

# Centrum przesiadkowe w Bielsku-Białej jako szansa na rewitalizację terenów przydworcowych i scalenie rozdzielonych torami części miasta



dr hab. inż. arch.  
**MICHAŁ STANGEL**  
Politechnika Śląska  
Wydział Architektury  
ORCID: 0000-0001-8728-2888

Realizowane w ostatnich latach w wielu miastach Polski centra przesiadkowe są nie tylko okazją do modernizacji infrastruktury komunikacyjnej i integracji różnych środków transportu, ale też do aktywizacji oraz rewitalizacji sąsiednich terenów miejskich. Celem artykułu jest przedstawienie przypadku Bielska-Białej.

## Wprowadzenie

Obszary miejskie w pobliżu węzłów komunikacyjnych są często uprzywilejowanymi lokalizacjami, które przyciągają inwestycje i gdzie występuje intensywny rozwój gospodarczy oraz efekt synergii polegający na zwielokrotnieniu korzyści dzięki połączeniu różnych funkcji, bezpośrednio lub pośrednio związanych z transportem [1]. Realizowane w ostatnich latach w wielu miastach Polski centra przesiadkowe są nie tylko okazją do modernizacji infrastruktury komunikacyjnej i integracji różnych środków transportu, ale też do aktywizacji oraz rewitalizacji sąsiednich terenów miejskich [2]. Przykładem może być planowane centrum przesiadkowe w Bielsku-Białej, którego realizacja stanowi szansę na powiązanie rozdzielonych torami części miasta, a także uporządkowanie i rewitalizację zdegradowanych, poprzemysłowych obszarów na wschód od torów. Temat ten był przedmiotem rozstrzygniętego w maju 2021 studialnego konkursu architektoniczno-urbanistycznego obejmującego obszar ok. 30 ha w rejonie dworca kolejowego (ograniczony ulicami: Grażyńskiego, Okrzei, Podwale, Gazowniczą i Wałową od wschodu, ulicą Wałową od południa, ulicami 3-go Maja, Warszawską od zachodu oraz Trakcyjną od północy).

Cele konkursu określono jako uzyskanie spójnej koncepcji zagospodarowania obszaru kolejowego z głównym przeznaczeniem na centrum przesiadkowe oraz najbliższego otoczenia dworca jako miejsca o różnorodnym przeznaczeniu i formach użyt-

kowania zarówno przez lokalną społeczność, jak i osoby przyjezdne [3]. Zasadniczym zadaniem stawianym uczestnikom było wykreowanie nowej, atrakcyjnej wizji miejsca będącego poprzemysłowym fragmentem przedmieścia, a jednocześnie częścią Centrum Bielska-Białej oraz częścią terenów kolejowych wymagających rewitalizacji. Użytkowane założenia funkcjonalno-przestrzenne mają posłużyć do opracowania planu miejscowego [3].

W konkursie nie przyznano pierwszej nagrody, lecz dwie drugie nagrody *ex aequo*. Zespół w składzie: Michał Stangel, Tomasz Bradecki, Michał Beim, Anna Czapla i Katarina Kędrak nagrodzono za rozwiązywania urba-

nistyczne i komunikacyjne: prawidłowe rozmieszczenie elementów centrum przesiadkowego, maksymalnie skracające przejścia piesze dla jego użytkowników; prawidłowe powiązanie ciągami ruchu pieszego obu rozdzielonych terenami kolejowymi części miasta, z czytelnie zaakcentowanymi strefami wejściowymi; zdecydowanie zrealizowany zamiar skomasowania obsługi komunikacji autobusowej po wschodniej stronie torów kolejowych i jej dobre powiązanie z projektowaną ul. Nowopiekarską [4]. W ocenie jury zabrakło natomiast dopracowania propozycji rozwiązań architektonicznych.

Za śmiało i konsekwentne kształtowanie wyrazu architektonicznego centrum przesiad-



Rys. 1. Widok obszaru opracowania z drona. Fot. Michał Stangel

kowego nagrodzono natomiast zespół pracownicy Lobo w składzie: Michał Kościelny, Martyna Kotulek, Zuzanna Wojciech, Aleksandra Targiel, Jakub Jopek. Jury doceniło tu atrakcyjne propozycje architektoniczne kładek pieszo-rowerowych i zadaszeń identyfikujących elementy składowe centrum przesiadkowego oraz spajających wizualnie dwie części miasta. Ocenę obniżono natomiast za wątpliwości, które budzą szczegółowe rozwiązania projektowe [4].

### Metody badawcze i projektowe

W opracowaniu koncepcji urbanistycznej łączą się wątki studialne, analityczne i projektowe, których celem jest jak najlepsza analiza uwarunkowań, synteza problematyki, przeanalizowanie roboczych wariantów założeń (hipotez) oraz wybór i rozwinięcie optymalnej dyspozycji przestrzennej. Ponieważ trzech z członków zespołu jest pracownikami naukowymi (Michał Stangel i Tomasz Bradecki – urbanistyka i architektura; Michał Beim – transport i komunikacja), zarówno analizy, jak i założenia koncepcji nawiązują do aktualnego stanu badań oraz są konkretyzacją idei takich jak zrównoważona mobilność czy miasto zwarte w odniesieniu do specyficznej lokalizacji i jej problematyki, a także potencjału.

Punktem wyjścia była analiza dostępnych materiałów: regulaminu konkursu, obowiązujących dokumentów planistycznych, założeń *Studium lokalizacji węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej* autorstwa Ireneusza Hendla [5], roboczych założeń planu miejscowego opracowywanego dla obszaru pomiędzy torami a rzeką Białą tworzonego przez Biuro Rozwoju Miasta w Bielsku-Białej [6] itp. Kolejnym etapem była wizja lokalna i obserwacja w terenie oraz inwentaryzacja fotograficzna (w tym wykonane przez autora zdjęcia z drona). Następne metody obejmowały studia w trakcie projektowania (ang. *study by design*; *inquiry by design* lub *research by design*), które są integralną częścią procesu projektowego i obejmują cykle analizy, syntezy (symulacji) oraz ewaluacji; stosowane w zadaniu projektowym jako całości albo w rozłożeniu na subproblemy, podproblemy [7]. W omawianym przypadku dotyczyły optymalnej integracji obszaru z otoczeniem, rozlokowania poszczególnych elementów węzła przesiadkowego oraz kształtowania struktury nowej zabudowy.

### Wyniki badań i analiz – konkretyzacja idei miasta zwanego

Analiza struktury przestrzeni publicznej i powiązań pieszych potwierdziła brak spójności powiązań wschodniej oraz zachodniej części miasta, podzielonych torami kolejowymi. Dlatego przyjęto założenie, że realizacja centrum przesiadkowego powinna być



Rys. 2. Schemat powiązań komunikacyjnych w proponowanej koncepcji. Opracowanie: Michał Stangel, Katarina Kędrak

okazać do spajania miasta przez wykreowanie atrakcyjnej, wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej. Analiza zabudowy oraz podziałów własnościowych pozwoliła na zaproponowanie restrukturyzacji mającej na celu ukształtowanie czterech powiązań pieszych przez torony na kierunku wschód – zachód, czytelnie powiązanych ze wschodnią i zachodnią stroną miasta. Przeanalizowanie uwarunkowań oraz potencjału otoczenia terenu opracowania, w tym planowanej aktywizacji terenów nad rzeką Białą, pozwoliły na powiązanie proponowanych ciągów pieszych nie tylko z istniejącymi przestrzeniami publicznymi, ale też z terenami, które mają szansę stać się atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi w najbliższej przyszłości (np. rozważana transformacja części parkingu przy CH Sfera w plac miejski).

Studia projektowe miały na celu konkretyzację idei miasta zwanego, zrównoważonego oraz „piętnastominutowego”, promującego zrównoważoną mobilność – priorytet ruchu pieszego i rowerowego oraz transportu zbiorowego. Analizy pokazały możliwość wykorzystania istniejącej zieleni i uzupełnienia jej dla ukształtowania sekwencji przestrzeni publicznych. Przy krawędziach przestrzeni publicznej zaproponowano funkcje centrowe, jak: handel, gastronomia, biura, co-working, rozrywka oraz rekreacja. Dla większości zabudowy zaproponowano tarasowe kształtowanie z zielonymi dachami, które sprzyjałyby przewietrzaniu i poprawie lokalnego klimatu. Analiza istniejącej zabudowy pozwoliła na wyodrębnienie oraz wyeksponowanie wartościowych elementów tożsamości dzielnicy przemysłowej.





Rys. 3. Wizualizacja centrum przesiadkowego – widok z lotu ptaka. Opracowanie: Anna Czaplą

Analiza obecnego układu dworca kolejowego, autobusowego i przystanków kolejowych wykazała, że nie jest optymalny. Są one wprawdzie położone niedaleko siebie, jednakże wzajemne rozmieszczenie wymusza stosunkowo długie drogi dojścia. Dlatego dla optymalnej organizacji centrum przesiadkowego zaproponowano obsługę całego ruchu regionalnego oraz dalekobieżnego autobusowego po stronie wschodniej torów, a zarazem dworzec autobusowy większy niż w założeniach konkursu, z możliwością uwolnienia terenów obecnego dworca autobusowego na nowe funkcje centrowe. Zaproponowano dworzec autobusowy obsługujący ruch regionalny i dalekobieżny leżący bezpośrednio przy torach, z dogodnym dojściem do peronów przez zmodernizowaną kładkę oraz niewielkim budynkiem zlokalizowanym przy zielonym skwerze. Przesiadkę ułatwiałaby bliskość parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride. Taka lokalizacja dworca autobusowego daje możliwość optymalnego skomunikowania wszystkich środków transportu i stworzenia łącznika pomiędzy obiema częściami miasta.

Analiza układu komunikacyjnego wykazała, że należy przenieść obciążenia ruchu na wschodnią stronę torów i dążyć do optymalnego wykorzystania planowanej ulicy Nowopiekarskiej, co pozwoliłoby także na uspokojenie ruchu w centrum miasta, w tym na ul. 3 Maja i Warszawskiej. Dlatego zaproponowano nową ulicę, równoległą do torów, dla skomunikowania autobusów i parkingu

Park&Ride, która umożliwi dojazd autobusów komunikacji miejskiej poruszających się po wschodniej części miasta do dworca autobusowego oraz wind i schodów prowadzących na kładkę, skracając dojście na perony.

### Centrum przesiadkowe – optymalizacja komfortu podróży

W zaproponowanej strukturze centrum przesiadkowego przyjęto założenie, że główną osią łączącą różnego rodzaju środki transportu publicznego jest zmodernizowana kładka. Ona ma łączyć przystanki komunikacji miejskiej po obu stronach miasta i Kiss&Ride przed dworcem kolejowym, perony kolejowe, dworzec autobusowy, a pośrednio również parkingi Park&Ride, Bike&Ride oraz Kiss&Ride przy skwerze przed dworcem autobusowym. Uzupełnieniem ma być modernizacja tunelu po południowej stronie dworca, zapewniającego nie tylko dojście do peronów, ale również dodatkowe połączenie miasta. W rejonie obecnego wschodniego wejścia na kładkę zlokalizowano centrum przesiadkowe skupiające ruch autobusów komunikacji miejskiej, Komunikacji Beskidzkiej, prywatnych busów i autobusów dalekobieżnych. Zaproponowano zadane perony oraz krawędzie postojowe dla autobusów i busów. W miejscu obecnego wejścia na kładkę zaproponowano budynek dworca PKS: obiekt wkomponowany w zielony skwer, przeszklony, z widokiem na

drzewa, z zielenią na dachu oraz na elewacji, tworzący komfortową przestrzeń oczekiwania na podróż.

Po wschodniej stronie budynku centrum przesiadkowego zaproponowano zielony skwer zrównoważonej mobilności miejskiej z adaptacją istniejącej zieleni i wkomponowaniem miejsc rekreacji. Przy skwerze zlokalizowano pętlę z miejscami Kiss&Ride, miejscami postoju samochodów dla osób z niepełnosprawnością, miejsca dla samochodów na wynajem i stanowiska ładowania pojazdów elektrycznych. Umieszczono tu także parkingi dla rowerów, stację rowerów miejskich oraz miejsca dla skuterów i hulajnóg elektrycznych. Wzdłuż placu zaproponowano pierzeje usługowe z ogródkami gastronomicznymi.

Po wschodniej stronie torów zaproponowano utrzymanie budynku dworca w zabytkowym charakterze, z uporządkowaniem przedpola, modernizacją zejścia do przejścia podziemnego oraz reorganizacją i optymalizacją przystanków autobusowych, postoju taksówek, miejsc krótkiego postoju oraz stacji ładowania samochodów elektrycznych; a także stację rowerów miejskich i miejsca postojowe dla rowerów.

### Podsumowanie

Realizacja centrum przesiadkowego w Bielsku-Białej jest szansą na przeciwdziałanie podziałowi miasta, utrwalonemu przez tory kolejowe i ruchliwą drogę na trasie Katowice –





Rys. 4. Wizualizacja centrum przesiadkowego – widok z poziomu człowieka. Opracowanie: Anna Czaplą

Żywiec. W dyskusji pokonkursowej przewodnicząca sądu konkursowego, Małgorzata Pilinkiewicz, potwierdziła, że temat był trudny i złożony, oraz że dwie prace nagrodzone drugą nagrodą wskazały pożądane zasady kształtowania miejsca, uzupełniając się w zakresie rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych. Zwrócono też uwagę, że prace te odniosły się twórczo do wytycznych konkursowych, w sposób właściwy dla konkursu studialnego. W obydwu pracach pojawiły się wątki wspólne kształtowania zieleni i rozwiązań proekologicznych. Dyrektor Biura Rozwoju Miasta Magdalena Marek potwierdziła, że wyniki konkursu będą pożytkowane w dalszych pracach studialnych i opracowaniu planu miejscowego.

#### Bibliografia

- [1] Stangel M.: Rozwój strefy okolicy lotniskowej a port lotniczy. Efekt synergii, „Przegląd Komunikacyjny” 7/2013.
- [2] Stangel M.: Transformation of derelict areas into mixed-use urban neighborhoods – case studies in the Polish cities w: Schrenk, M. i Popovich V, Ziele P.: Lifecycles of Cities and Regions. The Role and Possibilities of Foresighted Planning in Transformation Processes, Schwechat 2011, s. 1047-1052.
- [3] Urząd Miejski w Bielsku-Białej, SARP Bielsko-Biała, Regulamin konkursu studialnego na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej centrum przesiadkowego w Bielsku-Białej, 2020.
- [4] SARP Bielsko-Biała, Wyniki konkursu studialnego na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej centrum przesiadkowego w Bielsku-Białej, <http://www.bielsko.sarp.com.pl/node/52> [dostęp: 1.06.2021].
- [5] Hendel I., Studium lokalizacji węzła przesiadkowego w Bielsku-Białej, MH Projekt Anna Midro-Hendel, Ireneusz Hendel, 2019.
- [6] Biuro Rozwoju Miasta w Bielsku-Białej, materiały robocze dot. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru śródmieścia położonego na zachód od rzeki Białej dot terenów kolejowych, luty 2021.
- [7] Niezabitowska E., Metody i techniki badawcze w architekturze. Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice, 2014.

DOI: 10.5604/01.3001.0015.2621

#### PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA

Stangel Michał, 2021, Centrum przesiadkowe w Bielsku-Białej jako szansa na rewitalizację terenów przydworcowych i scalenie rozdzielonych torami części miasta, „Builder” 10 (291). DOI: 10.5604/01.3001.0015.2621

**Streszczenie:** Realizowane w ostatnich latach w wielu miastach Polski centra przesiadkowe są nie tylko okazją do modernizacji infrastruktury komunikacyjnej i integracji

różnych środków transportu, ale też do aktywizacji oraz rewitalizacji sąsiednich terenów miejskich. Celem artykułu jest przedstawienie przypadku Bielska-Białej, gdzie trwają prace studialne i planistyczne mające określić zasady ukształtowania centrum przesiadkowego. Jedną z metod poszukiwania optymalnych rozwiązań był studialny konkurs architektoniczno-urbanistyczny, obejmujący obszar ok. 30 ha w rejonie dworca kolejowego. Przyznano w nim dwie równorzędne główne nagrody, w tym za propozycję rozwiązań urbanistycznych oraz komunikacyjnych i powiązanie rozdzielonych terenami kolejowymi części miasta, zespołowi pracującemu pod kierunkiem autora (Michał Stangel, Tomasz Bradecki, Michał Beim, Anna Czaplą, Katarina Kędrak). Metody opracowania koncepcji obejmowały analizy urbanistyczne, obserwacje w terenie oraz wariantowe studia projektowe. W rezultacie w koncepcji zaproponowano kształtowanie zwartej, wielofunkcyjnej i zielonej przestrzeni miejskiej w oparciu o sekwencję przestrzeni publicznych jako konkretyzację idei zrównoważonej mobilności oraz miasta zwartego w odniesieniu do konkretnej lokalizacji. Przykład ten może być interesujący w trzech aspektach: możliwości aktywizacji zaniedbanych terenów miejskich i scalanie miasta, kształtowania intermodalnego, „zielonego centrum przesiadkowego” promującego zrównoważoną mobilność; a także szerzej – wykorzystania studialnego konkursu w procesie poszukiwania optymalnego ukształtowania przestrzennego obszarów okolicy kolejowych.

**Słowa kluczowe:** centrum przesiadkowe, Bielsko-Biała, rewitalizacja terenów kolejowych, miasto zwarte

**Abstract:** MULTIMODAL TRANSPORT HUB IN BIELSKO-BIAŁA AS AN OPPORTUNITY TO REVITALIZE THE RAILWAY STATION AREAS AND TO INTEGRATE THE PARTS OF THE CITY SEPARATED BY TRACKS. Multimodal transportation hubs realized in recent years in many Polish cities are an

opportunity not only to modernize the transport infrastructure and integrate various means of transport, but also to activate and revitalize neighboring urban areas. The aim of the article is to present the case of Bielsko-Biała, where research and planning works are underway to define the rules for the formation of the transfer center. One of the methods of searching for optimal solutions was an architectural and urban study competition covering an area of approx. 30 ha in the vicinity of the railway station. Two equal main prizes were awarded, including for proposing urban and communication solutions and connecting parts of the city separated by railway areas, a team working under the supervision of the author (Michał Stangel, Tomasz Bradecki, Michał Beim, Anna Czaplą and Katarina Kędrak). Concept development methods included urban studies, field observations and variant design studies. As a result, the concept proposes shaping a compact, multi-functional and green urban space based on the sequence of public spaces, as a concretization of the idea of sustainable mobility and a compact city in relation to a specific location. This example can be interesting in three aspects: opportunities to activate neglected urban areas and integrate the city, intermodal shaping, "green transfer center" promoting sustainable mobility; as well as the wider use of the study competition in the process of searching for the optimal spatial configuration of the railway-surrounding areas.

**Keywords:** multimodal transport hub, Bielsko-Biała, regeneration of railway areas, compact city