

**KONKURSU NA OPRACOWANIE KONCEPCJI URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ DLA ZADANIA**

**„ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENI PRZED DWORCEM PKP - UL. 3 MAJA” W SOSNOWCU**

CZEŚĆ OPISOWA

Wizerunek Sosnowca (a więc to, co myślą o nim mieszkańcy i użytkownicy) ma, naszym zdaniem, wyjątkowo hybrydyczny charakter. Jest to „migotliwa”, niewidoczna w pierwszej chwili mieszanka niedługiej historii (prawa miejskie uzyskane dopiero w roku 1902), wyjątkowo trudnej ekonomicznej i kulturotwórczej dominacji w Zagłębiu Dąbrowskim oraz granicznego sąsiedztwa Małopolski. Warto do tego dodać: regularnie podkreślaną i utrwalaną społecznie „domieszkę” trwałych i niewątpliwie atrakcyjnych autolegend, głównie tych, opartych na wieloletnich antagonizmach lokalnych (silnych zwłaszcza w okresie dominacji Górnego Śląska na arenie politycznej i ekonomicznej – przede wszystkim w latach siedemdziesiątych XX wieku). Nie możemy pominąć tzw. „twardych” faktów, które łatwo odnajdziemy w rocznikach statystycznych GUS-u (wielkość miasta, liczba mieszkańców, przychody itp.). Nie bez znaczenia jest ciągła walka o status naprawdę ważnego ośrodka polimiejskiej aglomeracji – swego rodzaju brama łącząca Śląsk z wyjątkowo atrakcyjną turystycznie Jurą Krakowsko-Częstochowską. Dodatkową trudnością w budowaniu pożądanego wizerunku są również wyjątkowo skomplikowane i silne zależności polityczne i komunikacyjne – kolejne działania dywersyfikujące i decentralizujące Katowice jako centrum GOP-u (strefy ekonomiczne, rozwój innowacji, nacisk na wspieranie kulturotwórczych praktyk, siatka szybkich połączeń drogowych i transport publiczny) odbywa się niejako z pominięciem tego miasta i niewątpliwie wpływa na odbiór Sosnowca jako miejsca z jednej strony wyrazistego, które nie sposób łatwo wymazać z myślenia o Śląsku i Zagłębiu, z drugiej – wspomniane działają mocno podkreślając nadal ambiwalentnie rozumiane obarczanie „winą” za napływowość mieszkańców, którzy nie „som stond”, za polityczną przynależność do określonej frakcji politycznej przed 1989 rokiem („Czerwone Zagłębie”). Sosnowiec „cierpi” na poczucie ewidentnego braku przynależności do tzw. śląskiego Heimatu, który głównie w ostatnich latach (za sprawą rozsądnie prowadzonej polityki rewitalizacyjnej, edukacyjnej i gentryfikacyjnej) zyskuje nowe – wykraczające poza niepotrzebne i silnie redukcjonistyczne spory autonomiczne – znaczenie.

Ten entropiczny, nawet nieokreślony status Sosnowca ma (co nie może dziwić...) swoje odzwierciedlenie w traktowaniu poszczególnych przestrzeni w obrębie miasta i podejmowanych próbach wprowadzania ewentualnych zmian. Zgodnie z założeniami konkursu, przygotowanego przez władarzy miasta we współpracy z katowickim oddziałem SARP – celem ma być poprawa, a w zasadzie zmiana estetyczna i funkcjonalna struktury najbardziej newralgicznej części miasta, czyli terenu przydworcowego odcinka ulicy 3 maja i (jednocześnie) mającej status miejsca wyjątkowego (kultowość – często pojawiająca się w mediach jest z perspektywy *urban studies* nieco na wyrost...) sosnowieckiej „Patelni”.

Dyskutując w naszym zespole o koncepcji i zakresie ewentualnych zmian oraz przebudowy obu wskazanych miejsc, postanowiliśmy kierować się podstawową zasadą projektowych współdzielenia przestrzeni. Takie traktowanie przestrzeni rozumiemy nie tylko jako określony rodzaj kompromisu między np. użytkownikami drogi a świadczącymi usługi właścicielami czy dzierżawcami niewielkich punktów usługowych; między pieszymi a usługodawcami transportu publicznego. Współdzielenie to w naszym rozumieniu takie zaprojektowanie wyznaczonego obszaru, które w pewien sposób wymusza na jej użytkownikach określony zakres odpowiedzialności za jego partycypację. Proponując takie rozwiązanie, mamy na myśli założenia von Carlowitza, konstytuujące koncepcję zrównoważonego rozwoju. Dlatego nie chodzi nam wyłącznie o sprzyjanie popularnym teoriom regulowania społeczno-ekonomicznego, które przekładają się na rozwój miasta, ale o stworzenie sytuacji, w której realizuje się równowagę poprzez właściwe rozmieszczenie akcentów, umiejętne przewidywanie ryzyka projektowego oraz chęć przejęcia odpowiedzialności za wykorzystanie projektu. W naszej pracowni uważamy, że tak rozumiana idea zrównoważonego rozwoju pozwala na lepsze wykorzystanie istniejących rozwiązań i pełniejszą asymilację nowego projektu wśród sosnowiczian.

Punktem wyjścia dla działań projektowych stała się pewnego rodzaju „fabularyzacja historyczna”. Nie myślimy o modnym przywracaniu „dawnej świetności miasta” czy serii odwołań do popularnej „pocztówkowej nostalgii”, ale świadomym wykorzystaniu nabytego przez lata nieformalnego (opartego na wymianie komunikacyjnej użytkowników) potencjału określonych miejsc. Dworzec kolejowy w Sosnowcu to przecież nie tylko funkcjonalny obiekt zbudowany z zachowaniem neoklasycystycznych reguł, ale przede wszystkim budynek graniczny w kluczowej linii kolejowej Wiedeń-Warszawa. Przez lata naturalnie stanowił centrum organizacyjne miasta. Jest oczywiste, że rozwój komunikacji publicznej oraz zwiększenie ruchu kołowego (głównie prywatnego) zepchnęło większość komunikacji kolejowej w Polsce na niechlubny margines (dodatkowym problemem były jeszcze kłopoty transformacyjne po 1989 roku), niemniej jednak w dniu

dzisiejszym wyraźnie widoczny jest swoisty renesans budynków będących częścią dworców kolejowych jako lokalizacji wyjątkowo atrakcyjnych (ściśle centrum miasta lub jego główny trakt). Odzyskanie potencjału sosnowieckiego dworca jest umotywowane również ze względów geograficznych: podróżując od południa – Gliwice otwierają GOP, a Sosnowiec mógłby być ponownie stać się punktem granicznym, ale tym razem między naturalnie zmieniającymi się krainami geograficznymi. W naszym myśleniu odrzuciliśmy wspomniane antagonizowanie – w założeniach naszego projektu wpisujemy Sosnowiec w większą całość – i tym samym w istotny sposób wpływamy na jego zmianę wizerunkową.

Plac przy dworcu kolejowym stanowi kluczowe miejsce komunikacyjne w mieście – to oczywiście truizm, ale wynikają z niego dosyć istotne, naszym zdaniem, możliwe kierunki projektowania. Przede wszystkim (jak pokazuje historia) nie da się odłączyć centrum komunikacyjnego od przylegającego placu. Błędem jest wspieranie się (pisaliśmy o tym na początku) dawnymi zdjęciami, ukazującymi plac jako miejsce wielogodzinnych spotkań czy spacerów. Należy pamiętać, że obecne tempo życia, warunki pracy, zadaniowość nie pozwolą sosnowiczantom na potraktowanie placu przy dworcu (z drzewami i ławkami) jako parku w centrum miasta. I próba wmówienia użytkownikom miasta, że tak może być, w naszym odczuciu byłaby architektoniczną nieuczciwością. Postawiliśmy sobie zatem za cel przywrócenie tej niewątpliwie utraconej atrakcyjności przydworcowego placu, ale przez nadanie mu istotnej rangi centrotwórczej. Podstawą naszej propozycji jest skomunikowanie go z pozostałą częścią miejskiego organizmu w sposób możliwie najłatwiejszy, atrakcyjny i uwydatniający walory zaproponowanej przez naszą pracownię aktualizacji.

Porządkowanie tej przestrzeni (czy to w kontrze do założeń, czy w zgodzie z otaczającą architekturą) wydaje nam się jedynie częściowo zasadne i możliwe. W projekcie wskazujemy, w jaki sposób uporządkować plac, uwzględnić adaptację zieleni. W pewien sposób uatrakcyjniamy betonową przestrzeń przy użyciu standardowych rozwiązań znanych z podstaw urbanistyki: wykorzystanie mebli miejskich, porządkowanie zieleni, umożliwienie aktywnego korzystania poprzez wydzielenie skwerów, odpowiednią modulację terenu przy fontannie i wreszcie zdecydowaliśmy się również na pozostawienie w obecnym miejscu pomnika słynnego sosnowiczana – Jana Kiepury (który jest przecież identyfikatorem i swoistą „marką” miejsca, którym obecnie „dyryguje”). Wskazane zabiegi takie na pewno wesprą rozwój mikro-usług niezbędnych w tym miejscu. Plac przy dworcu ma szansę stać się miejscem postrzeganym jako funkcjonalne i przyjazne, zarazem zrównoważone pod względem kompozycji i jednocześnie nadal będzie elementem regulującym ruch: kolejowy, samochodowy, tramwajowy. Niestety, wizja lokalna oraz krótki przegląd opinii (w tym również mieszkańców miasta) odnoszących się do obu miejsc wskazuje wyraźnie na pewien określony dysonans. Z

jednej strony szeroki zakres oferowanych funkcji (także tych, wynikających z nawyków użytkowników) nie bardzo pozwala na zmiany drastyczne i wymuszające całkowitą zmianę wieloletnich regulacji, jakim podlegał plac przydworcowy, z drugiej – sentymentalne w wielu wypadach stanowisko wobec „Patelni” nie ma zbyt wielkiego przełożenia w codziennych praktykach (w dużej mierze jest po prostu elementem rozpoczynającym podziemne przejście do dworca kolejowego). Aktorzy tych przestrzeni miejskich korzystają z obu i w zasadzie z żadnej, bowiem nie mają one wspólnego mianownika, architektonicznej dominanty, która pozwoliłaby na ich łatwą identyfikację nawet osobom o bardzo niewielkich kompetencjach architektonicznych czy kulturowych. Naszym zdaniem, wprowadzenie takiej dominanty podniosłoby również wartość wizerunkową samego miasta, umożliwiając zwiększenie jego potencjału, nawet w myśl prostej zasady: osiągnięcie rozpoznawalności po wyróżniającym się elemencie.

Dlatego zdecydowaliśmy się na zabieg wyrazisty i odważny, ale uwzględniający aspiracje i charakter miasta. Za podstawę naszego projektu przyjęliśmy spięcie obu przestrzeni elementem wynikającym w pewien sposób z naturalnego ukształtowania terenu jak i regularnego wykorzystywania przez użytkowników. Rozwiązania takie – mające koncepcyjne korzenie w eksperymentalnych metodach z implementacją szybkich i rozsądnych cenowo rozwiązań – są coraz popularniejsze właśnie w organizmach miejskich o tzw. „nieokreślonej tożsamości czy stylistyce” oraz tych, które rozrastają się w sposób uniemożliwiających planowanie i kontrolę tego procesu. Wykorzystaliśmy konstrukcję znaną jako „footbridge” (polski odpowiednik: „kładka” nie do końca potrafi oddać skalę takich projektów, ale będziemy się nim posługiwać zamiennie), który umiejętnie spaja rozerwane ulicą przestrzenie – nie tylko rozszerzając zakres funkcji dostępnych dla użytkowników, ale umożliwia również uzyskanie interesującego efektu wizerunkowego. Staje się w pewnym sensie „coverem” nad ulicą 3 Maja, umożliwiającym przekroczenie ruchu bezpodporowo, co dla (nieco skromnych...) założeń finansowych konkursu nie jest przecież bez znaczenia. Proponowane przez nasz zespół rozwiązanie nie wymusza dokonywania żadnych zmian w obiektach już istniejących – schody, windy zostaną jedynie podniesione do poziomu kładki. W związku z jednym z założeń konkursu – wprowadzeniem zieleni – między istniejące obiekty na placu, estetyka proponowanej przez nas „sosnowieckiej ameby” w pełni nawiązuje do idei rzeźby organicznej w stylu Henry’ego Moore’a – gładkość i obłość syntezujemy z ażurowymi implementacjami. Dlaczego ameba? Koncept powstał jako próba połączenia i skomunikowania wskazanych miejsc kształtem, przejmującym dokładnie takie funkcje, których brakuje właśnie w „organizmie miejskim” Sosnowca. Konstrukcja (nieco przypominająca neuron) zapewnia zatem brakujące połączenia wskazanych przestrzeni, ale sama również staje się przestrzenią. Nie naruszając ulicy o wybitnie tranzytowym

charakterze, footbridge tworzy schronienie dla użytkowników przy jednoczesnym uświadomieniu im – aktorom miejskiej przestrzeni – że przebywają w obszarze o zadeklarowanej charakterystyce. Reasumując: dzięki „sosnowieckiej amebie” jesteśmy w stanie wytworzyć nie tyle centrum miasta, co „świadomość centrum miasta” – a to z kolei pociąga za sobą wiele konsekwencji i korzyści, o których mowa była wcześniej. Umożliwiamy również aktywizację niewykorzystanych do tej pory obszarów wskazanego placu przydworcowego. By ożywić to miejsce, nie tylko poprzez multiplikację kolejnych punktów usługowych, proponujemy stworzenie tam jedyne w mieście punktu dla giveboxów czy bookcrossingu. Naturalną konsekwencją takiego działania może być stopniowe wykorzystanie lewej strony placu przydworcowego jako (popularnej w innych miastach konurbacji polimiejskiej) przestrzeni co-workingowej – ufundowanej nie przez prywatnego inwestora, ale właśnie przez miasto. Nasze działania projektowe zmierzały do tego, aby zminimalizować ewentualne zmiany w obrębie omawianego placu. Udało nam się zorganizować tę przestrzeń, bez zbędnej przebudowy: całość zyskała geometryczny porządek i zorientowana jest na ideę HCD – w centrum wszystkich działań projektowych stoją ludzie: umożliwiliśmy bezpieczne pokonywanie tranzytowej ulicy, ułatwiliśmy rowerzystom poruszanie się, całą przestrzeń studialną „wypozażyliśmy” w zieleń. Plac został uporządkowany zgodnie z założeniami konkursu i poszanowaniem tak ważnych dla sosnowiczian symboli jak: pomnik Kiepury czy popularna fontanna. Na nowo zorganizowany plac przydworcowy umożliwia wreszcie regulacje oparte na zrównoważonym rozwoju: kolejne etapy jego zabudowy naturalnie wyznaczają linie tworzące geometryczne „pola manewru” dla sugerowanych przez nas wcześniej inwestycji. Warto podkreślić, że proponujemy całkowite usunięcie z niego miejsc parkingowych, lecz w zamian za to zaprojektowaliśmy obiekty kubaturowe mieszczące garaże wielopoziomowe pomiędzy ulicą 3 Maja, a torami kolejowymi (przez plac i „amebę” świetnie skomunikowanymi z miastem po drugiej stronie ulicy). Warte uwagi jest rozwiązanie parkingowe, nawiązujące do systemu „kiss&fly” – po drugiej stronie ulicy umożliwiamy użytkownikom swobodne zatrzymywanie, postój, krótkoterminowe parkowanie, które również zdeterminują większy ruch w obrębie omawianej przestrzeni, a co za tym idzie – zwiększenie zainteresowania i ożywienie obu stron ruchliwej ulicy. Efekt ten zyskujemy, projektując po obu stronach ciągów komunikacyjnych, szpalery drzew, które, regulując przestrzeń i nadając jej reprezentacyjnego charakteru, będą jednocześnie barierą izolacyjną dla ruchu samochodowego. Separują mieszkańców kamienic od ruchliwej trasy, ale umożliwiają stworzenie miejsc parkingowych i dostęp do usług zlokalizowanych w parterach kamienic.

Pozornie pominięta „Patelnia” również zmieni swoje oblicze – odzyskane dzięki „sosnowieckiej amebie” naturalne centrum miasta pozwala na odkrycie swoistej „wartości dodanej” popularnego miejsca spotkań. Na „Patelnię” w naszej propozycji projektowej znowu przyjdą ludzie docelowo, a nie „przy okazji” – to jeden z argumentów. Przestanie funkcjonować w oderwaniu od wskazanej (czy nawet stworzonej...) przez projekt całości: to, w naszym mniemaniu, najważniejsza część opracowania projektowego. Uważamy, że tylko w żywej miejskiej przestrzeni wytwarzają się relacje, zachodzą interakcje i działania kreatywne. Musi ona być ciekawa, dostępna, bezpieczna, stawać się (bo to proces...) tłem, scenografią zdarzeń i gry społecznej, której reguły określa właśnie dobrze przygotowany i wdrożony projekt. Możliwość obejrzenia poddanego kulturowej (symbolicznej) gentryfikacji centrum właśnie z oryginalnego footbirdge’a niejako wymusi na inwestorach i zarządzających dbałość o właściwe rozmieszczenie obiektów, wartościową i oryginalną identyfikację wizualną, poszanowanie atrakcyjnej ekonomicznie przestrzeni. Stworzy nową jakość i niewątpliwie pozwoli odzyskać utracony prestiż miejsca – w naszym projekcie – bezpośrednio sąsiadującego z oryginalnie zintegrowanym, pomyślanym i zaprojektowanym centrum Sosnowca...