

MATEUSZ GYURKOVICH*

ODZYSKIWANIE TERENÓW MIEJSKICH
– DOŚWIADCZENIA DYDAKTYCZNE I PROJEKTOWERECOVERING URBAN AREAS – EXPERIENCE
OF EDUCATION AND DESIGN

Streszczenie

Ogromne zdegradowane tereny, opuszczone przez poprzednich użytkowników znalazły się współcześnie w granicach obszarów śródmiejskich wielu miast. Ich rewitalizacja powinna być działaniem priorytetowym. Bogate są doświadczenia krajów zachodnich w tej dziedzinie. W Polsce zaczyna się organizować nieliczne konkursy. Niezwykle ważne w tym procesie jest właściwe nauczanie młodych pokoleń architektów. W niniejszym artykule zostaną przedstawione wybrane przykłady współpromowanych przez autora w ZKU prac dyplomowych oraz profesjonalnych prac konkursowych wykonanych przez piszącego te słowa w ciągu ostatnich lat, dotyczących tej problematyki.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, rewitalizacja, miasto, dydaktyka, praktyka projektowa

Abstract

Vast degraded areas, abandoned by their previous users, can be found within the borders of numerous city centres. Revitalization ought to be prioritized here. Western countries' experience in this field is rich. Poland is only beginning to organize sparse competitions. Suitable education of young generations of architects is particularly important in this process. This article will present some examples of diploma designs co-promoted by its author at the DUC as well as some professional competitive designs prepared by the writer in recent years, which concern these problems.

Keywords: public space, revitalization, city, education, professional practice

* Dr inż. arch. Mateusz Gyurkovich, Zakład Kompozycji Urbanistycznej, Instytut Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

1. Wstęp

Od XIX wieku datuje się przyspieszony rozwój obszarów miejskich wraz z coraz gwałtowniejszym wzrostem liczby ludności zamieszkującej miasta. Archetyp zwartej osady otoczonej murami, charakterystyczny dla starych cywilizacji (nie tylko europejskich!) przestał być obowiązującym wzorcem. Kolejne, następujące po sobie doktryny urbanistyczne i społeczne doprowadziły w konsekwencji do zaniku cech miejskich, stworzenia nieczytelnych, amorficznych pseudo-miejskich struktur i niekontrolowanego wzrostu obszarów zurbanizowanych. Zjawisko *urban sprawl*, szczególnie widoczne na kontynencie amerykańskim, wydaje się nie omijać także innych rejonów świata. Rabunkowa gospodarka gruntowa w miastach i wokół nich jest zagrożeniem zarówno z ekologicznego, jak i urbanistycznego punktu widzenia. Ogromne zdegradowane tereny, opuszczone przez poprzednich użytkowników, takich jak przemysł, wojsko czy transport znalazły się współcześnie w granicach obszarów śródmiejskich wielu miast. Ich rewitalizacja powinna być działaniem priorytetowym. Jak piszą organizatorzy konferencji: *Uważa się, że największą szansą dla ochrony terenu jest realizacja koncepcji rozwoju miasta „do wewnątrz”, rewitalizacja i odzyskiwanie obszarów wewnątrzmijskich na zasadzie eliminowania z nich funkcji uciążliwych*. Coraz bogatsze są doświadczenia krajów zachodnich w tej dziedzinie. W Polsce organizuje się nieliczne konkursy urbanistyczne i architektoniczno-urbanistyczne. Niezwykle ważne w tym kontekście wydaje się właściwe nauczanie młodych pokoleń architektów, którzy będą współtworzyć i współdecydować o przyszłości przestrzeni miejskiej. W Zakładzie Kompozycji Urbanistycznej Instytutu Projektowania Urbanistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej tematyka projektów kursowych dla studentów 3., 4. i 5. roku¹ kierunku architektura i urbanistyka, jest poświęcona rewitalizacji zdegradowanych fragmentów miast w Polsce i innych krajach świata. W niniejszym artykule zostaną przedstawione wybrane przykłady wspólnie promowanych przez autora w ZKU prac dyplomowych oraz profesjonalnych prac konkursowych wykonanych przez piszącego te słowa w ciągu kilku ostatnich lat, dotyczących tej problematyki.

2. Autorskie projekty konkursowe

Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego Doliny Wisły w Krakowie na odcinku od Mostu Zwierzynieckiego po stopień wodny na Dąbiu²

Bulwary wiślane w Krakowie pozostają jedną z najważniejszych zielonych przestrzeni publicznych miasta. Pomimo to na przeważającym odcinku nie nosi ona znamion przestrzeni atrakcyjnej, czy nawet bezpiecznej. W centrum miasta, bezpośrednio nad rzeką wciąż pozostają duże, częściowo opuszczone obszary przemysłowe i składowe, które stanowią istotną barierę odcinającą miasto od Wisły. Nabrzeża w przeważającej części nie pełnią żadnych funkcji publicznych, a rzeka stanowi istotną barierę dzielącą miasto zarówno funkcjonalnie, jak i mentalnie. W ostatnim dwudziestolecu podjęto kilka prób zmiany tej

¹ Dla studentów 3. i 4. roku: *projektowanie urbanistyczne obszarów śródmiejskich* – prowadzący przedmiot dr hab. inż. arch. Jacek Gyurkovich, prof. PK; dla studentów 5. roku: *projektowanie specjalistyczne i projektowanie dyplomowe* – prowadzący przedmiot dr hab. inż. arch. Jacek Gyurkovich, prof. PK oraz dr hab. inż. arch. Hanna Grabowska-Pałecka.

² Konkurs zorganizowano w 2008 roku. Projekt konkursowy: arch. M. Gyurkovich i PIATELKO_DG Sp. z O.O.; autorzy: arch. arch. K. Dudzic-Gyurkovich, M. Gyurkovich; współpraca autorska: arch. arch. M. Garcia Alonso, M.A. Diaz Itturiaga; oprac. graficzne: stud. WAPK A. Gulińska – praca uzyskała wyróżnienie III stopnia; Nagród nie przyznano – przyznano 3 wyróżnienia, w oparciu o które jury przygotowało uwagi do planu miejscowego; por. Tymczak P., *Wiślany salon pod Wawelem*, w: *Dziennik Polski – Kronika Krakowska*, nr 146, z dn. 24.06.2008, s. 1.

sytuacji³. Opracowany przez autora (z zespołem) projekt konkursowy, jest próbą pogodzenia wymogów i oczekiwań współczesności z dziedzictwem historycznym miejsca⁴.

Wzdłuż doliny Wisły eksponowane są najcenniejsze zabytki Krakowa, znajdują się tam jej ważne współczesne budynki publiczne⁵. Na obu brzegach zlokalizowane są historyczne i współczesne zespoły urbanistyczne. Projektowana kompozycja urbanistyczna obszaru, wprowadza nowe elementy architektoniczne i urbanistyczne o zróżnicowanej funkcji i skali. Zaproponowana koncepcja zagospodarowania doliny Wisły uwypukla jej unikalne wartości kulturowe i naturalne. Równocześnie w ich sąsiedztwie wprowadza nowe obiekty i zespoły, które za pomocą twórczej kontynuacji uzupełniają kompozycję zaniedbanych fragmentów miasta.

Podstawowym założeniem autorskim jest konieczność połączenia dwóch brzegów rzeki, zarówno pod względem kompozycyjnym, jak funkcjonalnym. Służy temu przede wszystkim współczesna, geometryczna kompozycja zielonych bulwarów rzecznych, której rysunek nawiązuje do tkanki urbanistycznej sąsiadujących z Wisłą dzielnic Krakowa. Podkreśla ona podstawowe osie i otwarcia widokowe w kierunku najważniejszych obiektów, zespołów urbanistycznych i krajobrazowych. Na objętym granicami opracowania odcinku nabrzeża zaprojektowano 10 przystanków tramwaju wodnego, który może kursować wzdłuż kilku tras oraz 6 kładek pieszo-rowerowych.

W projekcie konkursowym zajęto się także zdegradowanymi terenami przemysłowymi, terenami opuszczonymi przez wojsko oraz zaniedbanymi obszarami sportowymi pozostającymi w rejonie opracowania. W miejscu boisk KS Nadwiślan przy ul. Dietla, zaproponowano nowe kubatury mieszczące funkcje sportowe, którym towarzyszy miejski plac otwarty w kierunku rzeki z widokiem na Centrum Sztuki i Techniki Japońskiej Manggha. Zdaniem autorów takie wykorzystanie śródmiejskiego terenu byłoby ekonomiczniejsze, niż użytkowane sezonowo boiska i otwarte korty tenisowe.

Na obecnych w części zdegradowanych terenach gazowni i ZEK na Kazimierzu zaprojektowano zabudowę mieszkaniowo-usługową uzupełniającą kwartały w formie kamienic i utopionych w zieleni willi miejskich. Dzięki połączeniu ul. Dajwór z bulwarami powstał duży publiczny plac. W jego posadzce przypomniano zarys murów miejskich Kazimierza. Przy placu zaproponowano salę koncertową. W sąsiedztwie zaprojektowano budynki dydaktyczne uczelni wyższej. Flankują one wjazd z mostu w kierunku centrum. Budynek biurowy po przeciwnej stronie ulicy domyka tę symboliczną „bramę do miasta”. W miejscu stacji benzynowej przy Galerii Kazimierz przewidziano skwer z niewielkim muzeum stanowiącym zarazem pawilon wejściowy do Cmentarza Żydowskiego.

W sąsiedztwie mostu Kotlarskiego zaprojektowano budynki dydaktyczne uczelni wyższej i zespół obiektów sportowych, połączone kładką pieszą z Kampusem KSW. Na przemysłowych i powojkowych terenach dzielnicy Grzegórzki zaprojektowano duży zespół zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, wyposażony w usługi oraz budynki oświaty i wychowania. Zespół przecięty jest wizualnie przez nasyp kolejowy, wzdłuż którego zorganizowano park łączący się z bulwarami. Cały kompleks połączony jest z tkanką miejską Krakowa poprzez nowe place publiczne, parki oraz układ drogowy.

³ Przede wszystkim poprzez konkursy pod patronatem SARP i TUP, adresowane zarówno do profesjonalistów, jak i studentów, które dotyczyły zagospodarowania fragmentów bulwarów, kładek pieszo-rowerowych przez Wisłę i publicznych obiektów pozostających w ścisłych związkach z nabrzeżem – a także ideowe: VIII MBA w 1998; XI MBA w 2004.

⁴ Por. np.: Dudzic-Gyurkovich K., Gyurkovich M., *Bulwary wiślane- zielony salon Krakowa*, [w:] *Serce Miasta/The hart of the city*, Czasopismo Techniczne, z. 2-A/2008, Wyd. PK, Kraków 2008, s. 151-158.

⁵ Także te pozostające w fazie realizacji (Centrum Kongresowe przy Rondzie Grunwaldzkim, Muzeum T. Kantora przy ul. Nadwiślańskiej).



Rys. 1. Fragmenty opracowania konkursowego. Propozycja zagospodarowania terenów poprzemysłowych i powojennych w rejonie Kazimierza i Grzegórzki (źródło: archiwum autora)

Fig. 1. Fragments of a competitive design. Suggested development of postindustrial and post-military areas in Kazimierz and Grzegórzki (source: author's archive)

Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenu otoczenia Stadionu Narodowego w Warszawie⁶

Trzydziestohektarowy teren wokół Stadionu Narodowego w Warszawie przeznaczony pod zadanie projektowe, to obszar zdewastowany, zajęty częściowo przez urządzenia sportowe, częściowo przez przeniesiony z korony stadionu Bazar Europa, przez dworzec autobusowy i stację kolejową Warszawa-Stadion. Działka znajduje się pomiędzy poddawany rewalizacji obszarem portu Praskiego i zaniedbanego brzegu Wisły, Parkiem Skaryszewskim, Starą Pragą i Saską Kępą. Założeniem konkursu było stworzenie nowej jakości przestrzeni miejskiej, która powinna stać się atrakcyjnym fragmentem Warszawy zarówno dla mieszkańców, jak i przyjezdnych, ważnym punktem węzłowym w tej części miasta⁷. Obecnie teren opracowania jest oddzielony od miasta wieloma granicami, takimi jak: tory kolejowe, linia tramwajowa i drogi, które powodują całkowite kompozycyjne i funkcjonalne odcięcie. Dodatkowo stanowi on swego rodzaju nieckę i granice, o których mowa, w większości znajdują się kilka metrów powyżej – na nasypach. Jednym z podstawowych założeń projektu było zlikwidowanie tych granic. Koncepcja opierała się na zabawie z ograniczeniami, z różnymi rodzajami przejść i granic pomiędzy stadionem piłkarskim, krajobrazem a budynkami. Zamieszczone poniżej fragmenty opisu autorskiego przybliżą czytelnikom główne założenia projektowe.

Projekt staje się alternatywą dla racjonalnej geometrii, sięgając po środki, które możemy odnaleźć w samej naturze. Tworzymy wspólny krajobraz łączący budynki i zielen. W tym celu powstała nowa topografia terenu, która oprócz połączenia całego zespołu pozwala również na oddzielenie ruchu pieszego od samochodowego. Zaproponowany system rozwiązań traktujemy jako dynamiczny przepływ formy poprzez drogi, place, parki; elementy stopniowo wynurzają się, osiągając granice terenu. Wyszliśmy od założenia dotyczącego formy zagospodarowania terenu wraz z modelem ruchu drogowego jako swego rodzaju

⁶ Konkurs, na który wpłynęło 20 prac spełniających warunki i wymogi formalne, rozstrzygnięto w czerwcu 2008 roku. Projekt konkursowy: arch. M. Gyurkovich, PIATELKO_DG Sp. z O.O. i IDOM Ingenieria y Sistemas S.A.; autorzy: arch. arch. M. Casany Estrada, M. Warda, M. Garcia Alonso, M. Gyurkovich; współpraca autorska: arch. arch., V.M. Esteves da Cucha Mendes, I. Garcia Westphalen, M.A. Carretero Barrassa, K. Dudzic-Gyurkovich, M.A. Diaz Itturiaga; por. Zdancewicz M. (ed.), *Konkurs na opracowanie koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenu otoczenia Stadionu Narodowego w Warszawie*, BAiPP Urzędu m. st. Warszawy, Warszawa 2008, s. 42-43.

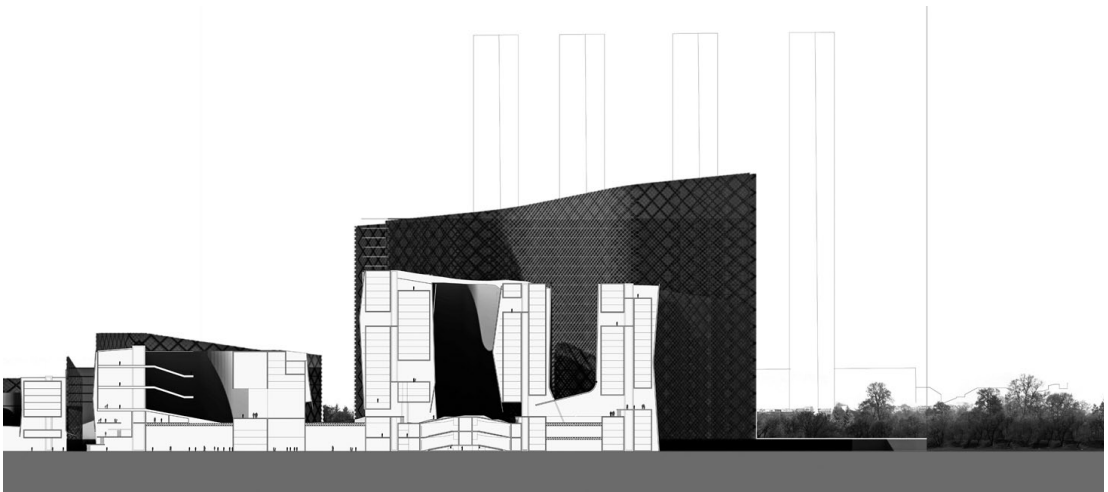
⁷ *Ibidem*, s. 7.

hybrydy pomiędzy zielenią – naturą a obiektami kubaturowymi. Kontakt tych dwóch wartości sprawia, że budynki zanikają, znikają w sposób dynamiczny, zapraszając do wejścia pomiędzy nie. Granica pomiędzy dwoma światami (pieszych i ruchu kołowego) jest symbolicznym kregosłupem, który scala projekt, jednocześnie rozdzielając różne rodzaje ruchu. Projekt poszukuje rozwiązań, które usprawnią poruszanie się w przestrzeni całego zespołu różnym jego użytkownikom.

Przedmiotowy teren łatwo może stać się zdominowany przez projektowany budynek Stadionu Narodowego. Nasz projekt dzieli strefy oddziaływań. Poprzez uwolnienie przestrzeni pomiędzy stadionem i projektowanymi obiektami, które lokalizujemy w części północnej, unikamy bezpośredniej konfrontacji z obiektem, który będzie gwiazdą podczas Mistrzostw Europy 2012.

Projekt wykazuje powiązanie ze swoim najbliższym otoczeniem i ze skalą wielkości blisko położonych obiektów. Po wschodniej stronie terenu znajduje się park ze stawami i oczkami wodnymi. Nasz projekt nawiązuje do tego kontekstu nie tylko stworzeniem sekwencji przestrzeni publicznych przedłużających przestrzeń parku, ale także dzięki połączeniu Jeziora Kamionkowskiego z terenami wodnymi Portu Praskiego. Po zachodniej stronie terenu opracowania, projektowana jest wysoka zabudowa. Projekt podejmuje dialog z tym założeniem za pomocą obiektów zbliżonych skalą. Powstaje w ten sposób zwarty zespół miejskiej zabudowy. Projektowany zespół wzrasta w miarę jak zbliża się do miasta i zagęszcza w punktach, w których koncentruje się program funkcjonalny. Park i znajdujące się w nim obiekty utrzymane są w mniejszej skali, zredukowanej do potrzeb percepcji pieszo i nawiązującej do zieleni po przeciwnej stronie drogi.

Do realizacji przeznaczono inny projekt, autorstwa konsorcjum warszawskich pracowni JEMS Architekti i Davos, który w wielu założeniach był podobny także do naszego rozwiązania. Podobieństwo rozwiązań warunkował w dużej mierze bardzo szczegółowy program funkcjonalno-przestrzenny i wymogi FIFA i UEFA odnoszące się do dostępu i ewakuacji Stadionu Narodowego. Jednak naturalna, naszym zdaniem, potrzeba zielonego połączenia pomiędzy parkiem a nabrzeżem Wisły (w zwycięskiej pracy dużo węższego) była zauważalna w niewielu pracach. Zaproponowana przez nasz zespół ekologiczna koncepcja charakteryzowała się silnymi związkami pomiędzy rozwiązaniami krajobrazowymi i miękkimi formami architektonicznymi, których elementy (w mniejszej skali) widać w o wiele bardziej tradycyjnej i „racjonalnej” zwycięskiej pracy.



Rys. 2. Fragmenty opracowania konkursowego (źródło: archiwum autora)

Fig. 2. Fragments of a competitive design (source: author's archive)

3. Współpromowane projekty dyplomowe

Amsterdam – projekt zabudowy nabrzeża NDSM

Projekt dyplomowy poświęcony był rewitalizacji nabrzeża dawnej stoczni NDSM w Amsterdamie, położonego na północny zachód od historycznego centrum miasta nad rzeką IJ⁸. Temat był przez autorkę rozpatrywany niezwykle starannie, w kontekście globalnym (Regionu Metropolitalnego Amsterdam), regionalnym (znaczenie NDSM dla miasta Amsterdam) i lokalnym (północnej części Amsterdamu – Amsterdam Noord; kontekst uwalniania nabrzeża IJ i zwracanie miasta ku rzece). Deficyt wolnych obszarów w gęsto zaludnionej Holandii⁹ sprawia, że kraj ten od lat jest w czołówce państw pod względem rewitalizacji i odzyskiwania utraconych terenów miejskich, a zatem promowania idei „miasta oszczędnego”.

Podobnie jak Kraków do Wisły, przez wiele lat Amsterdam usytuowany był tyłem do rzeki IJ. Linia brzegowa południowej, centralnej część miasta pozostawała oddzielona szerokim pasem linii kolejowej, północny brzeg zajmowała niedostępna infrastruktura portowa. Trwająca od blisko 25 lat rewitalizacja południowego brzegu IJ jest już częściowo zakończona albo pozostaje w fazie daleko zaawansowanego planowania. Północna część wciąż pozostaje w tyle. Amsterdam stał się symbolem współczesnej architektury i urbanistyki, *trend setterem* śmiałych realizacji.

Działka dawnej stoczni, która ostatecznie przestała funkcjonować w 1984 roku, była przez wiele lat opuszczona. Teren zajmuje 43,3 ha powierzchni lądowej i 25 ha basenów portowych i wód rzeki IJ. Materialne pozostałości stoczni zajmują najwyżej 15% tego obszaru. Obecnie doki NDSM przekształcane są w najbardziej żywotne i energiczne miejsce Amsterdamu¹⁰. Portowy żuraw, rampy, Kraanspoor¹¹, stare i częściowo odrestaurowane hale to wspomnienie minionych lat świetności stoczni NDSM, które udało się zachować, a zarazem jedyny bliski kontekst dla nowo tworzonej struktury.

Głównym założeniem projektu urbanistycznego było nadanie nowego znaczenia odzyskanym terenom portowym – NDSM poprzez dostosowanie planowanej struktury do potrzeb przyszłych użytkowników w oparciu o potencjał drzemiący w już nakreślonej tożsamości miejsca oraz zaproponowanie najkorzystniejszej roli, jaką nowa struktura mogłaby odgrywać w tkance miejskiej. Priorytetem przy podejmowaniu decyzji projektowych było, ze względu na deficyt terenów inwestycyjnych w Amsterdamie, najbardziej efektywne zagospodarowanie obszaru i jednocześnie stworzenie przestrzeni wielofunkcyjnej i samowystarczalnej wpisującej się w kontekst sąsiedztwa, zachowując i eksponując tożsamość miejsca¹².

Autorka postanowiła kierować się w koncepcji urbanistycznej dzielnicy zasadami zrównoważonego rozwoju. Determinują one utworzenie pełnego programu dla NDSM zakładającego obiekty mieszkaniowe, szkoły, biura, centra sportowe, kulturalne, rekreacyjne, hotele oraz różnorodne przestrzenie publiczne, w tym parki, plaże miejskie, nadwodne promenady. W celu uniknięcia monotonii, autorka zdecydowała się

⁸ Praca dyplomowa autorstwa mgr inż. arch. Katarzyny Lisińskiej, promotor dr hab. inż. arch. Jacek Gyurkovich, prof. PK, współpromotor dr inż. arch. Mateusz Gyurkovich, ZKU IPU WA PK 2009.

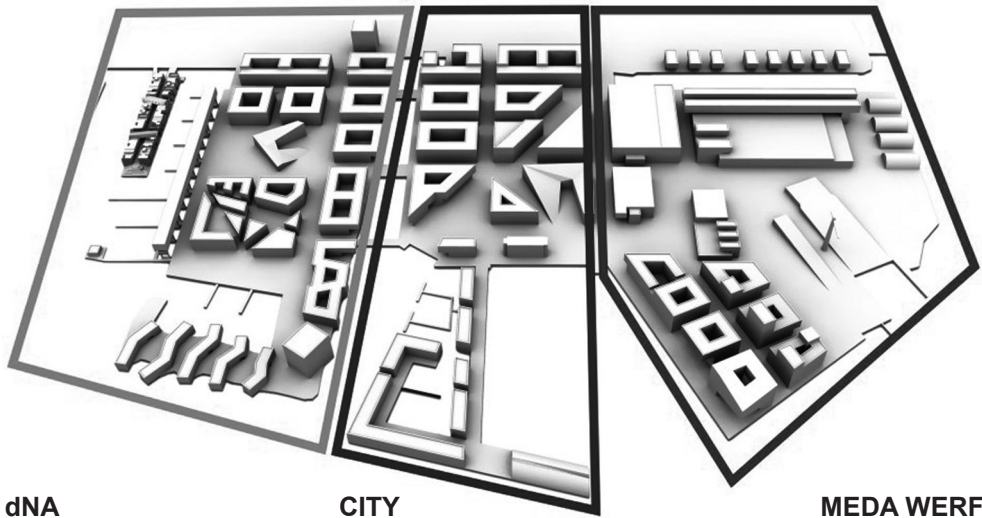
⁹ Holandia jest 15 najgęściej zaludnionym krajem świata. Oficjalna liczba 396 osób na 1 km² rośnie aż do 485, jeśli wziąć pod uwagę, że 18,4% powierzchni zajmują zbiorniki wodne, za: opis projektu dyplomowego: K. Lisińska, *Amsterdam – projekt zabudowy nabrzeża NDSM*, ZKU IPU WA PK, Kraków 2009.

¹⁰ Tu odbywają się festiwale The Underground Festival i Robodock. Budynek Scheepsbouwlads mieści m.in. skatepark i liczne warsztaty i pracownie. Stary warsztat stolarski został ciekawie zaadoptowany na siedzibę firmy medialnej MTV Network. Nabrzeże NDSM oferuje budynki i wyposażenie pod działalność licznych dyscyplin artystycznych i rzemiosła artystycznego; por. *ibidem*, s. 39.

¹¹ Nazywany „surrealistyczną hybrydą biurowca i dźwigu” budynek stał się prawdziwą ikoną zmian zachodzących na poprzemysłowych obszarach Amsterdamu, por. Kołtuński M., *Ewolucja biurowca*, [w:] *Architektura & Biznes*, 10/2009.

¹² Za: opis pracy dyplomowej, Lisińska K., *op. cit.*, s. 4.

na wprowadzenie strategii podziału obszaru na trzy uzupełniające się strefy funkcjonalne, które nazwała „Sceneriami”.



Rys. 3. Plan urbanistyczny rewitalizacji stoczni NDSM z podziałem na strefy – „Scenerie” (rys. K. Lisińska)

Fig. 3. Urban plan of the revitalization of NDSM Shipyard divided into zones – “Sceneries” (drawn by K. Lisińska)

SCENERIA: MEDIA WERF:

– powstała w oparciu o zastaną tożsamość. Z działającymi tu między innymi Kinetisch Noord i MTV Network. Miejsce kreatywnej, medialnej, i kulturalnej działalności, gdzie klimat tworzą industrialne hale stoczniowe, magazyny, żuraw i rampy. Klimat portu determinuje charakter przestrzeni publicznych i język formalny architektury.

SCENERIA: CITY:

– podobszar najbardziej dogęszczony zabudową. W założeniach programowych przewiduje się większą ilość powierzchni biurowych kosztem powierzchni mieszkalnej oraz większą ilość węzłów komunikacji publicznej, w tym postój taksówek wodnych. Użyty język architektoniczny oraz ilość wielkogabarytowych obiektów użyteczności publicznej mają podkreślać charakter miejsca.

SCENERIA: dNA/de Nederlandse Anrillen/:

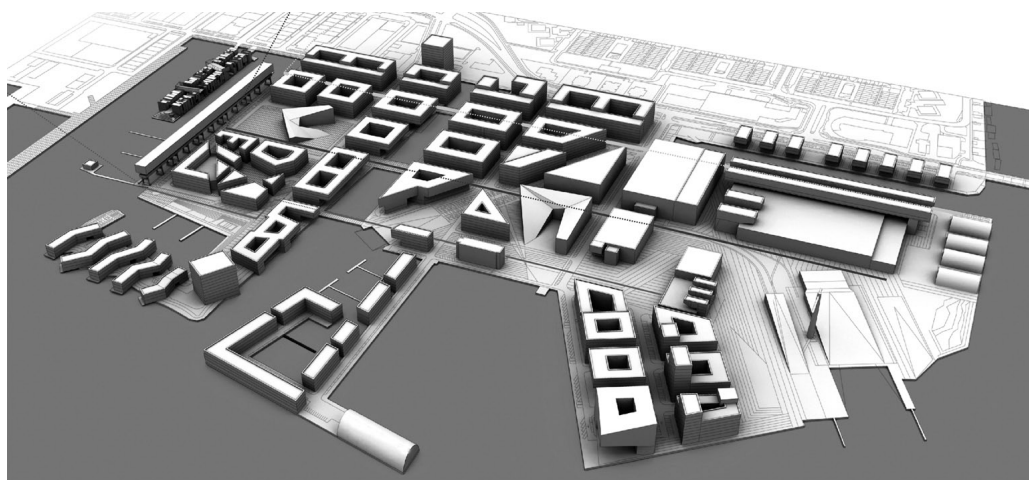
– czyli Antyle Holenderskie – przewidziana zabudowa z przewagą funkcji mieszkaniowej z parkiem w samym środku podobszaru. Kwartaly mieszkaniowe są zaprojektowane w taki sposób, a by praktycznie każdy znajdował się w swoim wyjątkowym mikrootoczeniu (kanał, park, marina, półwysep, pas zielony)¹³.

Trzy wspomniane scenerie urbanistyczne zostały spięte poprzecznymi pasami tematycznymi, pokrywającymi się z głównymi poprzecznymi osiami kompozycyjno-komunikacyjnymi założenia. Zdaniem autorki, sprzyja to dywersyfikacji przestrzeni publicznej i osiągnięciu różnych efektów przestrzennych. W Pasie Zielonym, biegnącym nieprzerwanie ze wschodu na zachód elementem wiodącym jest zieleń, od szpalerów drzew, poprzez niewielkie skwery, aż po miniplace zabaw i miniboiska sportowe, tworzące wnętrza urbanistyczne o kameralnym charakterze.

¹³ Opisy Scenerii za: opis pracy dyplomowej, Lisińska K., *op. cit.*, s. 58.

Pas Komercyjno-Kulturalny łączy główne przestrzenie publiczne (plac miejskie) we wszystkich trzech segmentach zespołu, kończąc się parkiem w części zachodniej (dNA). Jest głównym ciągiem handlowym dzielnicy, przy którym znajdują się też główne budynki poświęcone kulturze, tak już wybudowane, jak i projektowane. Dzięki założonej szerokości ulicy wprowadzone zostają w jej przestrzeń elementy sztuki: instalacje, *urban art* – wytworzone przez ośrodek Kinetisch Noord działający w strefie Media Werf. Trzeci Pas Niebieski, to publiczny bulwar wzdłuż nabrzeża IJ.

Kompozycja urbanistyczna zespołu powstałego w oparciu o wspomniane zasady uzupełniona jest w odpowiednich miejscach o otwarcia i zamknięcia widokowe, akcenty i dominanty przestrzenne, wśród których wykorzystano relikty stoczni odwołujące się do tożsamości miejsca. Projekt jest przykładem udanej koncepcji urbanistycznej rewitalizacji opuszczonego terenu przemysłowego w kontekście europejskiej metropolii.



Rys. 4. Projekt urbanistyczny NDSM – *PASY* (rys. K. Lisińska)

Fig. 4. Urban plan of NDSM – *BELTS* (drawn by K. Lisińska)

Katowice – rozbudowa lotniska sportowego Muchowiec

Projekt dyplomowy poświęcony był rozbudowie lotniska sportowego Muchowiec¹⁴, wykorzystywanego obecnie tylko przez Aeroklub Śląski, do rangi lotniska miejskiego, które obsługiwałoby loty prywatne i komercyjne małych samolotów na terenie kraju. W części urbanistycznej opracowania, autorka zajęła się rewitalizacją znacznego obszaru w południowej części Katowic, obejmującego teren lotniska Muchowiec, wraz z otaczającymi obszarami zieleni parkowej, ogródków działkowych, zdegradowanych terenów składowych i przemysłowych. Podjęła też twórczy dialog ze zrealizowanym na tym obszarze wielkopowierzchniowym centrum handlowym „Trzy Stawy”, otoczonym kilkoma hektarami parkingów. Od północy teren opracowania ogranicza autostrada A4, od południa i wschodu Katowicki Park Leśny im. Romana Stachonia.

Po wykonaniu szeregu analiz urbanistycznych, tak w skali dzielnicy, jak i skali miasta i konurbacji Górnośląskiej, opracowane zostały następujące wytyczne projektowe:

¹⁴ Praca dyplomowa autorstwa mgr inż. arch. Dominiki Belczyk-Stygar, promotor dr hab. inż. arch. Hanna Grabowska-Pałecka, współpromotor dr inż. arch. Mateusz Gyurkovich, ZKU IPU WA PK 2009.



Rys. 5. Kompozycja urbanistyczna nowego zespołu w południowej części Katowic (rys. D. Belczyk-Stygar)

Fig. 5. Urban composition of a new complex in the southern part of Katowice (drawn by D. Belczyk-Stygar)

- *REWITALIZACJA terenów zaniedbanych, a w szczególności ogródków działkowych, terenów magazynowych, garaży, nieużytków. Rewitalizacja terenów parkowych poprzez wprowadzenie nowych alejek, ścieżek rowerowych, placów zabaw etc.,*
- *ROZWIĄZANIE PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH – wprowadzenie bezkolizyjnych przejść dla pieszych w postaci kładek, tuneli. Przedłużenie do lotniska linii tramwajowej z centrum Katowic oraz połączenie z Pyrzowicami, budowa pętli tramwajowej i małej zajezdni dla autobusów,*
- *ROZBUDOWA istniejącego lotniska sportowego,*
- *ZAGOSPODAROWANIE TERENU lotniska – rewitalizacja pasów startowych, nowe hangary, budynki lotniska itp.,*
- *STWORZENIE centrum rekreacyjno-sportowego, oraz kulturalno-handlowego, które byłoby pozytywną alternatywą dla supermarketu¹⁵.*

Trójkątny obszar terenu wpłynął na kształt projektu urbanistycznego. Ideą formalną było nawiązanie do konstrukcji pierwszych samolotów. Wzorem były szkice prototypu maszyny latającej Leonarda da Vinci, pierwsze samoloty i lotnie autorstwa Otto Lilienthal'a i braci Wright. Konstrukcja skrzydeł składała się w tych przypadkach z szkieletu lekkich żeber i rozpiętego na nim płótna. Szkielet składał się z dwóch głównych, zwykle równoległych żeber i wzmacniających je prętów. Taką właśnie zasadę przyjęto w projekcie układu komunikacyjnego. Ulice Lotnisko oraz Alpejska stanowią główne ciągi komunikacyjne, natomiast łączące je mniejsze uliczki pełnią funkcję pieszo-jezdnych przestrzeni publicznych lub zapewniają dojazd techniczny do budynków i parkingów. Pomędzy tymi „żebami” rozpięta jest zabudowa¹⁶.

¹⁵ Cyt. za opisem pracy dyplomowej, s. 30.

¹⁶ *Ibidem*, s. 31.

Poza główną funkcją, jaką jest nowoczesnie zaprojektowane i wyposażone lotnisko, wraz z terminalem pasażerskim i nowymi budynkami aeroklubu ze szkołą lotniczą, wokół zaproponowano wiele funkcji uzupełniających. Jest to przede wszystkim park technologiczny poświęcony różnym problemom związanym z lotnictwem, zespół sportowo-rekreacyjny (zespół basenów, stadion lekkoatletyczny, lodowisko, rozbudowa klubu rowerowego, centrum sportowe dla młodzieży), zespół biurowo-administracyjny, muzea, biblioteka, szkoła wyższa, zespół mieszkaniowy, centrum handlowe, szkoła muzyczna, szkoła tańca i multipleks.

Wprowadzenie w obszar uprzednio pozbawiony cech miejskich dużego, wielofunkcyjnego zespołu urbanistycznego, wyposażonego w przestrzenie publiczne o zróżnicowanym charakterze, pozwala na stworzenie nowoczesnego fragmentu miasta. Prawidłowe powiązania komunikacyjne z miastem i regionem czynią z pracy dyplomowej Pani Dominiki Belczyk-Stygar wartościowy głos w dyskusji nad kształtem przestrzennym tej części Katowic. Odzyskiwanie dla miasta terenów utraconych jest szczególnie ważne w takich regionach, jak Górny Śląsk, gdzie degradacja środowiska naturalnego i intensywność zainwestowania uniemożliwia pozyskiwanie pod zabudowę nowych, dotychczas niezagospodarowanych terenów.