

DANIEL OGRODNIK*

ZAGROŻENIA W PRZESTRZENI ŚRÓDMIEŚCIA

THREATS IN THE INNER CITY SPACE

Streszczenie

W najbliższych latach śródmieścia wielkich miast polskich będą przedmiotem przekształceń równie dynamicznych jak obecnie. Mamy za sobą kolejne doświadczenia z realizacji programów rewitalizacji starówek i centrów miast, powszechnie uznawanych za obszary zdegradowane. W wielu miastach można obserwować efekty komercyjnych wieloprzestrzennych projektów inwestycyjnych, które w założeniach miały m.in. poprawić kondycję obszarów śródmiejskich. Rośnie liczba infrastrukturalnych inwestycji publicznych, przede wszystkim przebudowy przestrzeni publicznych, w tym dworców i ich otoczenia. Z tego punktu widzenia istotne wydaje się być obserwowanie zmian w strukturze przestrzennej śródmieścia oraz monitorowanie dotychczas podejmowanych działań naprawczych w kontekście ograniczania niekorzystnych zjawisk i wynikających stąd zagrożeń.

Słowa kluczowe: struktura przestrzenna, śródmieście, przestrzeń publiczna

Abstract

In the next few years, downtown big Polish cities will be subject to transformation as dynamic as today. We have had more experience with the implementation of revitalization programs, old towns and city centers, generally considered degraded areas. In many cities, you can observe the effects of commercial large-scale investment projects, which include assumptions were improve the health of inner-city areas. A growing number of public infrastructure investment, especially the reconstruction of public spaces, including railway stations and their surroundings. From this point of view seems to be important to observe changes in the spatial structure downtown and monitoring corrective actions already taken in the context of adverse events and the resulting risks.

Keywords: spatial structure, inner city, public space

* Dr inż. arch. Daniel Ogrodnik, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

1. Wstęp

Śródmieście to obszar występowania różnorodnych zagrożeń charakterystycznych środowisku zurbanizowanym tego rodzaju. Ścierają się tu interesy i potrzeby różnych użytkowników, reprezentujących odmienne wartości, np. rynkowe, społeczne czy też kulturowe. Ilość konfliktów i wynikających stąd zagrożeń jest pochodną poziomu dostosowania historycznej oraz współcześnie realizowanej struktury urbanistycznej śródmieścia do zmieniających się potrzeb cywilizacyjnych. Przede wszystkim dotyczy to wzrostu natężenia ruchu samochodów, potrzeby rozwoju nowych modeli transportu zbiorowego i zachowań transportowych, harmonizowania kolidujących sposobów użytkowania terenu, podnoszenia standardów zabudowy, rozwoju terenów zielonych i rekreacyjnych oraz nowych form przestrzeni publicznych.

2. Zagrożenia w przestrzeni śródmiejskiej – zarys problematyki

W świadomości użytkowników przestrzeni śródmiejskiej szczególnie powszechnymi są trzy wzajemnie powiązane obszary zagrożeń, które dotyczą: sytuacji społecznej, poczucia bezpieczeństwa i jakości środowiska. Problemy społeczne, szczególnie w śródmieściu, wiążą się z różnego rodzaju patologiami, takimi jak: trwałe bezrobocie, uzależnienia, przemoc, niski poziom wykształcenia. Sprzyja temu degradacja zabudowy i infrastruktury technicznej, a także zanikanie lokalnej bazy usługowej i miejsc pracy, wypieranych przez inwestycje globalnych instytucji. Efektem takiej sytuacji jest proces ucieczki lepiej sytuowanych obywateli skutkujący dalszym pogarszaniem sytuacji społeczno-demograficznej – powstaniem obszarów biedy i wykluczenia. Realizacja wygrodzonych enklaw zabudowy mieszkaniowej o wyższym standardzie umacnia zjawisko segregacji społecznej.

Zagrożenia płynące z obszaru problemów społecznych bezpośrednio oddziałują na poczucie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników śródmieścia. Z różnych przyczyn przestrzeń śródmiejska ogniskuje zachowania kryminogenne takie jak rozboje, kradzieże czy żebractwo, przejawiane również przez osoby spoza lokalnej społeczności. Wady w sposobie zagospodarowania przestrzennego śródmieścia mogą budzić poczucie

anonimowości i braku kontroli, a przez to skutkować aktami nieposzanowania tej przestrzeni.

Zanieczyszczenie środowiska czyli m.in. nadmierne stężenie spalin, hałasu i odpadów jest pochodną koncentracji zabudowy, ruchu pojazdów i pieszych oraz niskiego poziomu technicznego budynków i infrastruktury. Znaczący wpływ na występowanie tych zjawisk mają uwarunkowania istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej danego śródmieścia. Głównie dotyczy to niewydolności systemu transportowego i błędów w sterowaniu dostępnością, niedorozwoju terenów zielonych i niewykorzystania skutecznych rozwiązań technicznych, które ograniczają uciążliwość środowiska zurbanizowanego.

3. Zagrożenia dla śródmiejskiej struktury przestrzennej

Zarysowane powyżej problemy są przedmiotem bogatego zbioru badań i opracowań naukowych. Intencją autora jest zwrócenie uwagi na potrzebę pogłębienia wiedzy w obszarze zagrożeń obejmującym dezintegrację, dysfunkcje, uciążliwości, które wynikają z wad struktury przestrzennej i błędów w jej przekształcaniach. Ich występowanie ma związek przyczynowo-skutkowy z tylko wspomnianymi kwestiami.

Nieprawidłowości geometrii tkanki zabudowy i zaburzenia systemu przestrzeni publicznej, półpublicznej i prywatnej powodują dezorientację jej użytkowników. Niemożność odczytania logiki danej przestrzeni skutkuje obniżeniem poczucia bezpieczeństwa w nieznanym miejscu. Nieczytelność przestrzeni rodzi poczucie anonimowości i wspomaga występowanie zachowań kryminogennych. Podobne efekty przynoszą błędy w zagospodarowaniu śródmieścia prowadzące do powstawania struktur monofunkcyjnych. Wyspecjalizowane funkcjonalnie zespoły zabudowy, np. centra biurowe lub handlowe, niedostosowane do skali danej przestrzeni śródmiejskiej przerywają system przestrzeni publicznych, integrujących lokalną społeczność. Zbyt długie ciągi martwych fasad budynków usługowych, rozbudowane dojazdy dla samochodów, rozległe parkingi i zaplecza dezintegrują przestrzeń śródmiejską. Ponadto brak stałych użytkowników (mieszkańców) skutkuje okresowym zamieraniem po godzinach pracy i potrzebą stosowania systemów monitoringu i dozoru, aby zapewnić odpowiedni poziom

bezpieczeństwa. Niekorzystnym zjawiskiem jest również utrzymywanie w stanie niezagospodarowanym obszarów zdegradowanych i nieużytków. Utrwalanie dziur w strukturze śródmieścia jest katalizatorem procesów kreujących zagrożenia i obniża pozytywne efekty działań rewitalizacyjnych prowadzonych w otoczeniu.

Do szczególnie niepożądanych, w kontekście problemu zagrożeń w śródmieściach, zaliczyć należy nieprawidłowości w sposobie zagospodarowania przestrzeni wspólnych. Dotyczy to m.in. wzrostu dominacji pojazdów mechanicznych nad pieszymi w efekcie braku integracji polityki transportowej i przestrzennej, uszczuplenia terenów zieleni w wyniku chaotycznie planowanych inwestycji, niedopasowania, segregacji i przeskalowania funkcji, co utrudnia równoważenie rozwoju danej struktury urbanistycznej. Ograniczanie przestrzeni wspólnych poprzez zabudowę wolnych terenów lub izolowanie czasowo-przestrzenne wybranych zespołów zabudowy potęguje negatywne skutki nadmiernego zagęszczenia, nie sprzyja rozwojowi sieci przestrzeni publicznych, polaryzuje użytkowników śródmieścia i jego mieszkańców. Nadmierna komercjalizacja i tematyzacja danej przestrzeni publicznej może być polem konfliktów z mieszkańcami, nie tylko w zakresie uciążliwości funkcjonalnych, ale i relacji społeczno-ekonomicznych. W wielu przypadkach potrzebne jest wsparcie dla lokalnych struktur gospodarczych w obliczu nierównowagi szans w konkurovaniu z dużym obcym kapitałem¹.

W odpowiedzi na powyższe problemy podejmowane są obecnie próby przebudowy śródmieść, w których dostrzec można tendencję powrotu do zasad koegzystencji funkcji komunikacyjnych, rekreacyjnych, usługowych i reprezentacyjnych w obszarze przestrzeni śródmiejskiej co w sposób naturalny miałyby porządkować relacje uczestników życia publicznego.

4. Otoczenie dworca głównego w Krakowie – charakterystyka

W świetle nakreślonych jedynie zagadnień związanych z obserwacją i oceną obszarów zagrożeń w śródmieściach, godnym uwagi wydaje się być przykład przebudowy fragmentu centrum Krakowa w rejonie ulic Pawiej i Warszawskiej. Zmiany wprowadzane tu na przestrzeni ostatnich

lat są efektem realizacji projektów tzw. Nowego Centrum przy głównym dworcu kolejowym oraz publicznych inwestycji infrastrukturalnych i prywatnych przedsięwzięć. Jeszcze dziesięć lat temu w strukturze użytkowej tego rejonu śródmieścia dominowały nieużytkowane tereny kolei. Opuszczone budynki, niedostępne działki wraz z torami dzieliły strukturę miasta i swym niekorzystnym wizerunkiem promieniowały na otoczenie, gdzie ulice Szlak, Ogrodowa, Warszawska czy Topolowa i Strzelecka były rozpoznawane jako niebezpieczne. Podobnie złą sławą cieszyło się bezpośrednie otoczenie dworców PKP i PKS wraz z ulicą Pawią i Placem Dworcowym. W obszarze tym koncentrowały się różnorakie zjawiska kryzysowe: przestępczość, patologie w rodzinie, degradacja zabudowy, niekorzystna struktura społeczna i gospodarcza, migracja mieszkańców (ubożenie społeczności lokalnej), wzrost zanieczyszczenia środowiska.

Jednym z fundamentalnych zadań procesu przebudowy tego fragmentu śródmieścia było zintegrowanie struktury przestrzennej na kierunkach wschód–zachód oraz północ–południe, czyli nałożenie odpowiedniej siatki wewnątrz publicznych i półpublicznych, która uzupełniłaby brakujący tu system powiązań tkanki miasta. W tym kontekście znaczącym projektem była przebudowa i przedłużenie ulicy Pawiej i powiązanie jej z ulicą Szlak i Warszawską, dzięki czemu nastąpiło otwarcie dotychczas niedostępnych terenów i udrożnienie życia tej części centrum miasta. W kolejnych etapach zmodernizowano ulice Warszawską i Szlak, w części zreorganizowano ruch pojazdów, uporzędkowano parkingi, poszerzono chodniki, wprowadzono trasy rowerowe, zadbano również o detal urbanistyczny i zieleni.

Przestrzeń ulicy Pawiej zdeterminowała budowa galerii handlowej o dużej skali. Dzięki tej inwestycji z pewnością poprawił się wizerunek miejsca i impetu nabrało życie publiczne. Przekrój ulicy mieści dwukierunkową jezdnię, torowisko tramwajowe oraz chodniki z miejscami do siedzenia. Pomimo dużego natężenia ruchu i braku sterowania systemem świateł nie występują tu korki czy kolizje komunikacyjne. Niemniej jednak w ocenach skutków tego projektu dla przestrzeni miejskiej zwraca się uwagę na niedopasowanie skali nowej zabudowy do otoczenia oraz jej monofunkcyjność i introwertyczność, co powoduje ubogość życia publicznego (martwe fasady budynków, brak aktywności w parterze ulicy).



Il. 1. Ulica Pawia w Krakowie. Otoczenie dworca głównego w roku 2006 (fot. D. Ogrodnik)

Ill. 1. Pawia street in Krakow. Surrounding of main station in year 2006 (photo by D. Ogrodnik)

Udrożnienie ulicy Pawiej oraz realizacja znaczących inwestycji, jak np. Galeria Krakowska, zespół mieszkaniowy Angel City i hotel (w trakcie budowy) zapoczątkowały proces porządkowania tego rejonu śródmieścia. Na kilku działkach przeprowadzono prace wyburzeniowe i przygotowawcze pod nowe projekty inwestycyjne, co skutkuje poprawą wizerunku całej ulicy i eliminuje zdegradowaną substancję. Można zaobserwować poprawę standardu drobnych usług zlokalizowanych w istniejących kamienicach w zakresie technicznym oraz profilu oferty.

Podobnie poprawie stanu technicznego ulic Warszawskiej i Szlak towarzyszyło ożywienie wśród inwestycji prywatnych w zakresie modernizacji i adaptacji całych kamienic oraz parterów zabudowy. Powstały hotele, apartamenty, powierzchniowe biurowe, zrealizowano wiele punktów usługowych, w tym o profilu gastronomicznym i kosmetycznym. Ulica Warszawska umocniła swoją rolę głównego połączenia pieszego ze Starym Miastem, pomimo konkurencji ze strony ul. Pawiej, która niestety traci przyjazny pieszym charakter w miejscu skrzyżowania z kontrowersyjnym tunelem samochodowym.

5. Wnioski

Intensywne zamiany w strukturze przestrzennej skutkują poprawą standardu przestrzeni miejskich i rozwojem załączków przestrzeni publicznych, a dzielnica i jej mieszkańcy powoli doznają korzyści z procesu rewitalizacji. Dostrzegalne wady struktury urbanistycznej jak przeskalowanie i monofunkcyjność galerii handlowej w przyszłości mogą zostać osłabione w wyniku zaplanowanego zagospodarowania zachodniej pierzei ulicy Pawiej. Korzystnym byłoby realizowanie tu różnej skali inwestycji w myśl wspólnych zasad mających na celu kreowanie przestrzeni ulicy sprzyjającej rozwojowi życia publicznego.

Łatwo dostrzec kontrast w poziomie rozwoju przestrzeni śródmiejskiej wschodniej i zachodniej strony dworca kolejowego w Krakowie. Obszary te ulegają zmianom w niezależny i nieskoordynowany sposób. Sposób zagospodarowania otoczenia wschodniego wejścia do dworca – tymczasowe obiekty handlowe, nieuporządkowany układ komunikacyjny, bariery funkcjonalne sprzyjają utrzymywaniu się zjawisk, charakterystycznych dla omawianych wcześniej obszarów zagrożeń. Można twierdzić,

że przyczyną tego stanu rzeczy jest odejście od pierwotnej idei projektu Nowego Centrum, w której akcentowano potrzebę kreowania powiązań struktury urbanistycznej na kierunku wschód–zachód, na korzyść jednostronnego rozwoju wzdłuż osi

ul. Pawiej. Analiza tej sytuacji zdaje się potwierdzać słuszność założenia o nadrzędności projektowania urbanistycznego, a szczególnie kompozycji sieci przestrzeni publicznych w procesach rewitalizacji i przebudowy śródmieść.

Przypis

¹ W tym kontekście dostrzec można inicjatywy, które mają na celu obronę przestrzeni miejskich uznawanych za kulturowo i społecznie ważne przed zabudową w celach komercyjnych, jak np. idea rozwoju lokalnego centrum dzielnicy Rynek Krowoderski w Krakowie, obrona zabudowy przy ul. Józefa w Krakowie przed intensywną komercjalizacją.