

DANIEL OGRODNIK\*

**REWITALIZACJA PROEKOLOGICZNA NA PRZYKŁADZIE  
OTOCZENIA DWORCÓW I PRZYSTANKÓW KOLEJOWYCH  
KRAKOWSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO**

**PRO-ECOLOGICAL REVITALISATION – THE EXAMPLE  
OF TRAIN STATIONS SURROUNDING  
IN THE KRAKÓW METROPOLITAN AREA**

**Streszczenie**

W artykule przedstawiono cechy podejścia proekologicznego mogące pomóc w rozwoju metodologii programów rewitalizacji otoczenia kolei. Uporządkowano je według trzech zagadnień: racjonalizowanie gospodarowania terenem, rozwój transportu ekologicznego, budowanie przyjaznej przestrzeni miejskiej. Na tej podstawie rozpoznano sytuację problemową w wybranych miastach Krakowskiego Obszaru Metropolitalnego.

*Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, rewitalizacja, węzły przesiadkowe, centrum miejskie, przestrzeń publiczna, Krakowski Obszar Metropolitalny*

**Abstract**

The article outlines the characteristics of a pro-ecological approach that can help in the development of methodology for railway surroundings revitalisation programs. The characteristics have been arranged according to three questions: improvement of land management, development of ecological transport, creation of a friendly urban space. On such basis, problems in selected towns of the Kraków Metropolitan Area have been analysed.

*Keywords: spatial planning, urban revitalisation, interchange hubs, city center, public space, Kraków Metropolitan Area*

---

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

## 1. Wstęp

Celem artykułu jest rozpoznanie cech podejścia proekologicznego w kształtowaniu węzłów przesiadkowych<sup>1</sup> oraz integracji i aktywizacji ich otoczenia. Należy przybliżyć zagrożenia i korzyści, jakie wiążą się z przebudową tych obszarów w kontekście idei zrównoważonego rozwoju i ekologii miasta. Może to pomóc w rozwoju metod programowania rewitalizacji w zakresie: analiz uwarunkowań, planowania i projektowania urbanistycznego oraz oceny projektów inwestycyjnych<sup>2</sup>. Wybrane zagadnienia zilustrowano przykładami Krzeszowic, Skawiny i Wieliczki.

## 2. Rozwój zrównoważony a rewitalizacja proekologiczna

Rewitalizacja<sup>3</sup> jest z założenia działalnością proekologiczną. W ramach tego procesu wdrożenie idei zrównoważonego rozwoju opiera się na integracji aspektów przestrzenno-technicznych, społeczno-ekonomicznych i kulturowo-ekologicznych w celu uzyskania efektu synergicznego<sup>4</sup>. Wśród zasad planowania i projektowania zgodnych z paradygmatem *sustainable development* wymienia się m.in.: minimalizację oddziaływania na środowisko, poszanowanie przestrzeni jako dobra ograniczonego, projektowanie struktur z uwzględnieniem ich czasoprzestrzennego cyklu życia<sup>5</sup>, poprawę komfortu psychicznego i fizycznego mieszkańców, podniesienie standardu technicznego zabudowy, wykorzystanie energii odnawialnej. Należy równoważyć rozwój zabudowy z działaniami rewitalizacyjnymi, także w środowisku przyrodniczym. Efektywność stosowania rozwiązań proekologicznych wymaga zrównoważonego kontekstu urbanistycznego, energooszczędnych, zwartych form i układów zabudowy (orientacja, proporcje i geometria)<sup>6</sup>. Aktualny jest problem wpływu zagospodarowania terenów niezabudowanych na jakość życia w mieście<sup>7</sup>.

W projekcie Programu Ochrony Środowiska Województwa Małopolskiego na lata 2007–2014<sup>8</sup> akcentuje się rozwój ekologicznej komunikacji miejskiej, w tym transportu kolejowego i kolejowo-tramwajowego oraz ruchu rowerowego, wyprowadzanie systemowych rozwiązań zmniejszających uciążliwość hałasu komunikacyjnego, np. obszarów ograniczonego użytkowania. Zaleca się konsekwentną rekultywację terenów przemysłowych i ponowne włączanie do obiegu gospodarczego. Dla terenów silnie zurbanizowanych za istotne uznano programy ochrony zieleni miejskiej oraz planowanie inwestycji z zachowaniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych.

Tendencje planistyczne i projektowe zmierzają do rozwoju centrów miejskich przy węzłach transportu zbiorowego. Mamy tu do czynienia ze specyficzną sytuacją: skupianie inwestycji w tak dobrze uzbrojonych i dostępnych obszarach sprzyja ochronie środowiska, m.in. poprzez ograniczanie „rozlewu” miasta, z drugiej zaś strony jest procesem mogącym pogarszać warunki życia. Zakres przebudowy badanych obszarów obejmuje: aktywizację terenów zdegradowanych, modernizację infrastruktury komunikacyjnej, integrację przestrzeni miejskiej. W tablicy 1 zaproponowano cechy podejścia proekologicznego w rewitalizacji otoczenia kolei. Na tym tle oceniono wstępnie sytuację problemową w wybranych lokalizacjach.

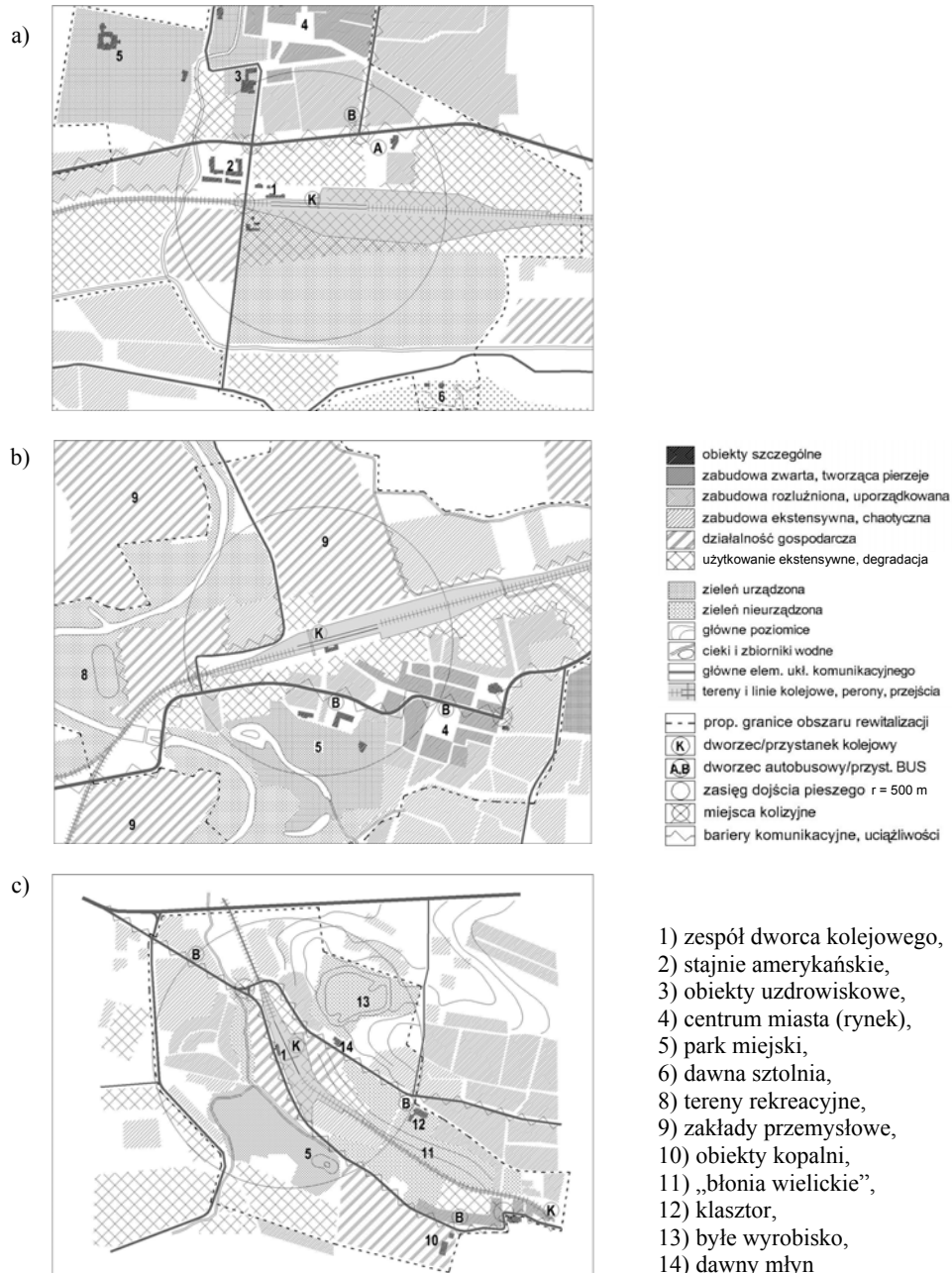
**Cechy podejścia proekologicznego w rewitalizacji otoczenia kolei (oprac. aut.)**

<b>Racjonalizowanie gospodarowania przestrzenią, przeciwdziałanie rozpraszaniu zabudowy, ograniczanie terenochłonności inwestycji</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– zwiększenie intensywności i różnorodności użytkowania terenów w obszarach o dobrej obsłudze infrastrukturalnej</li> <li>– porządkowanie geometrii, integracja terenów zurbanizowanych i ograniczanie ich rozwoju</li> <li>– efektywniejsze wykorzystanie terenów (zmiana lub relokacja funkcji nieodpowiadających potencjałowi lokalizacji)<sup>9</sup></li> <li>– optymalizacja rozwiązań komunikacyjnych (problem skali, priorytetów)</li> </ul>
<b>Akcent na transport publiczny i proekologiczne zachowania komunikacyjne</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– zbliżanie i kojarzenie różnych środków transportu, w tym rowerowego</li> <li>– tworzenie stref o priorytecie ruchu pieszego i optymalizacja tego ruchu</li> <li>– kształtowanie cyrkulacji ruchu i strefowanie dostępności</li> <li>– budowanie sieci atrakcyjnych przestrzeni publicznych</li> </ul>
<b>Kształtowanie zrównoważonych przestrzeni miejskich</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>– rekultywacja zdegradowanych nawierzchni, modernizacja zabudowy</li> <li>– ochrona wartości przyrodniczych i kulturowych</li> <li>– ograniczanie uciążliwości i źródeł zjawisk kryzysowych</li> <li>– uzyskanie optymalnych proporcji terenów zabudowanych, komunikacyjnych i biologicznie czynnych</li> <li>– kształtowanie formy i geometrii zabudowy pod kątem standardów nasłonecznienia, przewietrzania, energochłonności</li> <li>– poprawa jakości przestrzeni publicznych</li> <li>– integrowanie i strefowanie funkcji</li> </ul>

**3. Studia przypadków – identyfikacja problemów**

W sytuacji problemowej otoczenia dworca kolejowego w **Krzyszowicach**<sup>10</sup> (ryc. 1a) wyróżnia się niewłaściwy sposób użytkowania dobrze dostępnych i uzbrojonych terenów (ogródki działkowe, składowiska, nieużytki rolne, rozległe bocznicę kolei). Konflikty funkcjonalne oraz rozproszenie zabudowy dominują na styku miasta i wsi Tenczynek. Obciążone ruchem magistrała kolejowa E30 i droga krajowa nr 79 są źródłem utrudnień w komunikacji lokalnej (na osi N–S) oraz emisji zanieczyszczeń i hałasu (przebieg w poziomie otaczającej zabudowy). Bariery wzmacniają chaos w zagospodarowaniu pasma terenów wzdłuż tych tras. Przystanki mikrobusów i dworzec autobusowy są odsunięte od dworca kolejowego; brakuje tu miejsc parkingowych. Dostęp pieszy utrudniają wspomniane przeszkody oraz nieczytelny system dojścia. Wartościowe grupy zieleni oraz obiekty historyczne (np. starodrzew, zespół dworcowy, stajnie amerykańskie) ulegają degradacji.

Przebudowa analizowanego obszaru jest szansą na zintegrowanie miasta i strefy podmiejskiej poprzez rozwój układu komunikacyjnego i skupianie zabudowy. Załączkami powiązania są: czytelna geometria zabudowy śródmiejskiej, zarysowujące się osie kompozycji, zwarte tereny pod zabudowę. Istotną rolę w integracji i aktywizacji obszaru może odegrać



Ryc. 1. Analiza sytuacji problemowej w otoczeniu dworców i przystanków kolejowych w: a) Krzeszowicach, b) Skawinie, c) Wieliczce (oprac. aut.)

Fig. 1. Research of problem situations around railway stations and stops in: a) Krzeszowice, b) Skawina, c) Wieliczka (by the Author)

budowa systemu zieleni miejskiej, uwzględniająca m.in. rehabilitację parku miejskiego, ukształtowanie bulwarów rzeki, utrzymanie przedpola widokowego po stronie południowej kolei.

W przypadku **Skawiny**<sup>11</sup> (ryc. 1b) niekorzystne zjawiska skupiają się w paśmie terenu pomiędzy koleją a centrum miasta. Występują tu konflikty funkcjonalne zabudowy mieszkaniowej z działalnością gospodarczą, tkanka śródmiejska traci ciągłość i czytelność, zagospodarowanie fragmentów jest niewłaściwe (nieużytki, składowiska). Przypadkowy sposób aktywizacji potęguje nieprawidłowości. Na niekorzystną sytuację po północnej stronie kolei wpływają: brak stref ochronnych między obszarami o odmiennych funkcjach, ekstensywne wykorzystanie terenu, degradacja podłoża. W obu strefach układ komunikacyjny wymaga usprawnienia. Przebieg obciążonej ruchem trasy Kraków–Wadowice powoduje uciążliwości (hałas, spaliny, bariera w dostępie do dworca), a sieć ulic lokalnych nie jest dostatecznie rozwinięta. Brakuje powiązań pieszych i kołowych na kierunku poprzecznym do kolei. Węzeł przesiadkowy nie funkcjonuje – przy dworcu nie zlokalizowano przystanków innych środków transportu, dostęp pieszy jest utrudniony.

Zadaniami potencjalnego programu rewitalizacji mogą być: rozwój zabudowy śródmiejskiej w kierunku dworca (jednorodna skala i funkcja, kreowanie przestrzeni publicznych) oraz aktywizacja stref (po)przemysłowych (udostępnienie terenów i podnoszenie standardu ich zagospodarowania). Niezbędna będzie rozbudowa układu komunikacyjnego (np. obwodnica po stronie północnej kolei) i powiązań pieszych. W integracji obszaru i poprawie jakości przestrzeni miejskiej należy uwzględnić rozwój systemu zieleni publicznej, m.in. poprzez rehabilitację parku miejskiego, zagospodarowanie nadbrzeży oraz tworzenie „zielonych korytarzy” w zabudowie.

Sytuację problemową w **Wieliczce**<sup>12</sup> (ryc. 1c) determinuje zbliżony przebieg tras wlotowych i linii kolejowej, które „rozcinają” strukturę miasta. Przy znaczących różnicach wysokości terenu powoduje to liczne uciążliwości dla środowiska i mieszkańców (niedobór powiązań funkcjonalnych, izolowanie zabudowy mieszkaniowej i zieleni otwartej, potęgowanie hałasu). W strukturze nie ma czytelnych załączków geometrii, które mogłyby pomóc w porządkowaniu i integracji obszaru z otoczeniem. Przestrzeń zdegradowana w otoczeniu przystanku kolejowego aktywizuje się nieprawidłowo: lokalizowane są tu obiekty handlowe o niskim standardzie, duże ilości terenu przeznaczają się na parkingi, marginalizacji ulega ruch pieszy. Izolacja przystanku obniża jego znaczenie w obsłudze przewozów.

Strategię rewitalizacji obszaru można by oprzeć na zależnościach pomiędzy rozbudową węzła przesiadkowego (dogodna dostępność komunikacyjna oraz inwestycyjna) a aktywizacją terenów kopalni (możliwość koncentrowania aktywności). Należy przewidzieć projekty rehabilitacji obiektów historycznych, np. budynku dworca czy młyna. W integrowaniu znaczącą rolę powinien odegrać system zieleni (park miejski, „błonia wielickie”, otoczenie klasztoru, rekultywowane wyrobisko). Istotne byłoby też rozwiązanie atrakcyjnego połączenia na osi prostopadłej do przystanku kolei.

#### 4. Wnioski

Problemami, które w analizowanych sytuacjach zaznaczyły się wyraźnie są: konflikty funkcjonalne, brak czytelności struktury, uciążliwości komunikacyjne, nieprawidłowości wykorzystania cennych terenów. Czynnikiem zasługującym na uwagę w kontekście rozwoju przyjaznej przestrzeni miejskiej w otoczeniu węzłów przesiadkowych są poprawa geometrii układów zabudowy i przestrzeni publicznych oraz integracyjna rola systemów zieleni. W dalszych pracach nad metodą „analizy proekologicznej” należy głębiej rozważyć następujące zależności:

- geometria tkanki a jakość przestrzeni miejskiej,
- ocena racjonalności wykorzystania terenu a jego potencjał społeczno-kulturowy,
- poprawa dostępności a ograniczanie uciążliwości komunikacyjnych i priorytet ruchu pieszego.

#### Przypisy

- <sup>1</sup>Są to węzły integrujące środki transportu zbiorowego, kształtowane na bazie dworców i przystanków kolejowych.
- <sup>2</sup>Problematyka ekologiczna w badaniu procesów degradacji i definiowaniu problemów rewitalizacji, komponowaniu przestrzeni, formułowaniu kryteriów oceny *ex-ante* i *ex-post*.
- <sup>3</sup>Rewitalizacja to wspólne, publiczne i prywatne przedsięwzięcia realizowane w celu powstrzymania degradacji obszarów miejskich oraz zapewnienia wzrostu obywatelskich, gospodarczych i kulturowych aktywności, a w przypadku otoczenia węzłów integracyjnych podporządkowane rozwojowi funkcji centrowczych i poprawie jakości przestrzeni publicznych.
- <sup>4</sup>Zob. *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Warszawa 2003, s. 21; A. Baranowski, *Projektowanie zrównoważone w architekturze*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998, s. 96.
- <sup>5</sup>Por.: A. Baranowski, *op. cit.*, s. 94, S. Wehle-Strzelecka, *Architektura słoneczna w zrównoważonym środowisku mieszkaniowym. Wybrane problemy*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2004, s. 115, 121; Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r., Prawo ochrony środowiska (DzU 2006, Nr 129, poz. 902, z późniejszymi zmianami).
- <sup>6</sup>S. Wehle-Strzelecka, *op. cit.*, s. 191, 194.
- <sup>7</sup>Cennym źródłem informacji w tym zakresie są prace prof. T. Bartkowicza. Autorską metodę badań poziomu degradacji przestrzeni zurbanizowanej opiera On na analizie proporcji trzech podstawowych elementów zagospodarowania przestrzeni: powierzchni bezglebowych, terenów nieużytkowanych, pielęgnowanych nawierzchni zielonych. Zob. T. Bartkowicz, *Wpływ urzędnika terenu na warunki życia w mieście*, Architektura z. 34, Zeszyty Naukowe PK (1/1977), Kraków 1977, s. 69-85.
- <sup>8</sup>Program Ochrony Środowiska Województwa Małopolskiego na lata 2007–2014, s. 7, 67-68, 73, 84; [www.malopolska.pl](http://www.malopolska.pl).
- <sup>9</sup>Por. A. Baranowski, *op. cit.*, s. 139.
- <sup>10</sup>Granice proponowanego obszaru rewitalizacji obejmują: teren stacji kolejowej, ogródki działkowe, składowiska i magazyny po stronie północnej dworca, fragment śródmieścia z otoczeniem rynku (centrum miasta), tereny zieleni publicznej (park z pałacem Potockich), tereny nieużytków rolnych i rozproszonej zabudowy mieszkaniowej po stronie południowej torów (wieś Tenczynek).
- <sup>11</sup>Zarysowany obszar rewitalizacji uwzględnia: teren stacji kolejowej i przemysłu (na północ od kolei), chaotycznie zagospodarowane pasma wzdłuż torów, tereny zabudowy śródmiejskiej oraz zieleni nieurządzonej wzdłuż rzeki, park miejski ze zbiornikiem wody.

<sup>12</sup>W granicach programu rewitalizacji ujęto: tereny stacji kolejowej i byłej kopalni, w części zainwestowane, a w części niebudowlane (szkody górnicze), pasma wzdłuż tras komunikacyjnych, tereny zieleni urządzonej i innej oraz fragmentaryczne układy zabudowy mieszkaniowej.

#### Literatura

- [1] Baranowski A., *Projektowanie zrównoważone w architekturze*, Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 1998.
- [2] Bartkiewicz T., *Wpływ urządzenia terenu na warunki życia w mieście*, Architektura z. 34, Zeszyty Naukowe PK (1/1977), Kraków 1977.
- [3] *Podręcznik rewitalizacji. Zasady, procedury i metody działania współczesnych procesów rewitalizacji*, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, Warszawa 2003.
- [4] Wehle-Strzelecka S., *Architektura słoneczna w zrównoważonym środowisku mieszkaniowym. Wybrane problemy*, Wyd. Politechniki Krakowskiej, Kraków 2004.