

Węzły miejskości a modele przestrzenne struktur miejskich. Z notatek nt. synergii w urbanistycznych konstrukcjach śródmieść

Zbigniew Karol Zuziak

Politechnika Rzeszowska, e-mail: zkuziak@gmail.com

Streszczenie: Artykuł dotyczy roli miejsc węzłowych w planistycznych modelach przestrzennej struktury miasta. Wiodący temat monografii, czyli: *problem synergii w teorii architektury i urbanistyki*, jest tu rozważany w kontekście problemu dezintegracji przestrzeni urbanistycznej badanych miast. Akcent położono na współczesne kwestie modelowania struktur tworzących śródmiejskie rdzenie obszarów metropolitalnych. Po krótkim wprowadzeniu do zagadnień synergetyki w urbanistyce oraz przeglądzie modeli struktur miejskich w teorii i praktyce urbanistycznej w Polsce, autor prezentuje modelowe interpretacje stosowane w planach zagospodarowania przestrzennego i studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego sporządzonych dla Krakowa w ostatnim półwieczu. Na tym tle przedstawia rozwiązania modelowe opracowane w ramach projektu badawczego wykonanego ostatnio na zlecenie Urzędu Miasta Krakowa przez zespół z Politechniki Krakowskiej. W modelu tym uwagę skupiono na *węzłach mobilności*, które dzięki odpowiedniemu uformowaniu przestrzeni publicznej przejmują funkcje *węzłów miejskości*. Identyfikacja tej kategorii miejsc węzłowych, ich typologia i ocena potencjału strukturotwórczego tych miejsc, to istotne składowe procedur badawczych opisywanego modelu. Zasada synergii oznacza w tym przypadku, że wzdłuż śródmiejskich korytarzy transportu publicznego będących również głównymi elementami sieciowej konstrukcji urbanistycznej należałoby skupiać strategiczne projekty miejskie. W podsumowaniu zaproponowano, aby prezentowaną koncepcję metodologiczną potraktowano jako punkt wyjścia do badań porównawczych na temat zmian strukturalnych w przestrzeni śródmiejskiej polskich miast pełniących metropolitalnych.

Słowa kluczowe: węzły miejskości, konstrukcja urbanistyczne, nowe centra miast, przebudowa śródmieść, planowanie miast.

1. Wprowadzenie: synergia konstrukcji urbanistycznej

W dyskusjach wywołanych negatywnym odbiorem zmian dokonujących się w przestrzeni miast polskich – oraz formułowanymi podczas tych dyskusji krytycznymi opiniami na temat kondycji polskiej urbanistyki – zbyt mało uwagi poświęca się roli procedur badawczych i teorii, które powinny weryfikować merytoryczną poprawność rozwiązań przyjmowanych w planach zagospodarowania przestrzennego. Innymi słowy, autor zwraca uwagę na logiczny związek między obniżaniem się poziomu ładu przestrzennego w miasta – a także odpowiednio: poziomu polskiej urbanistyki pojmowanej jako sztuka budowania miast oraz dyscyplina nauki pomagająca urbanistom spełniać to zadanie (Zuziak, 2008) – a brakiem zainteresowania ze strony głównych podmiotów planowania urbanistycznego tymi głosami, które apelują o wzmocnienie kondycji polskiej urbanistyki traktowanej również jako

nauka. Mowa tu zwłaszcza o takim pojmowaniu dyscypliny naukowej urbanistyka, w którym osnową modelowych interpretacji procesów rozwojowych miasta jest myślenie o rozwoju struktur miejskich w kategoriach „konstrukcyjnych” czyli przekonanie, że definiowanie wizji rozwoju miasta wymaga wcześniejszych ustaleń na temat konstrukcji i kompozycji urbanistycznej¹.

Wypowiedź ta jest kontynuacją tekstów autora poświęconych problemowi dezintegracji i integracji metropolitalnych struktur przestrzennych (Zuziak, 2006, 2017b, 2017c, 2016, 2014) i związku tego tematu z warunkami, jakie spełniać powinny plany zagospodarowania przestrzennego aby w układach urbanistycznych uzyskać efekty pozytywnej synergii (Zuziak, 2014, 2016, 2017a). Jest to także nawiązanie do jego wcześniejszych publikacji nt. roli, jaką studia nad formą i funkcją różnych typów miejsc węzłowych odgrywają w planistycznych modelach przestrzennej struktury miasta (Zuziak, 2008a, 2008b, 2010, 2011, 2012, 2015, 2016, 2017c). Czytelnik znajdzie tu również odniesienia do publikacji innych autorów zajmujących się współczesnymi modelami przestrzennej struktury miast, a zwłaszcza do tekstów traktujących problem synergii, jako przedmiot badań i teorii z zakresu architektury, urbanistyki i architektury krajobrazu (Bohm, 1981; Lenartowicz, 2017; Wrana, 2014; 2017).

Tym razem podjęto próbę skojarzenia wymienionych wyżej wątków odwołując się do przykładów zaczerpniętych z wybranych miast metropolitalnych w Polsce. Autor stawia tezę, że rozwijanie prac teoretycznych nad modelami przestrzennej struktury miasta ma istotne znaczenie dla praktyki urbanistycznej w sferze instrumentarium polityki przestrzennej, a skonstruowanie nowej generacji modeli planistycznych może przyczynić się do poprawy ładu przestrzennego. Akcent kładzie na planistyczne aspekty modelowania zmian w przestrzennej strukturze śródmieść, a główne założenie prowadzonego tu rozumowania dotyczy synergicznych potencjałów miejsc tworzących węzły śródmiejskiej konstrukcji urbanistycznej. Przyjęto, że:

- w planistycznym modelu przestrzennej struktury miasta istotną rolę odgrywać powinny oddziaływania między tymi węzłami;
- istnieje możliwości identyfikacji strukturotwórczych i synergicznych potencjałów takich miejsc;
- potencjały te należy rozważać w kontekście funkcjonalnych i morfologicznych analiz struktury przestrzennej miasta i jego otoczenia.

W takim ujęciu doskonalenie warsztatu planowania miast i modelowych interpretacji zmian w jego strukturze przestrzennej stawia nas przed kolejnym pytaniem: Jak powiązać problemy projektowania nowych „konstrukcji urbanistycznych” (Zuziak Z. K., 2014, 2015, 2016, 2017) z nowymi kierunkami badawczymi w teorii gospodarki przestrzennej.

W działaniach urbanistycznych prawdopodobieństwo synergicznej współzależności między potencjałami rozwoju elementów konstrukcji urbanistycznej miasta zależy – w znacznej mierze – od trafnego określenia oddziaływań między centrum a innymi węzłami konstrukcji urbanistycznej. Tu ograniczymy się do rozważań nad związkami między planistycznym modelem struktury miasta dużego a zmianami w strukturach urbanistycznych jego śródmieścia. Jednak tak szeroko ujęta perspektywa strukturalna wymaga, aby przyjąć jeszcze jedno założenie: celowość – wręcz konieczność – powiązania prac nad modelowaniem przestrzennej struktury miasta z problemem integracji i kwestią synergii. Takie stanowisko

¹ Ten nurt sformułowań na temat urbanistyki autor rozwija w tekście pt.: *Oblicze naukowe urbanistyki: między sztuką budowy miast a gospodarką przestrzenną* (tekst aktualnie złożony do publikacji w monografii KAIU PAN).

wynika z przekonania, że jednym z podstawowych problemów współczesnej urbanistyki jest wypracowanie zasad i narzędzi pomagających w rekonstruowaniu miejskości. W szczególności, autora interesuje problem badawczy i planistyczny, który wyrazić można pytaniem o rolę centrum – oraz innych miejsc węzłowych – w rozwijaniu policentrycznej struktury miasta pełniącego funkcje metropolitalne. Założono, że wiąże się ono z problemem modelowania „konstrukcji urbanistycznej miasta” i oceny jej synergicznych właściwości. Innymi słowami, potencjalnych rozwiązań postawionego problemu szukać należy w strategiach budowania nowej, inteligentnej konstrukcji urbanistycznej integrującej i porządkujących tkankę miejską.

Kluczem do znalezienia właściwej formuły tego rodzaju konstrukcji jest koncepcja pomagająca wykrystalizować nową formę urbanistyczną śródmieść – zwłaszcza tych metropolitalnych. Można to wyrazić w postaci następującej tezy: klarowne zdefiniowanie nowej konstrukcji urbanistycznej śródmieścia i ocena synergicznych powiązań między miejscami węzłowymi będzie miało istotne znaczenie dla uzyskania efektów pozytywnej synergii między projektami rewitalizacji. Uwagi te dotyczą zwłaszcza miast polskich, bowiem tu można mówić o stosunkowo dużym rozproszeniu prowadzonych przez władzę publiczną projektów miejskich oraz słabej zdolności instytucjonalnej, kapitałowej i planistycznej do prowadzenia dużych projektów, czyli takich, które mogą wyzwolić swoistą „masę krytyczną” i skutecznie pobudzić ożywiające przestrzeń miejską mechanizmy nadając im cechy trwałości (Zuziak, 2014).

2. Modele przestrzeni urbanistycznej

Podobnie jak w innych dyscyplinach nauki, w urbanistyce modele są konstruktami budowanymi na stosunkowo wysokim poziomie abstrakcji. Są systemami założeń, pojęć i symulacji kojarzących realne zmiany wyrażane w fizycznych, społeczno-ekonomicznych i kulturowych kategoriach przestrzeni miejskiej ze specyfiką procesów decyzyjnych właściwych danemu modelowi. Te intelektualne konstrukcje są uproszczonym opisem i interpretacją określonych aspektów rzeczywistości miejskiej. Wyróżnia się tutaj modele opisowe / wyjaśniające oraz probabilistyczne – pomagające udzielić odpowiedzi na pytania o prawdopodobne kierunki zmian strukturalnych – i normatywne, czyli wskazujące pożądane kierunki rozwoju przestrzennej struktury miasta.

Modelowanie przestrzennej struktury miasta wiąże się z problemem interpretowania geometrii policentrycznej struktury metropolitalnej w kontekście wdrażania zasad / strategii zrównoważonej mobilności (Faron, 2010; Rudnicki, 2010, 2017; Szarata, 2010, 2016, 2017; Zuziak, 2010, 2016, 2017). Wychodząc z takich założeń, autor stawia tezę, że w urbanistyce większej uwagi wymaga podejście kojarzące perspektywę strukturalną i strategiczną. Perspektywa strukturalna odnosi się do „inżynierskiej konstrukcji miasta” – z uwzględnieniem architektoniczno-urbanistycznego traktowania zagadnień kompozycyjnych – natomiast ujęcie strategiczne odnosi się do polityk przestrzennych sektora publicznego i strategii inwestycyjnych sektora prywatnego. architektoniczno-urbanistyczne. Mieszczą się tu również teorie, które racjonalność formy urbanistycznej traktują jako wyraz wzajemnego oddziaływania praw natury i polityk terytorialnych (Zipser, 1988, 2006, 2010) a także wyraz kulturowych podstaw budowy miast (Rossi, 1984, Alexander, 2003).

W stosunkowo bogatej literaturze przedmiotu spotyka się różne klasyfikacje modeli dotyczących rozwoju systemów transportowych i związków między tymi systemami a użytkowaniem terenu. W literaturze urbanistycznej znajdujemy też przykłady teorii rysujących

szersze tło dla konceptualizacji tych związków i interpretacji tych mechanizmów strukturotwórczych, które można przełożyć na decyzje planowania urbanistycznego. Dla interesującego nas tematu jako szczególnie inspirujące wypada wskazać na takie nurty teorii modelowania jak: idea *kodów generatywnych* (Alexander, 2008), modele typu *Space Syntax* (Hillier B., 2008), czy prace teoretyczne i badania kojarzące modele transportowe z modelami użytkowania terenu (Putman, S.H.: 2007; Zhong Chen, 2014). Do tego zbioru dodać też należy stosowane w regionalistyce modele kojarzące strukturotwórczą rolę transportu ze społecznymi, kulturowymi i ekonomicznymi (głównie rynkowymi) aspektami gospodarki przestrzennej i geografii osadnictwa (Domański, R., 2002).

Omówienie poszczególnych typów modeli stosowanych w planowaniu urbanistycznym i gospodarce przestrzennej wykracza poza granice tego artykułu. Tu ograniczono się jedynie do zasygnalizowania podejść, które odpowiadają współczesnym tendencjom w modelowaniu relacji między systemami transportowymi i zagospodarowaniem przestrzennym, a jednocześnie są dorobkiem środowiska planistycznego w Polsce. Wymienić tu należy, przede wszystkim, kierowane przez prof. Tadeusza Zipsera prace nad doskonaleniem autorskiej koncepcji modelu pośrednich możliwości (Zipser T., 1988, 2006, 2010). Znalazły one najbardziej rozwiniętą postać w modelu symulacyjnym pośrednich możliwości ORION (Zipser, Sławski, 1988; Litwińska, 2010, Mlek, 2010, Ossowicz, 2010). Natomiast w „szkole krakowskiej” planowania systemów transportowych od kilku dekad prowadzone są prace studialne i koncepcyjne nad rozwojem modeli transportowych typu „newtonowskiego” (grawitacji i potencjału) oraz próby powiązania tych modeli z planowaniem miast. Omówienie efektów tych prac znajdziemy w publikacjach Rudnickiego (2010), Szaraty (2010), Faron (2010).

W rozważaniach nad planistycznymi modelami miast przyszłości nie sposób pominąć szerszego tła dyskusji – łącznie z filozoficzną i futurologiczną refleksją nad przyszłością struktur urbanistycznych. Wyróżnić tu można, co najmniej, dwa nurty: idealizujący (dotyczący tzw.: miast idealnych, urbanistycznych utopii i urbanistycznych dystopii) oraz pragmatyczny: odnoszący się do kierunków zmian rzeczywistości miejskiej podbudowanych badaniami tych uwarunkowań rozwoju sytuacji na tym polu, które mają bezpośrednie przełożenie na pragmatykę strategicznego zarządzania rozwojem miejskim. Uwagi na temat nurtu pierwszego wypadaloby rozpocząć komentarzem do współczesnych badań na temat ewolucji doktryn urbanistycznych i koncepcji miasta idealnego oraz porównania tych kierunków z teoriami stojącymi u podstaw urbanistycznych modeli przestrzennej struktury miasta. I tu nie sposób pominąć prac takich autorów jak: Gzell (2015), Lorens P., Mironowicz I. (2013), Paszkowski (2011), Mironowicz (2016).

Modele urbanistycznej struktury można również usystematyzować wg idei planistycznych, czyli głównych założeń doktrynalnych przenikających dany system planowania urbanistycznego, bądź też stojących u podstaw (*explicite* lub *implicitie*) określonych koncepcji planistycznych. W takiej systematyce sprawą kluczową jest stosunek planowania do systemu wartości. I tak, można tu mówić o następujących typach planowania:

- planowanie pragmatyczne, czyli planowanie wykorzystujące w procesie decyzyjnym modele wyjaśniające mechanizmy zmian bez wyraźnego odniesienia do systemu wartości (value free planning);
- planowanie o sporym ładunku motywacji ideologicznej; tu można usytuować zarówno, opozycyjne w stosunku do siebie, planowania: liberalne/neoliberalne i „socjalizujące”, jak i planowanie wpisujące się w nurt urbanistyki proekologicznej (Zuziak, 2015).

Model strukturalny miasta można definiować jako konstrukcję intelektualną określającą zasady geometryzacji struktury przestrzennej miasta. Owe zasady sformułowane są zazwyczaj w sposób wymagający szerokiej wiedzy. Odwołują się do aparatu pojęciowego i złożonych zależności wyrażanych często algorytmami i wymagają umiejętności myślenia na stosunkowo wysokim poziomie abstrakcji. Jednak w przypadku modeli planistycznych owe zasady – a zarazem: kierunki zmian w konstrukcji urbanistycznej miasta – powinny być przekładalne na ustalenia polityki przestrzennej zapisane w takich dokumentach planistycznych jak studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Ten postulat oznacza, że z punktu widzenia praktyki planistycznej istnieje konieczność odkodowania hermetycznego języka² modelowania procesów transformacji, jakie dokonują się w strukturach miejskich a także „dostrojenia” aparatury pojęciowej wypracowanej nurty myślenia urbanistycznego bliskie geografii i ekonomiki miasta do tradycji, jaka utrwaliła się na gruncie urbanistyki pojmowanej jako architektura miasta (Rossi, 1984; Monestiroli, 2009) i sztuka budowy miast.

Formowaniu się struktur metropolitalnych nowej generacji towarzyszą procesy krystalizowania, w skali regionalnej i lokalnej, nowych układów policentrycznych. Na zjawisko to nakładają się również procesy transformacji struktur przestrzennych związanych z nauką, szkolnictwem wyższym, przemysłem wysokich technologii a także tworzenie się nowych form zagospodarowania przestrzennego, które odpowiadają dyfuzji innowacji w gospodarce (Domański, 2002; Boelens, 2009). W tych procesach strukturotwórczych istotną rolę odgrywa rewitalizacja obszarów kryzysowych (Zuziak, 2014, 2015). Przyjmując, że koncepcja modelowania ma odzwierciedlać dynamikę tych zjawisk konieczne jest otwarcie się planowania przestrzennego na innowacyjne procedury i techniki planistyczne a także na nowe koncepcje w skali architektoniczno-urbanistycznej.

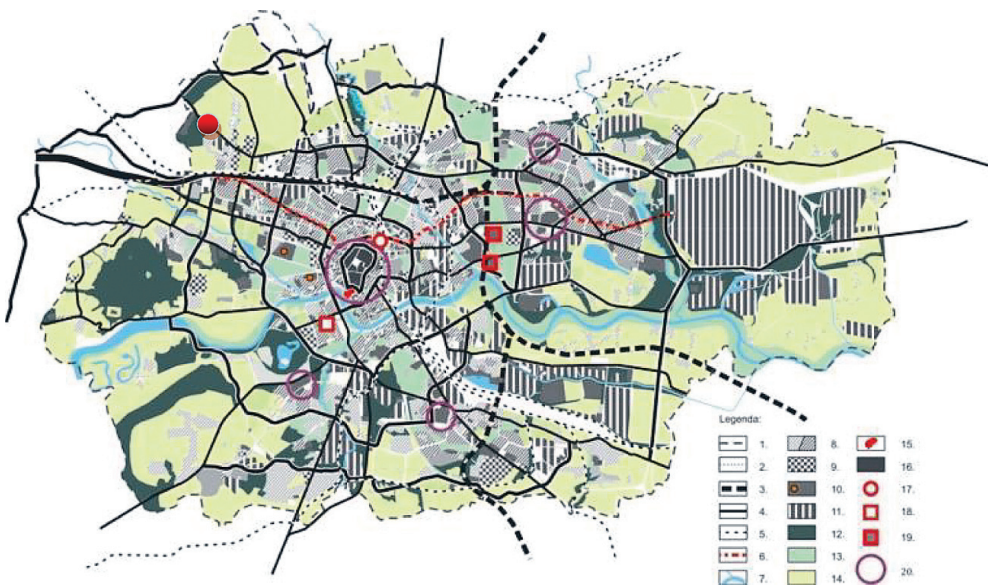
Racjonalne i skuteczne oddziaływanie na zmiany dokonujące się w przestrzeni współczesnych miast wymaga nowych narzędzi planistycznych (Boelens, 2009). Zarówno w teorii urbanistyki, jak i praktyce planowania miast, pojawiają się coraz to nowsze propozycje metodologiczne dotyczące rejestrowania i interpretowania zmian strukturalnych w przestrzeni zurbanizowanej (Domański, 2002 Haas, 2008). Analizy przykładów dobrej praktyki (Jessen i inni, 2008) dowodzą, że zadaniom tym towarzyszyć muszą prace nad doskonaleniem technik zapisu planistycznego i metod wizualizacji zmian w przestrzennych strukturach miejskich. Mowa tu również o technikach które odpowiadałyby, zmieniającym się funkcjom, jakie współcześnie spełniać ma planowanie urbanistyczne, w tym: planistyczna notacja ustaleń polityki przestrzennej (Boelens, 2009; Thierstein, Förster, 2008).

W prezentowanym tu podejściu do metodologicznych aspektów modelowania przestrzennej struktury miasta (PSM) akcent na położono problem geometryzacji struktur funkcjonalnych i form przestrzeni miejskiej oraz oceny potencjału i oddziaływań miejsc węzłowych. Model strukturalny miasta jest tu traktowany jako model planistyczny: konstrukcja intelektualna formułująca zasady geometryzacji struktury przestrzennej miasta dające się odczytać w rzeczywistej przestrzeni fizycznej albo wyrazić w formie przewidywań, propozycji, czy nawet postulatów, dotyczących przyszłych kierunków rozwoju przestrzennej struktury miasta. Tłem historycznym prowadzonych tu rozważań są publikacje, których przedmiotem jest rozwój śródmieścia Krakowa w badaniach i teoriach urbanistycznych oraz koncepcjach planistycznych i odpowiadających im rozwiązaniach projektowych.

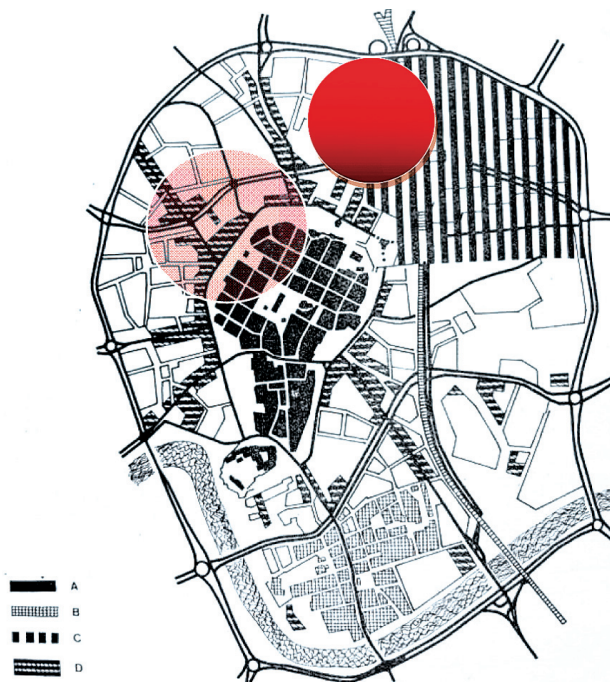
² Dotyczy to zwłaszcza modeli struktur miejskich budowanych na gruncie teorii systemów złożonych.

3. Nowe centrum miasta a śródmieście w badaniach nad modelem przestrzennej struktury Krakowa i jego planach urbanistycznych z ostatniego półwiecza

Prace koncepcyjne nad tzw. nowym centrum Krakowa wiążą się z badaniami śródmieść prowadzonymi w latach 60. i 70. ub. stulecia przez Profesora Stanisława Juchnowicza (1965, 1971). Poligonem doświadczalnym, na którym Profesor testował swoje teoretyczne założenia były konkursowe koncepcje projektów przebudowy centrów miejskich. Wśród projektów tych znaczącą rolę odegrały badania i projekty architektoniczno-urbanistyczne poświęcone centrum Krakowa, a dobrą ilustracją zagadnień stanowiących główny wątek naszych rozważań jest historia projektu znanego początkowo pod hasłem „*Nowe Centrum Miasta*”, a później kojarzona z tzw. Krakowskim Centrum Komunikacyjnym (KCK). Historia planowania i projektowania tzw. nowego centrum Krakowa i KCK liczy ponad pół wieku. Przynajmniej w początkowych założeniach ten strategiczny projekt dotyczył istotnego dla urbanistyki pytania o przyszłość centrum nowoczesnej metropolii. Wiązał się z modernistyczną ideą budowy miasta i – między innymi – dlatego analiza krytyczna tego przedsięwzięcia wymagałaby odrębnego tekstu uwzględniającego również perspektywę właściwą warsztatowi historii urbanistyki. Dyskusja nad pierwszymi koncepcjami nowego centrum ogólnomiejskiego Krakowa przypada na okres prac nad tzw. Planem Hagera (1967) – pierwszym po II Wojnie Światowej uchwalonym formalnie planem zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. Na schemacie tego planu (rys. 1) ilustrującym zasady kształtowania przestrzennej struktury miasta zaznaczono lokalizację nowego centrum po północno wschodniej stronie historycznego centrum. Lokalizacja ta (rys. 2) odpowiada wyrażonej w projektach i planach urbanistycznych idei wielkiego nowego centrum skupiającego funkcje administracyjne i usługowe na modłę amerykańskiego modelu CBD.



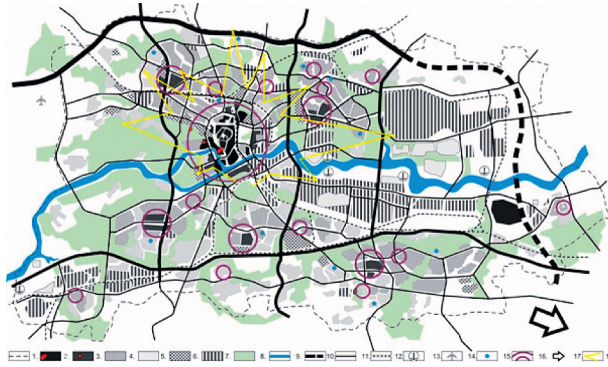
Rys. 1. Schemat ilustrujący zasady kształtowania przestrzennej struktury Krakowa w tzw. Planie Hagera z 1967 r. Autorka interpretacji modelowej A. Ziobro; Źródło: A. Ziobro (2015, 2016)



Rys. 2. Schemat ilustrujący zasady rozwoju śródmieścia Krakowa z zaznaczonym obszarem przeznaczonym pod budowę Nowego Centrum Miasta wg. zasad polityki przestrzennej przyjętych w tzw. Planie Hagera z 1967 r.; na podstawie opracowań Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Krakowie; Źródło schematu: J. Sulimski, *Spoleczne funkcje centrum Śródmiejskiego (na przykładzie Krakowa)* Biuletyn IUA, nr 31, Warszawa, 1972, s. 82

W kolejnych edycjach planów zagospodarowania przestrzennego Krakowa – aż do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego M. Krakowa z 2003 r. – miejsce to utrzymywano konsekwentnie jako teren budowy głównego węzła zintegrowanego transportu, ale idea nowego centrum miasta z czasów Planu Hagera ulegała dość istotnym zmianom. Już w tzw. Planie Seiberta³ z 1977 r. (rys. 3). wprowadzono modyfikacje ograniczając skalę nowego centrum i rozkładając program przyszłych usług również na inne miejsca węzłowe. Pomimo radykalnej zmiany modelu struktury przestrzennej w skali całego miasta, generalny projektant tego planu – dr Krystian Seibert – stał na stanowisku, że model nowego centrum w wersji z lat 1960. „stanowiłby wielkie zagrożenie dla Starego Miasta przez swoje ekscentryczne usytuowanie w jego bezpośredniej bliskości. Zniekształciłoby to w bardzo poważny sposób cały układ funkcjonalno-przestrzenny dawnego śródmieścia, od wieków utrwalonego w bardzo czytelnym schemacie obwodnicowo-promienistym, w którym Stare Miasto tworzyło wyraźnie spolaryzowane centrum. Przyjęto zatem układ policentryczny.” (Seibert, 1983, s. 306). Ową zasadę policentryczności śródmieścia w wersji K. Seiberta ilustruje rysunek 4. Pokazano na nim główne węzły miejskości śródmieścia: centrum historyczne, Nowe Centrum Miasta oraz inne miejsca węzłowe wskazane jako potencjalne koncentracje funkcji centrotwórczych – zwłaszcza miejsca funkcjonujące jako węzły mobilności i węzły miejskości (rys. 4).

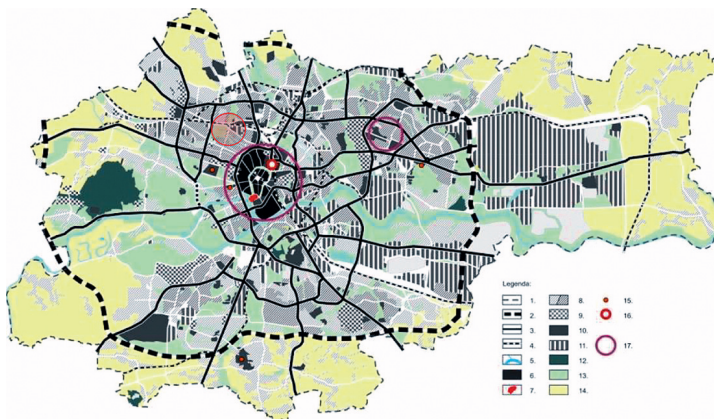
³ Pod względem modelu struktury w Planie Seiberta przyjęto układ pasmowo-węzłowy. Odpowiadał temu rusztowy schemat układu komunikacyjnego.



Rys. 3. Schemat ilustrujący zasady kształtowania przestrzennej struktury Krakowa w tzw. Planie Seiberta z 1977 r. Źródło: A. Ziobro (2015, 2016)



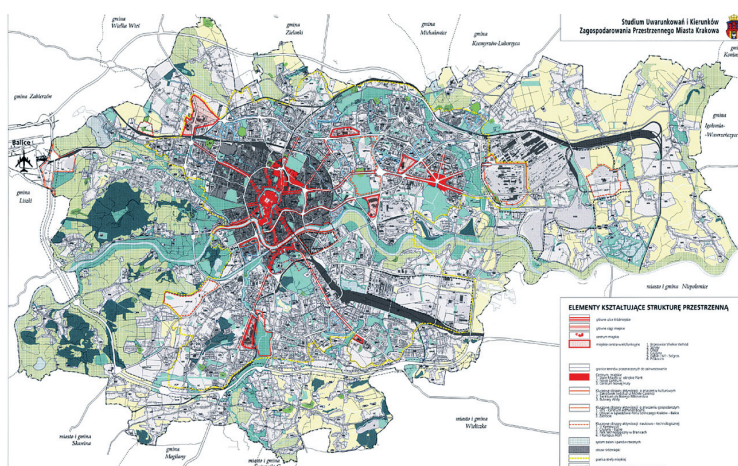
Rys. 4. Koncepcja rozwoju śródmieścia Krakowa odpowiadająca zasadom rozwoju i koncentracji funkcji centrotwórczych ustalonym w tzw. Planie Seiberta z 1977 r. Na rysunku autorstwa Miejskiej Pracowni Urbanistycznej w Krakowie (Seibert, 1983) naniesiono miejsca węzłowe odpowiadające zasadom rozwoju centrum ogólnomiejskiego zapisanym w komentarzu autorskim „Planu Seiberta”



Rys. 5. Schemat ilustrujący zasady kształtowania przestrzennej struktury Krakowa w tzw. Planie Ziobrowskiego z 1988 r. Źródło: A. Ziobro (2015, 2016)

W przypadku tzw. Planów Ziobrowskiego z 1988 r. i 1994 r. mamy do czynienia z osobliwą analogią. Idea rozwoju miasta jako całości jest kolejną radykalną zmianą modelu przestrzennej struktury (Ziobrowski, 1996, Ziobrowski, Jeżak, 2001). Tym razem jest to odwrót od rekomendowanego przez Seiberta układu rusztowego i powrót do historycznie utrwalonego modelu promienisto-obwodnicowego. Natomiast w zasadach zagospodarowania przestrzennego śródmieścia Plan Ziobrowskiego kontynuuje politykę zapisaną w Planie Seiberta. Model planistyczny Ziobrowskiego wyróżnia się ponadto ważnymi innowacjami w sferze urbanistyki operacyjnej. I tak, priorytety polityki przestrzennej miasta zapisano w planie miejscowym w postaci listy tzw. *strategicznych projektów miejskich*, a nowości warsztatowe w technice zapisów strefowych polegają na wprowadzeniu stosunkowo rozbudowanego systemu stref polityki przestrzennej.

Analiza ustaleń Studium z 2003 r. (R. Kuzianik i Z. Zuziak z Zespołem) dotyczących modelu struktury przestrzennej miasta w wskazuje na znaczny wpływ planu Ziobrowskiego. Można wręcz przyjąć, że zasadnicze zręby polityki przestrzennej przyjęte w tym Studium są kontynuacją ustaleń Planu Ziobrowskiego z 1994 r. Podkreślano tu strukturotwórcze znaczenie zasad polityki aby rozwijać: główne ulice miejskie – zwłaszcza te prowadzące promieniście od centrum – a także miejskie centra wielofunkcyjne. Podkreślono też znaczącą rolę strategicznych projektów rewitalizacji terenów przemysłowych (rys. 6) w procesie wdrażania strategii zrównoważonego rozwoju.



Rys. 6. Struktura funkcjonalno-przestrzenna Krakowa w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego M. Krakowa z 2003 r. r. Materiały w dyspozycji Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa

W kolejnym – aktualnie obowiązującym Studium z 2014 r – geometrię układu komunikacyjnego miasta zdefiniowano jako układ „mieszany” jednak z dominacją układu promienisto-obwodnicowego – z mocno zarysowanym centrum miasta i otaczającym go śródmieściem. W ustaleniach Studium podkreśla się również związek z ideą „*miasta zwarteo*”. Model PSM Krakowa definiuje się jako metropolitalną strukturę policentryczną, w której ważną rolę odgrywają również: parki rzeczne, jako elementy systemu zieleni miejskiej, strukturalne jednostki urbanistyczne oraz nowy zestaw strategicznych projektów miejskich. W założeniach modelu tkwiących u podstaw Studium 2014 akcentuje się potrzebę dalszej aktywizacji i przebudowy centrum ogólnomiejskiego, a zwłaszcza strefy oddziaływania strategicznego

projektu KCK. Począwszy od lat 90., na kierunek ewolucji tego projektu silny wpływ wywarły przede wszystkim starania o pozyskanie inwestora strategicznego, a później wyniki analiz rynkowych dewelopera i rezultaty negocjacji między władzami miasta a spółką deweloperską TST 1 Polska Sp. z o.o.⁴ Niestety, w miarę jak kontrolę procesu inwestycyjnego zdominowały problemy finansowe, formalno-prawne i techniczne, na dalszy plan zeszedły zagadnienia dotyczące integracji struktury funkcjonalno-przestrzennej. W kolejnych fazach prac nad tym projektem zagubiono zasady kompozycji urbanistycznej, określone początkowo w wyniku konkursów SARP. Z pola widzenia decydentów zniknęły też takie zadania jak potrzeba wyartykułowania zasad kształtowania przestrzeni publicznych – zarówno w skali mikro (wnętrz architektoniczno – urbanistycznych) jak i w skali makro – tj. w szerszym kontekście powiązań z dzielnicami historycznymi (Stare Miasto, Kleparz). Władzom miasta nie udało się też ukształtować odpowiednio atrakcyjnych ciągów pieszych, które prowadziłyby od KCK w kierunku nowych koncentracji usług. Mowa tu zwłaszcza o dysfunkcjach powiązań z nowymi węzłami miejskości zarysowującymi się po stronie wschodniej od Dworca Głównego PKP. W tej analizie krytycznej warto jednak zwrócić uwagę na te zagadnienia urbanistyki operacyjnej, które określić można jako **problem synergii w urbanistycznej konstrukcji śródmieścia**. Znaczenia nabiera tu pytania o „efekt dźwigniowy” projektu KCK w dłuższym horyzoncie czasowym. To – z kolei – wiąże się z pytaniem o synergiczne relacje funkcjonalne i przestrzenne między projektami inwestycyjnymi prowadzonymi w tym obszarze. Druga dekada XXI wieku to okres, w którym w otoczeniu KCK pojawia się również coraz więcej deweloperskich projektów zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej – zwłaszcza w rejonie ul. Rakowickiej i na terenie dawnego Browaru Krakowskiego.

Analiza historyczna planów Krakowa sporządzonych w okresie ostatniego półwiecza – przeprowadzona pod kątem roli, jaką centrum miasta i jego śródmieście odgrywają w modelowych koncepcjach planowanej struktury miejskiej, ujawnia kierunek ewolucji w podejściu do projektowania i planowania śródmieścia, a zwłaszcza do tzw. nowego centrum miasta. Dzisiaj, kiedy w interpretacjach struktury przestrzennej miast dużych dominuje model policentryczny, kwestia oceny funkcjonalnych i kompozycyjnych założeń tej modernistycznej idei nabiera innych konotacji. Postawiona w latach 60. – w „Planie Hagera” – idea centrum – megastruktury stopniowo ewoluowała w kierunku układu bardziej zrównoważonego, w którym coraz większą rolę zaczęły odgrywać inne miejsca węzłowe: węzły miejskości historycznych układów Kazimierza i Starego Podgórze, a także ważne śródmiejskie węzły mobilności wokół których obserwujemy stopniowy proces koncentracji obiektów o funkcjach metropolitalnych (lokalizacje w bezpośrednim otoczeniu Rond: Mogińskiego, Grzegórzeckiego i Grunwaldzkiego).

W ramach przygotowań do aktualizacji obowiązującego Studium (2014) przystąpiono do prac nad nowym modelem PSM Krakowa⁵. W ramach tego projektu przedstawiono modelową interpretację aktualnej struktury przestrzennej miasta (tzw. Model Kr 2016), wykonano analizę porównawczą tego modelu z modelem przyjętym w Studium 2014 oraz zarysowano – w formie modelu – wizję rozwoju miasta (tzw. Model Kr 2030 /50). Założenia

⁴ W 2003 r. miejsce TST 1 Polska Sp. z o.o. zajęła firma ECE.

⁵ Opisany tu model jest rezultatem projektu badawczego pt.: *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna*, opracowanego, w latach 2016–17, przez zespół architektów, urbanistów i inżynierów transportu z Politechniki Krakowskiej. Opracowanie wykonano na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa, przez Zespół w składzie: autorzy: dr hab. inż. arch. Mateusz Gyurkovich (Kierownik Projektu), dr hab. inż. Andrzej Szarata, Prof. PK, prof. dr hab. inż. arch. Zbigniew K. Zuziak; współautorzy: dr inż. Aleksandra Faron, dr inż. arch. Daniel Ogrodnik, dr inż. arch. Anna Ziobro; przy współpracy 12 doktorów i doktorantów z Wydziału Architektury i Wydziału Inżynierii Lądowej PK.

metodologiczne i zakres tematyczny przeprowadzonych w ramach tego projektu badawczego autor przedstawił w miarę obszernie w innej publikacji (Zuziak, 2017c). Tu proponuje się, aby zreferowanie tych zagadnień ograniczyć do stwierdzenia, że przyjęte w nim zasady interpretacji konstrukcji urbanistycznej⁶ miasta – zarówno w układzie funkcjonalnym jak i morfologicznym – opierają się na pięciu podstawowych przesłankach:

- system transportowy odgrywa kluczową rolę i interpretacjach logiki formy urbanistycznej;
- konsekwencją zasad koncentracji i integracji jest założenie, że w delimitacjach centrum i śródmieścia a także w definiowaniu geometrycznych atrybutów konstrukcji urbanistycznej miasta ważną rolę odgrywa identyfikacja i charakterystyka miejsc węzłowych: węzłów mobilności⁷, węzłów miejskości⁸, a także miejskich korytarzy rozwoju⁹;
- dla oceny potencjałów synergicznych konstrukcji urbanistycznej istotne znaczenie ma definiowanie tzw „wiązań strategicznych” (*strategic connectors*): miejskich korytarzy zabudowy wiążących główne klastry węzłów miejskości; zakłada się bowiem, że są to kierunki wzdłuż których należałoby skupiać strategiczne projekty miejskie.
- centrum miasta to obszar, w którym występuje największe skupisko węzłów miejskości (rys. 7.);
- schemat śródmieścia Krakowa delimituje się rozważając warianty rozmieszczenia aktualnych i potencjalnych klastrów miejsc węzłowych; wyznaczają one przyszłe środki ciężkości „rdzenia metropolitalnego” Krakowa (dotyczy to modelu Kr2030/50; rys 8, 9, 10).



Rys. 7. Węzły miejskości i korytarze urbanistyczne – Model PSM – Kr 2016 Potencjały i problemy strukturalne; Źródło: *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna*; op. cit.; Autorzy ryc.: A. Derlatka i M. Maniecki. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2017

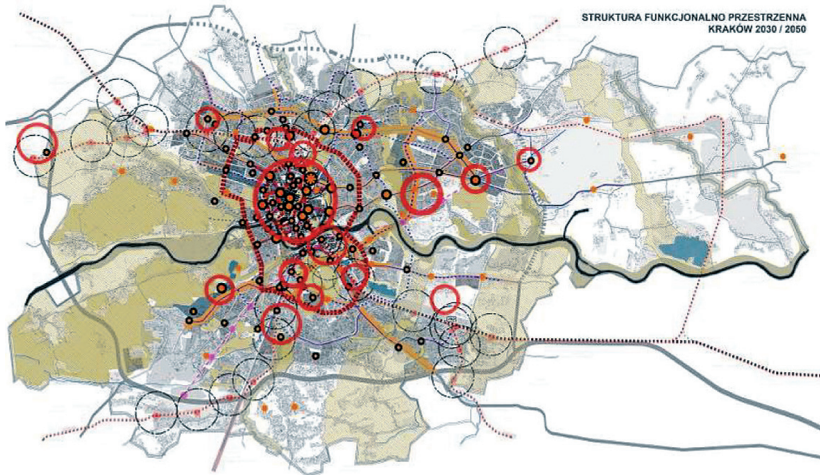
⁶ Konstrukcja urbanistyczna to układ przestrzenny integrujący, w sensie funkcjonalnym i morfologicznym, strukturalne elementy miasta. Dotyczy to zwłaszcza takich elementów jak: korytarze miejskie, miejsca węzłowe (węzły mobilności, węzły miejskości) i obszary strukturalne.

⁷ Węzły mobilności to miejsca węzłowe sieci transportu zbiorowego, w których koncentrują się funkcje towarzyszące podróży a także innych funkcje centrowe i ruchotwórcze (np.: rejon węzłów przesiadkowych).

⁸ Węzły miejskości (WM) to skupiska miejsc, które ze względu na dostępność, walory zagospodarowania i inne wartości, ogniskują życia miejskie. Istotnym wyznacznikiem WM są przestrzenie publiczne oraz miejsca i obiekty o szczególnych wartościach kulturowych (zwłaszcza obiekty publiczne ale także inne obiekty ważne dla życia publicznego). WM są znaczącymi w skali miasta koncentracjami funkcji usytuowanymi przy węzłach mobilności i „zielonych korytarzy”.

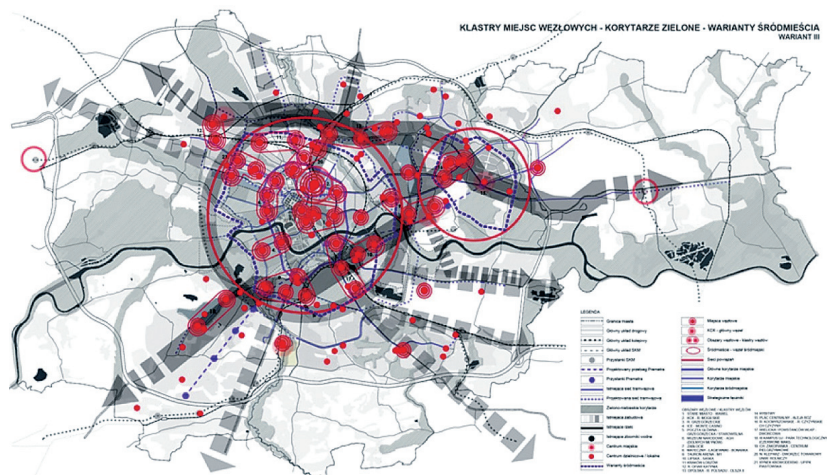
⁹ Korytarze rozwoju to pasmowo rozciągnięte układy elementów zagospodarowania przestrzennego usytuowanych wzdłuż głównych kierunków komunikacyjnych.

Pod względem geometrii układu, proponowaną tutaj interpretację PSM określić można jako model mieszany z wyraźną przewagą promienisto-obwodnicowego układu zabudowy śródmieścia. Pod względem kompozycyjnym i funkcjonalnym układ ten jest nadal słabo powiązany z czytelnym układem urbanistycznym zabytkowej części Nowej Huty oraz naturalnie i kulturowo uformowaną siecią przyrodniczych i kulturowych elementów wyznaczających tożsamość urbanistycznego dziedzictwa Krakowa.

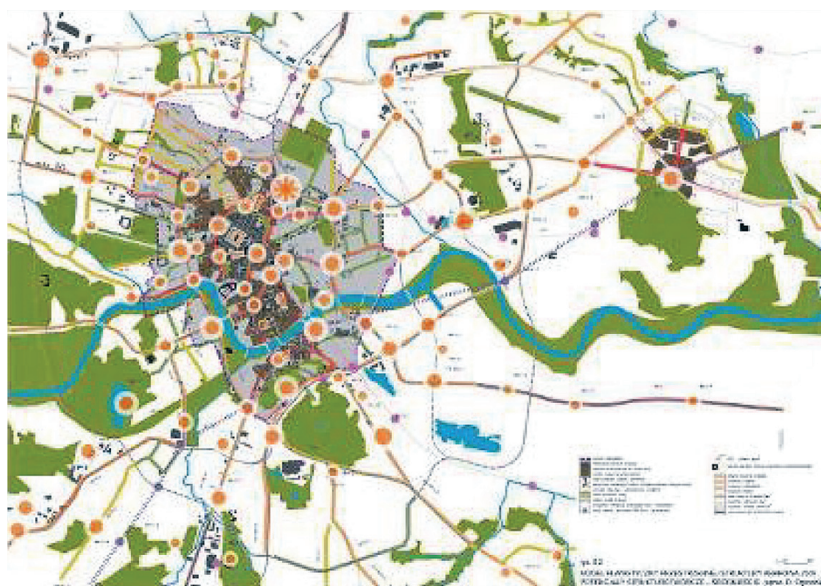


Rys. 8. Śródmieście Krakowa i koncentracje miejsc skupiające aktualne i potencjalne węzły miejskości – klastry miejsc węzłowych i „rdzeń metropolitalny”; Źródło: *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna*; op. cit.; Autor ryc.: S. Baran. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2017

W modelu Kr2030/50 akcentuje się strukturotwórczą rolę głównych korytarzy transportu zbiorowego oraz systemu zieleni. Oznacza to, że w warunkach polityki zrównoważonej mobilności szkieletem konstrukcji urbanistycznej miasta jest również układ spinający „Zachodni Klin Zielony Krakowa”, „Korytarz rz. Wisły” oraz inne korytarze zieleni. Pod względem geometrii układu w modelu Kr2030/50 występują dwa typy siatek. Wyznaczają one dwa układy odniesienia dla powiązań pomiędzy strukturalnymi jednostkami urbanistycznymi i klastrami węzłów miejskości. Powiązania te traktować należy również jako kryteria oceny zrównoważenia / zharmonizowania struktury miejskiej. Mówiąc o dwóch typach siatek mamy tu na myśli: a) „siatkę przyrodniczą”, którą wyznaczają rzeki, korytarze oraz kliny i inne obszary zieleni oraz b) siatkę kontaktów i powiązań transportowych między klastrami węzłów miejskości. W sensie konstrukcyjnym, najważniejszą częścią modelu Kr-20/50 jest koncepcja nowych „wiązań strategicznych”. Zilustrowano je na rys. 9 i 10 (por.: pkt 3 założeń modelu PSM).



Rys. 9. Klaster miejsc węzłowych a łączniki strategiczne; schemat wg. modelu Kraków, 2030–50. Źródło: *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna*; op. cit.; Autor ryc.: S. Baran. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2017



Rys. 10. Węzły i korytarze konstrukcji urbanistycznej rdzenia metropolitalnego Krakowa. Schemat wg. modelu Kr 2016. Źródło: *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna. Etap II – Zdefiniowanie modelu struktury przestrzennej Krakowa*; op. cit.; Autor interpretacji planistycznej i ryc.: D. Ogrodnik. Opracowanie wykonane dla Biura Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa; Kraków 2017

4. Węzły konstrukcji urbanistycznych – wybrane przykłady śródmieść metropolitalnych w Polsce

Przedstawiony wyżej szkicowy zarys ewolucji w podejściu do problemów dotyczących przekształceń śródmieścia i tzw nowego centrum miasta – oraz jego strukturalnych powiązań z innymi głównymi węzłami konstrukcji urbanistycznej Krakowa – nasuwa pytanie: W jakiej mierze kierunki zmian dokonujących się w ostatnim półwieczu w MPS Krakowa są wyrazem specyfiki tego miasta, a w jakim stopniu odzwierciedlają one ogólne prawidłowości zaobserwowane w dynamice strukturalnej miast metropolitalnych w Polsce? Aby na to odpowiedzieć należałoby podjąć zakrojony na szeroką skalę projekt badawczy. Zdaniem autora takie przedsięwzięcie byłoby ze wszech miar uzasadnione. Wyrażone tytułem podrozdziału hasło: „*Węzły śródmiejskich konstrukcji urbanistycznych – wybrane przykłady miast metropolitalnych w Polsce*” to jeden z możliwych tytułów takiego projektu. W ramach takich przyszłych badań porównawczych należałoby – przykładowo – zastanowić się nad pytaniami na temat:

- relacji między centrum historycznym miasta i innymi centrami historycznymi śródmieścia a planistycznymi koncepcjami budowy nowego centrum i ich realizacją;
- kierunków rozwoju głównego centrum historycznego;
- charakterem powiązań strukturalnych między elementami konstrukcji urbanistycznej;
- podstaw metodologicznych budowania odpowiednich modeli strukturalnych;
- logicznych powiązań tych modeli z modelami transportowymi a także z bardziej klasycznymi ujęciami, które wyrazić można hasłem: *architektura miasta*.

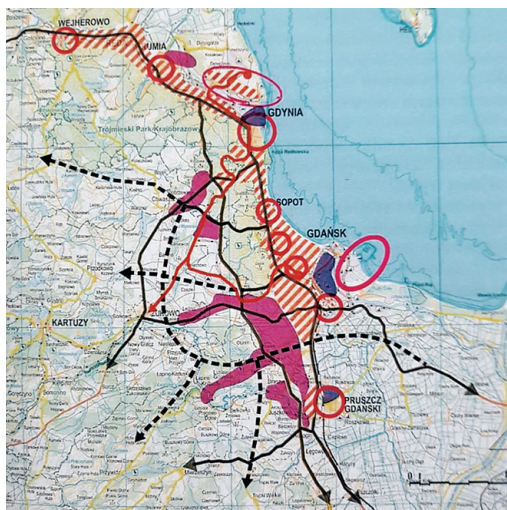
Przeгляд przykładów odpowiadających naszemu tytułowi wypadłoby rozpocząć od Warszawy i Łodzi. Przez niektórych socjologów Warszawa traktowana jest jako jedyna metropolia w Polsce, a coraz więcej argumentów wskazuje, że oba te miasta stanowią centra bipolarnej struktury przestrzennej: jednego z dwóch potencjalnych regionów metropolitalnych w Polsce. Jednak skala układu miejskiego Warszawy, a także złożoność problematyki oraz mnogość pytań związanych z budową nowego centrum Łodzi, sprawiają, że oba te przypadki nie mieszczą się w objętościowych ramach tej publikacji. Dlatego tu zasygnalizowano jedynie kilka wątków tematycznych odwołując się do przykładów, w których problematyka modelowania konstrukcji urbanistycznej kwalifikuje się – pod pewnymi względami – do porównań z Krakowem. Mowa tu o Gdańsku, Wrocławiu, Lublinie i Katowicach¹⁰.

W przypadku Gdańska dobrym punktem wyjścia dla przyszłych analiz porównawczych będą przeprowadzone przez Profesora Piotra Lorensa studia nad modelami struktury funkcjonalno-przestrzennej metropolii trójmiejskiej. Przedstawiony tu na rys 11 schemat odnosi się do jednego z wariantowych scenariuszy przekształceń. Budując te warianty ich autor przyjmuje szereg założeń, wśród których istotnym jest stwierdzenie, że: „...*przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego są stymulowane przez nowe inwestycje komunikacyjne i infrastrukturalne, pozwalające zarówno na polepszenie obsługi terenów już zainwestowanych jak i dopiero możliwych do zainwestowania. Szczególną rolę w tym zakresie ma odegrać tzw. kolej metropolitalna, której realizacja w długim okresie przyczynić się powinna do restrukturyzacji obszarów przedmiejskich.*” (Lorens, 2013, s. 135).

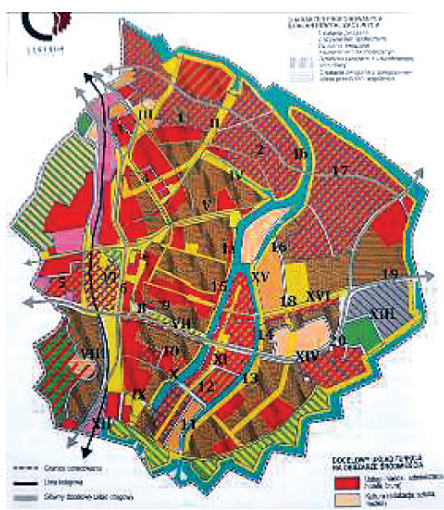
W scenariuszach modelowych Lorensa miejscami węzłowymi konstrukcji metropolitalnej są obszary centralne – bieguny wzrostu funkcji metropolitalnych. Ale kluczową rolę odgrywają tu również także śródmiejskie Gdańska i Gdyni zaliczane również do obszarów rewitalizacji i przekształceń stref zdegradowanych (rys. 12). Lorens uzupełnia swoje interpretacje

¹⁰ Oczywiście zestaw ten nie wyczerpuje listy przykładów miast metropolitalnych w Polsce, które powinny być objęte taką analizą.

modelowe przestrzennej struktury trójmiejskiej metropolii wnikliwymi i inspirującymi – w sensie warsztatowym – relacjami na temat kierowanego przez siebie projektu „Centrum-Reaktywacja”. Projekt ten, realizowany w 2012 roku przez Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej (FRAG) we współpracy z Instytutem Kultury Miejskiej, Politechniką Gdańską i TUP, jest przykładem interdyscyplinarnego podejścia do strategii rewitalizacji śródmiejskiej, które wprowadzając do planowania przestrzennego elementy urbanistyki operacyjnej utrzymuje jednocześnie w tym opracowaniu odpowiednie znaczenie „konstrukcyjnych” elementów przestrzeni śródmiejskiej poświęcając należną uwagę przestrzeniom publicznym wymagającym interwencji publicznej.



Rys. 11. Strategiczne węzły miejskości Trójmiasta wg P. Lorensa; Źródło: „Scenariusz rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej metropolii Trójmiasta: Wariant 2 – zatrzymanie procesu suburbanizacji i rozwój struktur o charakterze kompaktowym (oprac. graficzne: P. Lorens, I. Burda) [w:] P. Lorens (2013) s. 139., rys 8

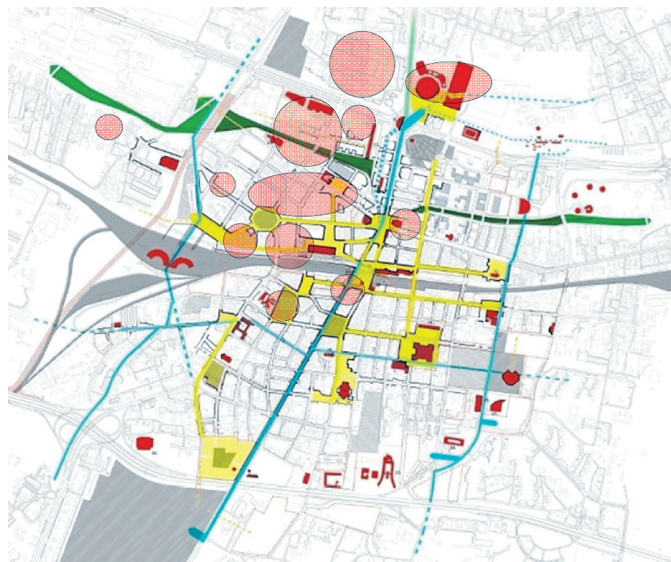


Rys. 12. Społeczna koncepcja przekształceń śródmieścia Gdańska (Projekt: Centrum Reaktywacja); Źródło: P. Lorens [2013]

Wiele argumentów – a zwłaszcza mocna pozycja wrocławskiej szkoły w budowaniu teoretycznych podstaw planowania przestrzennego – przemawia za tym, aby studium przypadku poświęcone planowaniu Wrocławia i prace naukowe poświęcone jego modelom przestrzennym (Zipser 2006, 2010; Ossowicz, 2010) zajmowały szczególne miejsce w proponowanym projekcie badawczym. Tutaj autor ogranicza się do wskazania problemu, który – jego zdaniem – zasługuje na nowe spojrzenie w toku sporządzania kolejnych wersji programu rewitalizacji Wrocławia. Mowa o pytaniu na temat roli, jaką konstrukcja urbanistyczna śródmieścia może odegrać w strategicznym konfigurowaniu projektów rewitalizacji. Analizując rozmieszczenie węzłów konstrukcji urbanistycznej historycznej strefy śródmieścia Wrocławia można postawić tezę, że ul. Świdnicką należałoby potraktować jako oś NS miejskiego „korytarza rewitalizacji” i wyprowadzić z tego wnioski nt definiowania dalszych przedsięwzięć tym zakresie (rys. 13). Temat ten podejmuje w w swojej rozprawie doktorskiej Paweł Wojdylak (2018).

Natomiast miejscem węzłowym, które mogłoby służyć jako najlepszy przykład zasługujący na przedyskutowanie tej tezy jest Strefa Kultury w Katowicach – załączek nowego centrum metropolitalnego a zarazem przestrzeń urbanistyczna, w której można byłoby wykreować „Śląskie Akropolis”. Na osi WZ: od słynnego „Katowickiego Spodka” – przez atrakcyjnie „wyrzeźbioną” architektonicznie przestrzeń publiczną Międzynarodowego Centrum Kongresowego oraz interesująco ukształtowane przestrzenie publiczne Narodowej Orkiestry Symfonicznej Polskiego Radia, a dalej w kierunku wschodnim, w stronę Muzeum Śląskiego – zbudowano układ przestrzenny, budzący uznanie ze względu na ikoniczne przykłady architektury modernizmu i neomodernizmu.

Jednak pomimo imponującej skali całego założenia pod względem wartości urbanistycznych zespół ten pozostawia jeszcze wiele do życzenia. Zdecydowanie jest to przykład kompozycji niedokończonej – i to w dwóch skalach. W skali całej Strefy Kultury, gdzie sprawą zasadniczą jest wypracowanie odpowiedniej kompozycji programowej nowego centrum, które będzie zapewne jednym z najważniejszych miejsc centralnych przyszłego regionu metropolitalnego Katowic i Krakowa, oraz w skali miasta, w której należy przede wszystkim wykształcić system przestrzeni publicznych (rys. 15).



Rys. 15. Węzły konstrukcji urbanistycznej śródmieścia Katowic – obszar „rdzenia metropolitalnego” Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, oprac. graficzne oraz koncepcja budowy sieci przestrzeni publicznej: S. Wójtowicz

5. Zakończenie

Punktem wyjścia prowadzonych tu rozważań była teza, że do słabych ogniw naszego obecnego systemu planistycznego należy – między innymi – brak odpowiednich powiązań logicznych między planowaniem i projektowaniem urbanistycznym oraz niedostatek badań na ten temat. Taki stan rzeczy wiąże się z problemem, który wyrażono w formie pytania o możliwości wzmocnienia podbudowy decyzji planistycznych teorią urbanistyczną. Odnosi się to zwłaszcza do tych jej nurtów, w których teoretyczne modele przestrzennej struktury

miast kojarzone są z kwestią efektywności narzędzi polityki przestrzennej w zakresie integrowania struktur urbanistycznych. W takim kontekście poszukiwania rozwiązań w zakresie budowy modeli przestrzennej struktury miast (PSM) metropolitalnych należy traktować jeden z głównych nurtów urbanistyki decydujących o jej naukowym obliczu. Dotyczy to zarówno konceptualnych i metodologicznych zagadnień rzutujących na współczesną tożsamość dyscypliny naukowej *architektura i urbanistyka*, jak i tych aspektów tej tożsamości, które wpisują się w wielowiekową tradycję sztuki budowy i przebudowy miast. Jednak zaraz podkreślić trzeba, że *Urbanistyka Dzisiaj* rozwija wkrocza także dość ofensywnie w te obszary badawcze, które mogą – a właściwie powinny – być wyrazem nowych form jej oddziaływania na rzeczywistość urbanistyczną. Mowa tu zwłaszcza o licznej grupie modeli tworzonych na gruncie gospodarki przestrzennej (regionalistyki). Poruszane tu zagadnienia modelowania PSM to zaledwie dotknięcie przysłowiowego „wierzchołka góry lodowej”. Czytelników zainteresowanych poznanie bardziej szczegółowych opisów konstrukcji i funkcjonowania tych modeli – zwłaszcza tych najnowszych – autor odsyła do prac takich autorów jak Batty (2008, 2013), Salingaros (2008) czy Boelens (2009). Z pozycji polskojęzycznych wymienić należy przede wszystkim publikacje Domańskiego (2002) i Zipsera (2006, 2010), a wśród książek najnowszych szeroki przegląd współczesnych koncepcji modelowania przestrzennych struktur miejskich – opatrzone błyskotliwymi pytaniami i komentarzami oraz przekonująco skonstruowaną syntezą – zawiera monografia naukowa I. Mironowicz (2016). Jej autorka bardzo mocno akcentuje rolę urbanistów w budowaniu modeli miast, a jednocześnie odwołuje się wielokrotnie do roli zjawiska synergii w mechanizmach strukturotwórczych.

Studia nad literaturą przedmiotu prowadzą do wniosku, że w badanym okresie teoria urbanistyki w Polsce wpisywała się – i wpisuje nadal – w ważniejsze nurty międzynarodowych badań poświęconych modelowym interpretacjom przestrzennych struktur miejskich i metropolitalnych. Zdaniem autora, taka ocena do niedawna odnosiła się również do prac na temat śródmieść metropolitalnych. Do połowy lat 70. w myśleniu strukturze przestrzennej centrum i śródmieścia przeważały modele teoretyczne wywodzące się z idei modernizmu. W przypadku miast amerykańskich – i niektórych europejskich – modele te wiązały się z koncepcją CBD (*Central Business District*). Pod koniec lat 70. (a w metropoliach tzw. Starej Unii). W połowie lat 70. tematem wiodącym wobec przestrzeni śródmiejskiej staje się rewaloryzacja zespołów zabytkowych. Przykładowo, w Krakowie nabierają tempa prace nad rewaloryzacją Starego Miasta. Dekadę później w polskich miastach pojawia się temat rewitalizacji¹¹, a po wejściu Polski do UE projekty rewitalizacji śródmieść to jeden z głównych kierunków ich przebudowy. W tym miejscu należałoby podkreślić również rolę projektów rewitalizacji terenów po-portowych, poprzemysłowych i pokolejowych (Lorens, 2013a, 2013b; Załuski 2004; Ziobrowski, 2010; Zuziak, 2008, 2012, 2014) i problem znaczenia nowej architektury w scalaniu przestrzennej struktury miasta (Wrana, 2014).

Specyfika problemów rewitalizacji śródmieść powinna znaleźć odzwierciedlenie w odpowiednim dostrojeniu metodologicznym programów rewitalizacji i studiów wykonalności poszczególnych projektów przygotowywanych / prowadzonych w ramach tych programów. Szczególną uwagę w tych opracowaniach należy poświęcić problematyce projektowania przestrzeni publicznych i ich sieci. W tym kontekście ambiwalentnie rysuje się ocena roli planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego jako narzędzia kontroli zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Z jednej strony, dość ogólnikowe zapisy planu pod tym względem

¹¹ Przykładowo, od przełomu lat 80. i 90. krakowski Kazimierz staje się polem eksperymentów w zakresie rewitalizacji.

mogą się wydawać dla projektowania pewną zaletą. Umożliwiają pewną elastyczność wprowadzanych zmiany w zakresie programowania inwestycji, ale – z drugiej – nie dają podstawy prawnej do budowania spójnego systemu przestrzeni publicznych określenia koncepcji przestrzeni publicznych. Pod tym względem zalety modelu proponowanego polegają na tym, że stwarza on pewne szanse uzyskania merytoryczną podbudowy dla budowania takiego systemu. Wymaga to również analiz porównawczych konfrontujących obraz rzeczywistości miejskiej uzyskanej w modelu PSM z ustaleniami obowiązujących studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miast metropolitalnych. W przypadku projektu badawczego nt. modelu przestrzennej struktury Krakowa –referowanego w części trzeciej artykułu – stwierdzone, że większość ustaleń Studium z 2014 r. pozostaje w mocy. Istnieją jednak obszary tematyczne, które wskazują na celowość – a właściwie nawet na pilną konieczność – przystąpienia do jego aktualizacji. Zmiany te powinny polegać przede wszystkim na wprowadzeniu procedur badawczych umożliwiających:

- lepsze wykorzystanie strukturotwórczych potencjałów konstrukcji urbanistycznej wyznaczonych zarówno w Modelu Kr2016 jak i tych proponowanych w koncepcji modelowej Kr2013/50, a jednocześnie skuteczniejszą ochronę wartości przyrodniczego i kulturowego dziedzictwa;
- konkretyzację ustaleń planistycznych dotyczących korytarzy zielonych i parków rzecznych i lepszego zintegrowania brzegów rzeki z ogniskami aktywności położonymi w bezpośrednim otoczeniu;
- sformułowanie ustaleń planistycznych pobudzających mechanizm intensyfikacji korytarzy odznaczających się dobrą dostępnością do przystanków transportu zbiorowego (szynowego).

Na zakończenie należałoby postawić jeszcze jedno pytanie: *Czy prezentowany model mógłby być podstawą potencjalnych studiów porównawczych?* Otóż, zdaniem autora, istnieją uzasadnione powody aby podjąć interdyscyplinarne badania porównawcze nad konstrukcją urbanistyczną śródmieść polskich miast metropolitalnych. Przedstawioną tutaj koncepcję modelowania PSM można byłoby wówczas traktować jako punkt wyjścia w dyskusji nad założeniami metodologicznymi takiego projektu. W dalszych poszukiwaniach należałoby zwrócić większą uwagę na zagadnienia parametryzacji potencjałów strukturotwórczych śródmiejskich węzłów konstrukcji urbanistycznej miasta i wypracowanie podstaw oceny synergicznych oddziaływań między nimi. Oprócz tych kwestii, ważnym wątkiem takiego projektu badawczego powinny być analizy kompozycyjne, bowiem wiele okoliczności wskazuje¹², że – oprócz społeczno-ekonomicznych i technologicznych wymiarów „konstrukcji urbanistycznej” – to właśnie wrażliwa estetycznie interpretacja wartości kulturowych, z jakimi wiąże się to pojęcie stanowią nadal mocny wyznacznik tożsamości urbanistyki.

Literatura

- [1] Alexander Ch. *The Nature of Order: An Essay on the Art of Building and the Nature of the Universe*, 2003–2004.
- [2] Bacon E. *Design of cities*, The Viking Press, New York NY, 1967.
- [3] Batty M. *The new science of cities*, Cambridge, MA., London; MIT Press, 2013.

¹² Wskazują na to studia porównawcze tzw dobrych praktyk w miastach metropolitalnych Starej Unii (Jessen J, Meyer U. M., Schneider J., 2008).

- [4] Batty M. *Hierarchy, scale and complexity in urban design*, [in:] Haas T., *New Urbanism and Beyond. Designing cities for the future*. Rizzoli, New York, 2008.
- [5] Bieda K. *Transport jako czynnik zrównoważonego rozwoju Krakowa*, Czasopismo Techniczne, Architektura, R.108, Z 3-A, 2011.
- [6] Bieda K. *Kolej aglomeracyjna – nowy czynnik w rozwoju przestrzennym Krakowa*, Czasopismo Techniczne, Architektura, R 107, z 1-A, 2010.
- [7] Boelens L. *The Urban Connection. An actor-relational approach to urban planning*. 010 Publishers, Rotterdam, 2009.
- [8] Bogdanowski J. O urbanistyczno-krajobrazową kompozycję Krakowa, Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, O. PAN w Krakowie tom XVIII 1984, s. 7–18.
- [9] Bohm A. *O budowie i synergii wnętrz urbanistycznych*, Politechnika Krakowska, Kraków, 1981.
- [10] Domański R. *Gospodarka przestrzenna*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa, 2002.
- [11] Faron A. *Integracja planowania przestrzennego i zrównoważonego transportu w procesie decyzyjnym*, Czasopismo Techniczne 1-A 3(107) (2010) 57–74.
- [12] Gehl J. *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo RAM, 2009.
- [13] Gyurkovich M., Szarata A., Zuziak Z.K. (i inni). *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa planistyczna*. Projekt badawczy (na prawach rękopisu) wykonany na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego UMK, Politechnika Krakowska, Kraków, grudzień, 2017.
- [14] Gzell S. *Wykłady o współczesnej urbanistyce. With English Supplement on Contemporary Town Planning*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2015.
- [15] Gzell S. *Praktyka planistyczna a naukowe metody badania miasta*, [w:] Lorens P., Mironowicz I., (red), *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Akapit DPT, Gdańsk, 2013., s. 224–245.
- [16] Haas T. *New Urbanism and Beyond. Designing cities for the future*. Rizzoli, New York, 2008.
- [17] Hillier B. *The New Science of Space and the Art of Place. Towards a Space-led Paradigm for Researching and Designing the City*, [w:] *New Urbanism and Beyond. Designing Cities for the Future*, Haas Tigran, (ed.), Rizzoli, New York, 2008.
- [18] Jessen J., Meyer U.M., Schneider J. (ed.) *Stadt machen. Eu. Urbanity and the Planning Culture in Europe* (ed. Jessen J., Meyer U. M., Schneider J.), Karl Krämer Verlag, Stuttgart, 2008.
- [19] Juchnowicz S. *Śródmieścia miast polskich. Studia nad ukształtowaniem i rozwojem centrów*, Zakład Narodowy Imienia Ossolińskich Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, Wrocław, Warszawa, Kraków, Gdańsk, 1971.
- [20] Juchnowicz S. *Metoda wyznaczania zasięgu obszarów centrów miejskich*, Politechnika Krakowska, Zeszyt Naukowy nr12, 1965.
- [21] Lorens P. *Równoważenie rozwoju przestrzennego miast polskich*, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Gdańsk, 2013a.
- [22] Lorens P., Mironowicz I. (pod redakcją): *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Akapit-DTP, Gdańsk, 2013b.
- [23] Mehaffy M., *New Science, New Architecture, New Urbanism*, Tigran Haas, (ed), *New Urbanism and Beyond*, Rizzoli, New York, NY, 2008.
- [24] Mironowicz I. *Modele transformacji miast*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław, 2016.
- [25] Mironowicz I. *Miasto, jego struktura i kompozycja – definicje, schematy, relacje przestrzenne*, [w:] Lorens P., Mironowicz I., (red), *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Akapit DPT, Gdańsk, 2013., s. 203–222. (2013 a).
- [26] Mironowicz I., *Między samoregulacją a planowaniem*, [w:] Lorens P., Mironowicz I., (red), *Wybrane teorie współczesnej urbanistyki*, Akapit DPT, Gdańsk, 2013 (2013b).
- [27] Monestiroli A. *Tryglif i metopa. Dziewięć wykładów o architekturze*, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Kraków, 2009.
- [28] Ossowicz T. *Forma urbanistyczna, a system transportowy we Wrocławiu i we Wrocławskim Obszarze Metropolitalnym*, Czasopismo Techniczne 1-A 3(107) (2010).

- [29] Paszkowski Z. *Miasto idealne w perspektywie europejskiej i jego związku z urbanistyką współczesną*, Universitas, Kraków, 2011.
- [30] Putman S.H. *Integrated Urban Models: Policy Analysis of Transportation and Land Use*. (1983 & 2007): Routledge, Oxford, UK. 2007.
- [31] Rossi A. *The Architecture of the City*, MIT Press, 1984.
- [32] Rudnicki A. *Budownictwo a obsługa transportowa współczesnych miast – wybrane kwestie* [w:] *Nowoczesne materiały, techniki i technologie we współczesnym budownictwie*; materiały pokonferencyjne III Konferencji Naukowo-Technicznej TECH-BUD'2017, Kraków, 15–17 listopada 2017r., PZITB, Oddział Małopolski w Krakowie (2017) s. 177–195.
- [33] Rudnicki A. *Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta*. Czasopismo Techniczne 3 (2010) 57–74.
- [34] Seibert K. *Plan Wielkiego Krakowa*, Wydawnictwo Literackie, Kraków, 1983.
- [35] Suchorzewski W. *Rola transportu w kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej miast*. Czasopismo Techniczne 3 (2010) 31–44.
- [36] Sławski J. *Znaczenie systemu transportowego jako czynnika strukturotwórczego – analizy symulacyjne z zastosowaniem sieci regularnych*, Czasopismo Techniczne 1-A 3(107) (2010).
- [37] Sulimski J. *Społeczne funkcje centrum Śródmiejskiego (na przykładzie Krakowa)* Biuletyn IUA, nr 31, Warszawa, 1972, s. 82.
- [38] Szarata A. *Wpływ zmian w strukturze przestrzennej na parametry 4-stadiowego modelu transportowego miasta*, Czasopismo Techniczne 1-A 3(107) (2010) 249–261.
- [39] Wojdyłak P. *Architektura ulicy a strategia rewitalizacji śródmieścia. urbanistyczne aspekty rewitalizacji ulic w wybranych śródmieściach polskich metropolii*; rozprawa doktorska; Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków, 2018 (na prawach rękopisu).
- [40] Wrana, J. *Rola i znaczenie architektury w procesie scalania struktury przestrzennej miasta na przykładzie Lublina*, Monografia, Politechnika Lubelska, Lublin, 2014.
- [41] Zipser T. *Aktualna doktryna urbanistyczna wśród ślepych uliczek*, w: *Urbanistyka w działaniu. Teoria i praktyka*, red.: Ossowicz T., Zipser T., Urbanista, Warszawa, 2006, s. 114–121.
- [42] Zipser T. *Powiązania transportowe jako generatory struktury przestrzennej systemu osadniczego*. Czasopismo Techniczne 3 (2010) 21–30.
- [43] Zipser T., Sławski J. *Modele procesów urbanizacji. Teoria i jej wykorzystanie w praktyce*, PWE, Warszawa 1988.
- [44] Zhong Chen. *Urban Transformation Towards Polycentricity. Detecting Functional Urban Changes in Singapore from Transportation Data*, A thesis submitted to attain the degree of Doctor of Sciences of ETH Zurich, 2014.
- [45] Ziobro A. *Podejścia modelowe w planowaniu Krakowa i jego regionu w okresie 1960–2010*, rozprawa doktorska, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, Kraków 2015, [wydruk komputerowy, Biblioteka PK].
- [46] Ziobro A. *Zmiany w strukturze przestrzennej Krakowa a zmiany jego modelu planistycznego w ostatnim półwieczu*, [w:] *Model przestrzennej struktury Krakowa. Perspektywa Planistyczna. Etap I – Założenia modelu strukturalnych zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Krakowa. Rozdz. 4. Strukturalne, morfologiczne i funkcjonalne cechy przestrzeni urbanistycznej Krakowa, Pkt 4.1. Tło historyczne*; (wydruk komputerowy, BPP, UMK), Kraków, 2016.
- [47] Ziobrowski Z., Jezak J. *Aglomeracja krakowska* [w:] Kołodziejki J., Parteka T. (red) *Kształtowanie ładów przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej IIRP*, Komitet Przestrzennego zagospodarowania Kraju PAN, Biuletyn 193, Warszawa, 2001.
- [48] Ziobrowski Z., *Plany rozwoju Krakowa – ich uwarunkowania i efekty funkcjonalno-przestrzenne*, Folia Geographica, vol. XXVII–XXVIII, Kraków, 1996.
- [49] Zuziak Z.K. *O synergii planu w urbanistyce*, Budownictwo i Architektura 16(1) (2017) 183–198. DOI: 10.24358/Bud-Arch_17_161_16.
- [50] Zuziak Z.K. *Konstrukcje urbanistyczne a planowanie metropolitalne*, [w:] Węclawowicz-Bilska E. (pod redakcją): *Nowe idee w planowaniu rozwoju terytorialnego. Problemy obszarów*

- metropolitalnych i wielkich miast*, Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, seria: Monografie: monografia 546, Kraków, 2017b, s. 17–44.
- [51] Zuziak Z.K. *Konstrukcje urbanistyczne miast przyszłości. Uwagi do dyskusji nad wizją rozwoju Rzeszowa*, Czasopismo Inżynierii Lądowej, Środowiska i Architektury (Journal of Civil Engineering, Environment and Architecture), Kwartalnik tom XXXIV zeszyt 64 (nr 3/II. 2017) lipiec-wrzesień, Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów, 2017c.
- [52] Zuziak Z.K. *The Notion of Order and the Spatial Logic of a New Polis: Three Approaches to the Problem of Rationality in the Contemporary Philosophy of Urbanism*, 11 CTV, Back to the sense of the City, Barcelona, Kraków, 2016.
- [53] Zuziak, Z.K. *Idea miasta i teorie planowania*, [The Idea of the City and Planning Theories]; Technical Transactions, Architecture 12-A 27(112) (2015) 9–27.
- [54] Zuziak Z.K. *Zmiany strukturalne w miastach polskich na początku XXI. Między sztuką budowania miast a polityką przestrzenną*. [w:] Halicka A. (red), Budownictwo na obszarach zurbanizowanych. Nauka, praktyka, perspektywy, Lublin. Politechnika Lubelska; s. 165–176, 2014.
- [55] Zuziak Z.K. *Forma metropolitalna i zrównoważona mobilność*. Czasopismo Techniczne 3 (2010) 75–91.
- [56] Zuziak Z.K. *Strategiczne węzły w przestrzeni przepływów*. Czasopismo Techniczne 10 (2011) 41–47.
- [57] Zuziak Z.K. *Rewitalizacja miast i teoria urbanistyki*. Czasopismo Techniczne 12 (2012) 7–18.
- [58] Zuziak Z.K. *O tożsamości urbanistyki*. Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, 2008a.
- [59] Zuziak Z.K., *Nowe struktury w przestrzeni metropolitalnej. Pytania i problemy planistyczne*. Czasopismo Techniczne, Zeszyt 5-A (2008) 4–18.
- [60] Zuziak Z.K., *Problem interpretacji struktury przestrzennej obszarów metropolitalnych*. [w:] P. Lorens (pod redakcją) *Integracja i dezintegracja obszarów metropolitalnych*, Biblioteka urbanisty, tom 6, Urbanista, Warszawa 2006.

Nodes of urbanity and spatial models of city structures. From the notes on the synergy in the inner city urbanistic constructions

Zbigniew K. Zuziak

Rzeszow University of Technology, e-mail: zkzuziak@gmail.com

Abstract: The paper is concerned with the role of nodal places in the models of urbanistic constructions used in spatial planning to interpret the structure of the city. The leading subject of this book: the question of synergy in the theory of urbanism, is discussed here as the problem of structural disintegration of urban space and formulated as the weaknesses of urban construction of the city. The focus is on modelling the spatial structure of the inner cities constituting the cores of metropolitan areas in Poland. Short introduction into the question of synergy in urbanism and a brief review of the spatial models of the city structure in contemporary urbanism is followed by the presentation of the models of urban structures used in the spatial development plans and the preliminary land use plans for the city of Krakow. On this background a new planning model is presented. This interpretation of urban construction was developed recently by the team from the Cracow University of Technology

as a result of the research and study project commissioned by the Town Hall of Krakow. The model is based on the assumptions that the structural land use model of the city could be useful an instrument in analytical and conceptual procedures of urban planning. This refers mostly to the transportation corridors named here as “strategic connectors” linking major nodal places which are playing the function of mobility nodes. In this model the crucial role is played by the places called by the author as “the nodes of urbanity”. The identification of these elements and their typology as well as the assessment of its development potentials belong to the research procedures of this model. Following the principle of synergy, in urban strategies strategic urban development projects should be clustered along these corridors. It is also assumed that the approach adopted in this model could be also useful in the comparative research on the structural changes in the inner cities constituting the cores of metropolitan areas in Poland.

Keywords: nodes of urbanity, urban construction, new city centres, redevelopment of the inner cities, city planning, urban revitalization.

