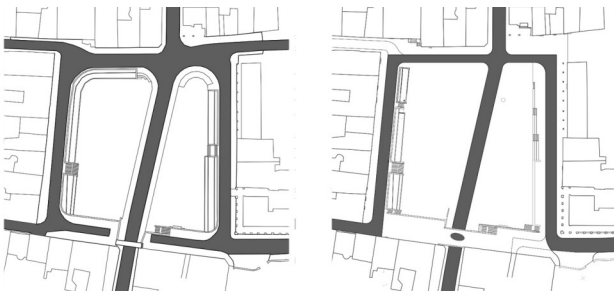
Na przykładzie autorskich projektów rewitalizacji zabytkowych centrów trzech miast, przedstawione zostaną współczesne problemy związane z uporządkowaniem komunikacji w przestrzeni rynku małego miasta. Zarówno w Gorlicach, w Mszanie Dolnej, jak i w Starachowicach projekt komunikacji był kluczowym elementem warunkującym dalsze rozwiązania funkcjonalne i formalne. Żywy gordyjski węzeł rynku nie mógł zostać przecięty. Jego rozwiązanie wymagało skrupulatnego rozsypiania wątków pod postacią projektu organizacji ruchu

Przeważająca część miast w Polsce powstała w średniowieczu. Od tego czasu niemal niezmienna struktura urbanistyczna stawiała się oprawą coraz to nowej rzeczywistości. Gabaryty rynku przestały być adekwatne do współczesnych potrzeb i uniemożliwiły spełnianie dawnej roli. Zbyt mała przestrzeń na zaspokojenie dotychczasowych aktywności spowodowała przerost jednej z funkcji kosztem innych. W większości przypadków elementem dominującym w przestrzeni rynku stała się komunikacja kołowa wraz z elementami towarzyszącymi w postaci parkingów i przystanków. Komunikacja przecinająca liniami asfaltu dawną jednolitą powierzchnię dostępną dla handlu, zgromadzeń i swobodnego poruszania w każdym kierunku, stała się barierą. Dawny życiodajny spłot funkcji stopniowo przekształcił się w węzeł jezdni coraz silniej zaciskający serce miasta.

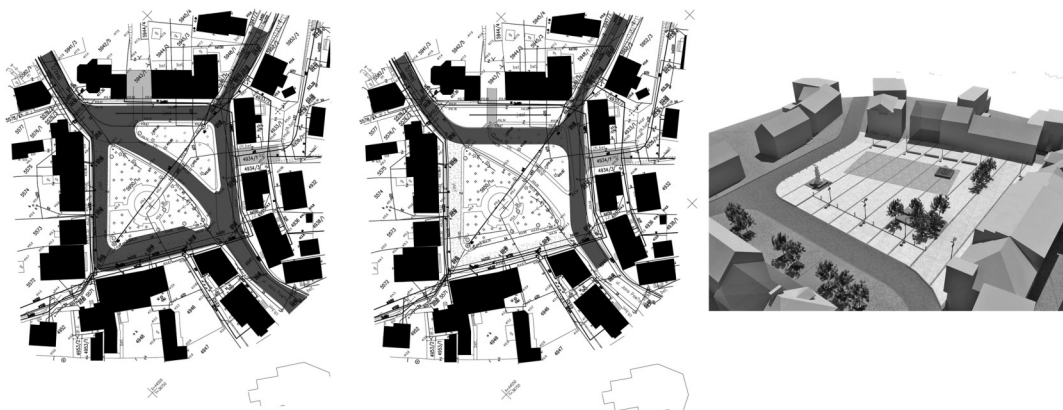
W ostatnich latach wiele małych miast podjęło inwestycje przebudowy i rewitalizacji przestrzeni publicznych. Fundusze unijne uruchomiły działania, które są stopniowo realizowane. Wśród działań inwestycyjnych znalazły się przede wszystkim centra miast skupione wokół rynku i oparte o dawny układ urbanistyczny. Na podstawie trzech realizowanych projektów rewitalizacji przedstawiono problem komunikacji dotkliwie przecinającej przestrzeń głównego placu i skutecznie komplikującej poruszanie się w mieście.

Gorlicki rynek podzielił los przestrzeni publicznych innych małych miast. W połowie ubiegłego wieku jednolita dotychczas powierzchnia handlowa została podzielona jezdniami. Na rynku powstały cztery przejezdne ulice w tym dwie dwukierunkowe. Trzy odcięły pierzeje od placu, a jedna dodatkowo przecinała taflę rynku na środku. Główny ciąg pieszy łączący Rynek z Rynkiem Maślanym i ulicą 3 Maja przecięła droga wojewódzka, a duże powierzchnie asfaltu jednoznacznie określiły dominujący sposób poruszania. W konsekwencji trzy pierzeje odcięto od powierzchni placu ruchem kołowym, a czwarta wznosząca się ponad poziom placu została odizolowana miejscami parkingowymi. Oddzielenie pierzei od placu dodatkowo spotęgowały skarpy i mury oporowe, a wzmocniła stopniowo rozrastająca się zieleń. Głównym wyzwaniem przestrzennym rewitalizacji rynku było przywrócenie wyrazistości placu rysowanego pierzejami zabudowy, a celem funkcjonalnym stworzenie bezpiecznej przestrzeni dla pieszych pozwalającej na wygodne i poruszanie się w najstarszej części miasta.

Rozwiązanie tej skomplikowanej sytuacji funkcjonalnej musiało uwzględnić potrzeby ruchu pieszo i kołowego, zapewnienia miejsc parkingo-



- II. 1. Gorlice rynek. Proporcje powierzchni ruchu kołowego do powierzchni placu. Na pierwszym schemacie widoczny stan wyjściowy, na drugiej i trzeciej ilustracji koncepcja projektowa
- III. 1. Gorlice market square, Relation between traffic area and the entire surface of the square. The first diagram shows initial state the second and third illustrates design concept



II. 2. Rynek w Mszanie Dolnej. Proporcje powierzchni ruchu kołowego do powierzchni placu. Na pierwszym schemacie widoczny stan wyjściowy, na drugiej i trzeciej ilustracji koncepcja projektowa

III. 2. Mszana Dolna market square, Relation between traffic area and the entire surface of the square. The first diagram shows initial state the second and third illustrates design concept

wych i funkcji dostawczych. W toku poszukiwania rozwiązania skoncentrowano się na zapewnieniu koniecznych połączeń drogowych i likwidacji niepotrzebnych barier.

Projekt organizacji ruchu przewidział wyłączenie z ruchu kołowego ul. Piekarskiej, która stanie się traktem pieszym łączącym Rynek z Placem Dworzysko oraz zachowanie dotychczasowych zasad dostępności ulic.

Ogromne znaczenie dla właściwego wykorzystania płyty Rynku ma, przeprowadzana przez zarządców, zmiana kategorii ul. Mickiewicza rozcinającej jego przestrzeń, z drogi powiatowej na drogę gminną, co pozwoli na znaczące uspokojenie kolidującego ruchu kołowego. W celu zwiększenia dostępności przestrzeni publicznej dla pieszych zmieniono parametry jezdni. Zwężenie jezdni pozwoliło na ukształtowanie szerokich chodników, w szczególności dla traktu ul. 3 Maja – Rynek – Piekarska – Plac Dworzysko. Ponadto, w celu integracji przestrzeni zlikwidowano część murów oporowych, wprowadzono dodatkowe schody terenowe komunikujące różne poziomy placu oraz przebudowano kładkę dla pieszych.

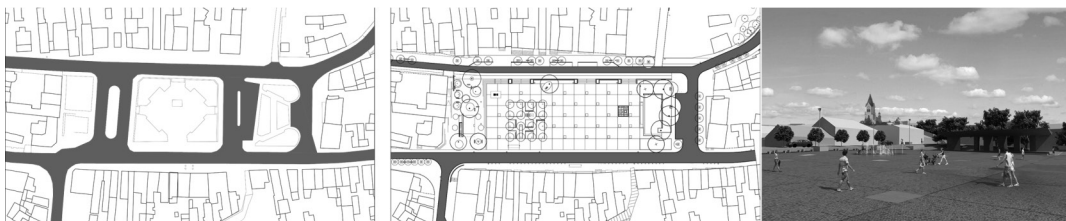
Drugi przykład również dotyczy małego miasta w Małopolsce. Rynek w Mszanie Dolnej leży na uboczu obecnego układu komunikacyjnego. Zmiana rangi dróg odsunęła główny plac w zapomnienie i pozbawiła go podstawowych funkcji generowanych przez ruch tranzytowy. Wydawałoby się, że taka sytuacja sprzyja uspokojeniu i zdominowaniu przestrzeni przez ruch pieszy.

Tymczasem plac w Mszanie podzielił los innych rynków opanowanych przez komunikację. Odbывa się tamtędy przewóz drewna z wyrębu, a dla ułatwienia przejazdu samochodom ciężarowym przecięto płaszczyznę rynku po przekątnej nową drogą. Wzdłuż drogi posadzono tuje, które dopełniły deformacji przestrzeni, wzmacniając podział rynku na dwie części. Pierzeje placu są oddzielone od jego powierzchni jezdnią i parkingiem, tak więc obecnie nie jest możliwe bezkolizyjne wejście na skwery, w które zamieniła się dawna otwarta powierzchnia placu.

Główne zadanie projektowe polegało na likwidacji zbędnych i niekoniecznych barier funkcjonalnych oraz likwidacji elementów przestrzennych dodatkowo fragmentujących tą przestrzeń.

Zaproponowane korekty organizacji ruchu zachowały niezbędne połączenie tranzytowe tranzytowego oraz ograniczyły użytkowanie pozostałych dróg, udostępniając je wyłącznie mieszkańcom i użytkownikom przyległych posesji.

Dla Starachowic dawne miasto Wierzbnik stanowi załączek urbanistyczny i jednocześnie najstarszą część miejscowości. Rynek Wierzbnika to podłużny plac pokaźnych rozmiarów będący śladem niedysiejszej świetności tego ośrodka handlowego. W trakcie sukcesywnych przekształceń, jego powierzchnię podzielono na miejsca parkingowe, po części zagłębiono i otoczono jezdniami. W projekcie rewitalizacji głównym celem stała się likwidacja barier izolujących centralną przestrzeń publiczną od ruchu wzdłuż pierzei rynku oraz scalenie przestrzeni rynku.



II. 3. Rynek w Starachowicach. Proporcje powierzchni ruchu kołowego do powierzchni placu. Na pierwszym schemacie widoczny stan wyjściowy, na drugiej i trzeciej ilustracji koncepcja projektowa

III. 3. Starachowice market square, Relation between traffic area and the entire surface of the square. The first diagram shows initial state the second and third illustrates design concept

W Starachowicach projekt organizacji ruchu przewiduje zachowanie ruchu kołowego, w tym miejskiej komunikacji autobusowej wzdłuż południowej pierzei rynku oraz jego ograniczenie wzdłuż przeciwległej pierzei wyłącznie dla mieszkańców i dostaw. Odwrócenie kierunku ruchu na wybranych ulicach wlotowych i dojazdowych (ul. Niskiej i ul. Kościelnej) pozwoliło uprościć węzły komunikacyjne w obrębie Rynku i upłynnić ruch, co znacząco zmniejszy jego uciążliwość.

We wszystkich przytoczonych przykładach kluczowym problemem, jaki pojawił się w momencie podejmowania decyzji o przywracaniu przestrzeni pieszym, była organizacja ruchu. Zarówno w Starachowicach, jak i w Mszanie oraz w Gorlicach w wyniku podjętych decyzji projektowych zmieni się proporcja powierzchni dostępnych dla pieszych względem przeznaczonej dla samochodów na korzyść użytkowników pieszych. Kluczową rolę we wszystkich przypadkach gra projekt organizacji ruchu pociągający za sobą usunięcie barier architektonicznych

Przedstawione na ilustracjach porównanie stanu przed i po rewitalizacji obrazuje wagę problemu. Jeśli mowa o rewitalizacji – ożywieniu przestrzeni publicznej, można stwierdzić, że komunikacja pełni tu podstawową rolę. Dogodne i bezkolizyjne trakty piesze łączące poszczególne place, skwery i zaułki organizują ruch w mieście. Bezpośrednia dostępność pierzei ulic kreuje strefę usługową i przywraca do życia dawne funkcje miasta. Działania polegające na likwidacji barier odnawiają porządek i dawny sens trwającej wciąż struktury.

Literatura

[1] Bieda K., *Ku harmonii struktury przestrzennej i funkcji komunikacji w mieście* [w:] *Przestrzeń dla komunikacji w mieście*, Zeszyty Naukowe

Instytutu Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury PK, Zeszyt Naukowy nr 9/01, Kraków 2002, 35-48.

- [2] Alexander Ch., *Język wzorców*, GWP, Gdańsk 2008.
- [3] Gzell S., *Przestrzeń miejska bez właściwości*, Czasopismo Techniczne 2-A/2008, Kraków 2008.
- [4] Kuśnierz K., *Gorlice. Zarys rozwoju przestrzennego miasta do czasów najnowszych*, Monografia nr 96 Politechniki Krakowskiej, Kraków 1990.
- [5] Lynch K., *The image of the city*, MITT press, Massachusetts 1992.
- [6] Wejchert K., *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984.
- [7] Zuziak Z.K., *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, monografia PK, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 1998.
- [8] Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków 2008.
- [9] Praca konkursowa i projekt realizacyjny: *Koncepcja programowo-przestrzennej rewitalizacji Starówki Miasta Gorlice*, zespół: mgr inż. arch. Marcin Brataniec, dr inż. arch. Urszula Forczek-Brataniec, mgr inż. arch. Damian Mierzwa, Kraków 2007.
- [10] Praca konkursowa i projekt realizacyjny: *Rewitalizacja przestrzeni publicznej placu i rynku dawnego Wierzbnika z przyległymi ulicami w Starachowicach*, zespół: mgr inż. arch. Marcin Brataniec, dr inż. arch. Urszula Forczek-Brataniec, mgr inż. arch. Damian Mierzwa, Kraków 2008.
- [11] Koncepcja architektoniczna rewitalizacji terenów miejskich w Mszanie Dolnej, zespół: mgr inż. arch. Marcin Brataniec, dr inż. arch. Urszula Forczek-Brataniec, mgr inż. arch. Damian Mierzwa, Kraków 2008.