

Krawędź urbanistyczna – kryteria dla propozycji zagospodarowania wykopu kolejowego wzdłuż ulicy F. Roosevelta w centrum Poznania



mgr inż. arch
MICHAŁ MARMUR
 Politechnika Poznańska
 Wydział Architektury
 ORCID: 0000-0002-9287-1529

Treść artykułu zawiera dokładną analizę lokalizacji, przegląd prac wyłonionych przez komisję konkursową oraz przedstawienie autorskiej koncepcji. Omówienie przykładów oparto na dotychczasowych osiągnięciach urbanistyki w kategorii kompozycji przestrzennej, środowiska i funkcjonalności. Pokazuje ono, jak trudno odpowiedzieć na wielowątkową problematykę przestrzeni śródmiejskiej.

Za sprawą ogłoszenia przez Miasto Poznań konkursu urbanistycznego teren wzdłuż arterii kolejowej i ulicy F. Roosevelta w centrum miasta stał się obszarem objętym szczególną uwagą. Fragment miasta, który nosi przydomek „dziura toruńska”, stanowi podłużne zagłębienie, w którym znajduje się linia kolejowa biegnąca m.in. w kierunku Torunia. Niegdyś obszerne torowisko zajmujące ten obszar współcześnie ogranicza się do kilku torów, pozostawiając wolną przestrzeń, na którą miasto od dawna nie ma pomysłu. Ze względu na topografię oraz złożoną sieć komunikacyjną trudno wtączyć ten teren w przestrzeń publiczną Poznania.

Lokalizacja na planie miasta działek o dużej wartości inwestycyjnej wymaga od władz podjęcia kroków w celu uchwalenia planu zagospodarowania, dlatego zorganizowano konkurs urbanistyczny pozwalający na poszukiwanie najdogodniejszych rozwiązań. Trakcja kolejowa zajmuje sporą część omawianego terenu, zatem do dyspozycji pozostaje tylko fragment zagłębienia rozdzielającego tkanę urbanistyczną. Wzmaga to trudności w bezszwowym połączeniu sąsiadujących dzielnic, a tego oczekuje organizator konkursu. Dogłębnie przeprowadzona analiza urbanistyczna okolicy powinna ukazać potencjał oraz możliwości dla zaprojektowania rozwiązania, które sprawi, że ta przestrzeń w mieście stanie się przyjazna mieszkańcom i środowisku, a także będzie uzasadniona

ekonomicznie [1]. Niniejszy artykuł przedstawia analizę urbanistyczną danego obszaru miasta opartą na pracach K. Lyncha, J. Gehla oraz K. Wejcherta dotyczących kompozycji urbanistycznej. W dalszej części przedstawione zostały wnioski prowadzące do rozwiązania, które w harmonijny sposób łączy filary Nowego Urbanizmu: aspekty społeczne, środowiskowe oraz gospodarcze, a także odpowiedź na współczesną problematykę dotyczącą miast na całym świecie, m.in. zmiany klimatyczne czy nadmiar samochodów [2]. Jako dyskusję nad spełnieniem poszczególnych wymagań treść zawiera przedstawienie prac konkursowych opublikowanych po rozstrzygnięciu konkursu urbanistycznego na zagospodarowanie terenów przy ulicy F. Roosevelta w Poznaniu.

Analiza urbanistyczna Kompozycja przestrzenna

Klasyfikacja elementów kompozycji przestrzennej miasta wg K. Lyncha (1961) wyodrębnia drogi, skrzyżowania, dzielnice, krawędzie oraz dominanty [3]. Według tej klasyfikacji określenie „dziury toruńskiej” jako krawędzi urbanistycznej jest niezbędne do przedsięwzięcia odpowiednich metod w celu rozwiązania problemu danego obszaru. K. Wejchert (1984) nazywa tego typu przestrzeń pasmem granicznym [4]. Cechami takiego elementu są trudności w przekraczaniu go przez użytkownika przestrzeni miejskiej oraz odrębność terenów rozdzielonych

krawędzią urbanistyczną. W tym przypadku wawóz kolejowy rozdziela położoną po stronie wschodniej centralną dzielnicę Stare Miasto oraz na zachodzie dzielnicę Jeżyce, czyli dwie stare miejskie struktury odgrywające w życiu mieszkańców Poznania ważną rolę. Geneza tego zagłębienia w okresie prężnie rozwijającej się kolei w XIX w. zadecydowała o dużej i nieludzkiej skali pasma rozgraniczającego, odpowiadającego rozmachowi przedsięwzięć w dobie rewolucji przemysłowej. Przekroczenie tego pasma miały zapewnić wiadukty, zwane mostem Teatralnym, mostem Uniwersyteckim i mostem Dworcowym. Te trzy połączenia do dziś funkcjonują, stanowiąc ograniczone możliwości komunikacyjne pomiędzy dzielnicami.

Stare Miasto to struktura miasta lokacyjnego o koncentrycznym układzie, rozbudowanego w czasach zaboru pruskiego o tzw. Dzielnicę Cesarską. Otaczające starówkę pasmo obwarowań i fortyfikacji pruskich stanowi poprzerywany pierścień zieleni zwany Ringiem Stübgena [5], który ma styczność z wykopem kolejowym. Struktura urbanistyczna Jeżyc na planie ortogonalnym pochodzi z przełomu XIX i XX w., jej osie wywodzą się m.in. z wiaduktów łączyjących Jeżyce ze Starym Miastem. Osie te zawierają domknięcia widoczne ponad analizowanym obszarem. Dominantami w przestrzeni są: wieża kościoła na ulicy Fredry, wieża zamku cesarskiego oraz neoromańskie zabudowania Uniwersytetu w obrębie Starego Miasta.

Zabudowa obu dzielnic jest regularna i ma średnią wysokość czterech kondygnacji. Pierzeję wzdłuż ulicy Roosevelta stanowią bogate architektonicznie elewacje nazywane „poznańską secesją” [6]. Jednolitą zabudowę kwartałową Jeżyc przerywa okolica ronda Kaponiera na przyczółku mostu Uniwersyteckiego, gdzie znajduje się skupisko budynków o rozmaitych funkcjach, których wielkość wykracza poza skalę okolicznej zabudowy. Są to gmachy hotelowe, biurowce, budynki postindustrialne, hale targowe, a nieopodal Dworzec Główny na zwieńczeniu osi traktacji kolejowej. To natężenie dominant decyduje o niepowtarzalności tego układu, lecz niestety zarówno mieszkańcom, jak i przyjezdnym przywodzi na myśl chaos przestrzenny. Sytuację pogarsza kąt środkowy rzędu 15° pomiędzy zabudowaniami Jeżyc i Starego Miasta, czyli wyjątkowo niski jak na ścisłe centrum. Taki kąt środkowy charakteryzują rozległe rynki w małych miasteczkach lub obszary peryferyjne. Ponadto przestrzeń ta jest przetkana lasem stópów traktacji tramwajowej, sygnalizacji i oznakowania drogowego, oświetlenia, oraz ciągnącymi się przez setki metrów barierkami, które oddzielają podtogę urbanistyczną miasta od wykopu kolejowego.

Środowisko

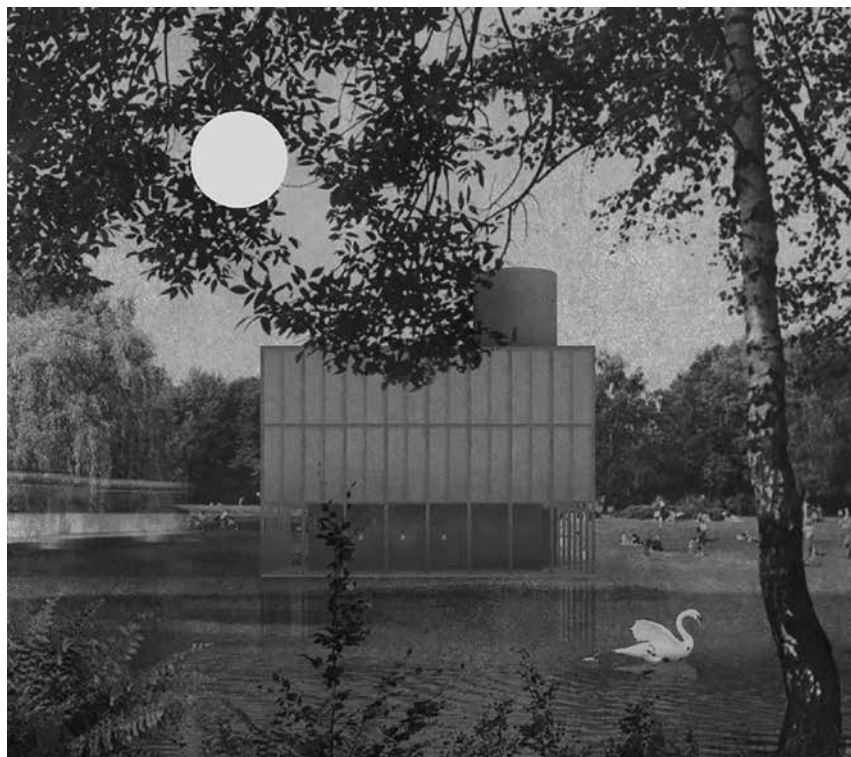
Analizując aspekt środowiskowy w Poznaniu, należy przyjrzeć się systemowi klinowo-pierścieniowemu obejmującego całe miasto. [...] „Twórcą tej wizji był ówczesny architekt miasta Władysław Czarnecki, który wspólnie z prof. Adamem Wodziczką z Uniwersytetu Poznańskiego stworzył plan zagospodarowania terenów zielonych oparty na istniejących układach przyrodniczych związanych z rzeką Wartą oraz z jej głównymi dopływami, Cybiną i Bogdanką” [7]. Układ zawiera 4 kliny zieleni: 2 wzdłuż rzeki Warty oraz 2 wzdłuż dopływających do niej rzek Cybiny i Bogdanki. Kliny krzyżują się ze sobą w samym centrum i zapewniają przewietrzanie miasta oraz dostępność do terenów zielonych dla mieszkańców. Razem ze wspomnianym Ringiem Stübgena układ stanowi unikatowy i pionierski na skalę światową system utworzony już 100 lat temu. Pasma rozgraniczające stanowiące przedmiot analizy urbanistycznej dotyczą tych systemów zieleni. Po stronie Starego Miasta znajdują się: park Wieniawskiego, park Mickiewicza, park im. Karola Marcinkowskiego oraz park Moniuszki zawarte w pasie Ringu Stübgena. Po stronie Jeżyc brakuje zieleni, natomiast nieużytkowana część wąwozu kolejowego jest fragmentarycznie porośnięta dziko rosnącymi gatunkami drzew i krzewów.

Funkcja

Rondo Kaponiera jest najważniejszym węzłem komunikacyjnym w centrum Poznania. Stanowi punkt przesiadkowy dla podróżujących komunikacją miejską oraz koleją. Ulica



Rys. 1. Wizualizacja przedstawiająca kompozycję przestrzenną, która zdobyła najwyższą, I nagrodę; źródło: [10]



Rys. 2. Wizualizacja z perspektywy człowieka, pokazująca koncepcję projektową nagrodzoną III miejscem; źródło: [11]

Roosevelta przebiegająca wzdłuż podtuznego zagłębienia „dziury toruńskiej” jest główną arterią w tym rejonie. Oprócz komunikacji drogowej prowadzi tędy połowa linii tramwajowych, ścieżki rowerowe i ciągi piesze na trzech poziomach. W tym rejonie kilka dużych skrzyżowań samochodowo-tramwajowych połączonych wielopasmowymi ulicami przebiegającymi trzema istniejącymi wiaduktami nad traktacją kolejową dominuje przestrzeń publiczną. Jest to przestrzeń hałaśliwa, złożona przestrzennie i nieprzyjazna dla ludzi.

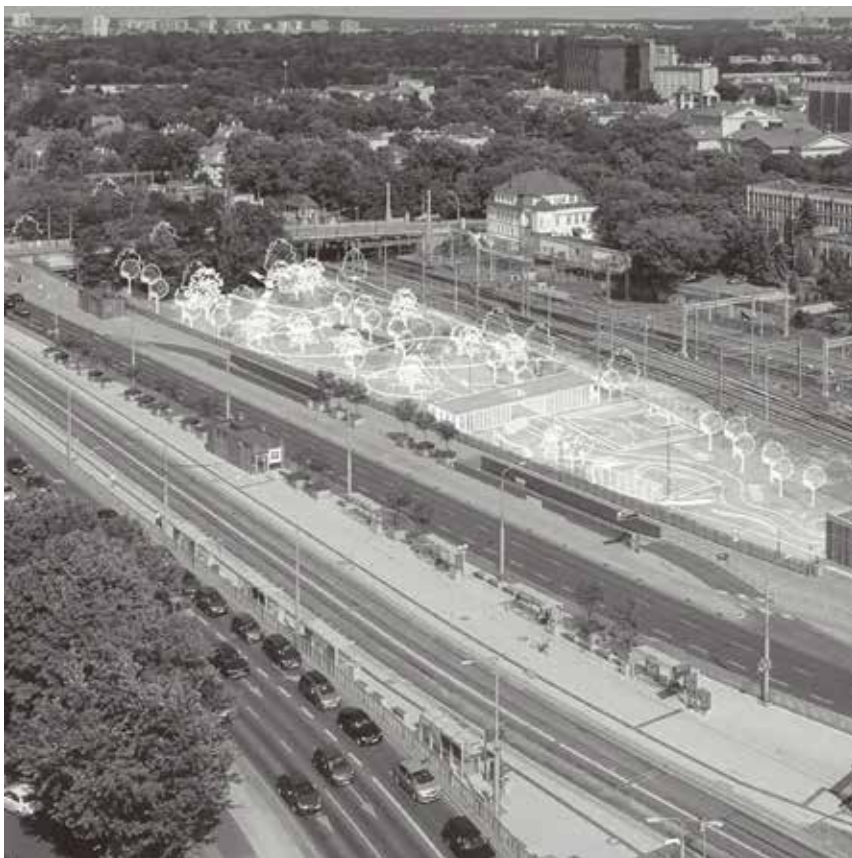
Niemniej miejsce to skupia w sobie wiele obiektów istotnych dla całego miasta: Uniwersytet Adama Mickiewicza, Akademię Muzyczną i nowo projektowany Teatr Muzyczny [8], Międzynarodowe Targi

Poznańskie, Bałtyk, Concordię, Dom Technika, biurowiec Globis, hotele Mercure i Sheraton, dom studencki Akumulatory i wiele innych ważnych usług. Okolice ronda Kaponiera w połowie stanowi centrum funkcjonalne miasta, natomiast pozostała część to otwarty tunel kolejowy stanowiący przedmiot analizy.

Kryteria dla opracowania projektu zagospodarowania

Przeprowadzona analiza obejmuje większe spektrum problematyki badanego obszaru w dziedzinie funkcjonalności czy zieleni miejskiej w stosunku do standardowych analiz prowadzonych przed przystąpieniem do projektowania. Takie działanie jest nieodzowne w przypadku organizowania przestrzeni tak





Rys. 3. Wizualizacja z lotu ptaka przedstawiająca koncepcję projektową nagrodzoną III miejscem; źródło: [11]



Rys. 4. Wizualizacja pracy studenckiej, która zdobyła I miejsce; źródło: [12]

kluczowych dla miasta. Największą bolączką obecnej sytuacji w okolicy jest chaos przestrzenny oraz przeskalowanie, które wpływają niekorzystnie na ludzi przebywających w tej przestrzeni. Utrudnienia komunikacyjne, brak strefy przyciągającej przechodniów oraz nieatrakcyjny krajobraz miejski składają się na odczuwanie tej przestrzeni jako nieprzyjemnej dla ludzi. Należy zatem

odpowiedzieć na pytanie, jaką przestrzeń wykreować, aby mieszkańcy oraz goście czuli się w niej lepiej. Aby osiągnąć ten cel, trzeba szczególnie przyrzeć się wątkowi przestrzeni publicznej. Projekt zagospodarowania nieużytkowanego terenu w ścisłym centrum powinien zawierać przemyślane rozwiązania otoczenia, w uzgodnieniu z sąsiedztwem wykraczające poza teren działki,

Niegdyś obszerne torowisko zajmujące ten obszar współcześnie ogranicza się do kilku torów, pozostawiając wolną przestrzeń, na którą miasto od dawna nie ma pomysłu.

a zaplanowane w sposób, który spoi elementy nowo powstałe z istniejącymi. Zatem do zaprojektowania przestrzeni publicznej trzeba podejść z uwagą i nakładem pracy równymi lub nawet większymi niż do projektowania obiektów architektonicznych.

W odniesieniu do stanu istniejącego sąsiednich dzielnic proponowana zabudowa swoją skalą może uzupełnić lukę pomiędzy regularną zabudową mieszkaniową a pojedynczymi dominantami, zmniejszając wrażenie przypadkowości w przestrzeni oraz łagodząc odbiór zabudowy stanowiącej ściany urbanistyczne dla przestrzeni publicznej. Nowa kompozycja przestrzenna powinna być zaprojektowana w poszanowaniu przestudiowanych widoków otwierających się na istniejące dominanty. Forma budynków, które miałyby powstać, powinna umożliwiać swobodny transfer pomiędzy sąsiednimi dzielnicami, odstaniając zarazem częściowo lub całościowo widoki. Dzięki temu uległaby zatarcie krawędź urbanistyczna, jaką jest obecnie obszar.

Oprócz zadbania o poprawę kształtu i faktury przestrzeni publicznej należy dotknąć problemu komunikacyjnego. Okolice ronda Kaponiera puchnie od dokładanych przez dziesięciolecia kolejnych elementów komunikacji, stając się skomplikowanym systemem, w którym gubią się nawet mieszkańcy. Ostatnia modernizacja pozwoliła przedłużyć linię szybkiego tramwaju na najniższym poziomie zagłębienia, tożsamym z poziomem trakcji kolejowej. Ten postępowy krok niestety nie zniwelował natężenia ruchu na powierzchni. Ukazał się jednak możliwy kierunek, w jakim mogłaby pójść dalsza modernizacja sieci komunikacyjnej rozdziałająca ruch tramwajowy, samochodowy oraz pieszy na różnych poziomach. Tego typu inwestycje, które porządkują istniejący stan, warto przeprowadzić, zanim teren zostanie w pełni zabudowany, unikając tym samym nawarstwienia się kolejnych rozwiązań bez wspólnej płaszczyzny. Przykładem takiego działania opartego na prognozie przyszłych potrzeb, nie tylko w skali miasta, ale i globalnie, jest przeprowadzone wiek temu uporządkowanie i pozostawienie wolnych terenów zielonych w formie systemu klinowo-pięścieniowego. Perspektywiczne myślenie okazało się bardzo praktyczne w obliczu współczesnej dyskusji na

temat deficytu terenów zielonych w miastach, a także zmian klimatycznych, które potęguje zjawisko zwane potocznie „betonozą”. Idąc tym tropem, zagospodarowanie zielenią nieużytkowanych terenów w wykopie kolejowym jest w pełni uzasadnione. Wszelkie działania mające na celu stworzenie przestrzeni publicznej jako kompozycji przestrzennej o wyraźnym kształcie i granicach w postaci ścian urbanistycznych otaczających budynków oraz jednolitej, płaskiej podłogi urbanistycznej przyczyniłyby się do łatwego przyswojenia i użytkowania. Propozycje projektowe uwzględniające jakość przestrzeni publicznej, rozwiązania komunikacyjne oraz krajobrazowe mogą sprawić, że to miejsce stanie się przestrzenią przyjazną dla ludzi.

Przegląd prac konkursowych

W ramach dyskusji do przedstawionych rezultatów analizy śródmiejskiego nieużytku można przytoczyć prace złożone na konkurs na projekt urbanistyczny zagospodarowania terenów przy ul. F. Roosevelta w Poznaniu zorganizowany przez Urząd Miasta, który został rozstrzygnięty w marcu 2022 r. Wytyczne konkursowe zakładały obszar inwestycyjny w ramach działek przeznaczonych pod zabudowę, nieco szerszy obszar opracowania konkursowego obejmujący sąsiednie ulice i działki oraz obszar powiązań funkcjonalno-użytkowych. Jedynymi wytycznymi przestrzennymi były zalecenia konserwatora zabytków odnośnie do zachowania widoku na elementy Starego Miasta widoczne z Jeżyc. Wątek zniwelowania pasma rozgraniczającego, jakim jest obszar opracowania, został opisany w jednym zdaniu: „Celem konkursu jest wyłonienie najlepszej propozycji rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych, które połączyłyby dwie dzielnice (Stare Miasto i Jeżyc) i ukazały potencjał inwestycyjny drzemący w niezagospodarowanych działkach należących do Miasta Poznania położonych w ścisłym centrum miasta” [9]. Po rozstrzygnięciu konkursu opublikowano nagrodzone prace w ramach konkursu dla architektów oraz konkursu dla studentów poznańskich uczelni.

Konkurs dla architektów

W konkursie dla profesjonalistów najlepiej oceniono i przyznano drugą nagrodę pracy, którą wykonali: Seweryn Trzyna, Kamil Ziółkowski, Maciej Armanowski [10]. Projekt zakłada wybudowanie 7 obiektów, będących przedłużeniem jeżyckich kwartałów o wysokości sąsiedniej zabudowy, oraz przewiduje zieleni izolującą projektowane budynki od linii kolejowej. Nie rozwiązuje aspektu bezszwowego połączenia miasta w wymiarze komunikacyjnym, powiększa skalę pasma rozgraniczającego Stare Miasto i Jeżyc. Projekt w okrojonym wymiarze przedstawia zagospodarowanie stanowiące przestrzeń publiczną.



Rys. 5. Projekt zagospodarowania terenu pracy studenckiej, która zdobyła I miejsce; źródło: [10]



Rys. 6. Aksonometria pracy studenckiej, która zdobyła II miejsce; źródło: [12]



Rys. 7. Projekt zagospodarowania terenu pracy studenckiej, która zdobyła II miejsce; źródło: [10]

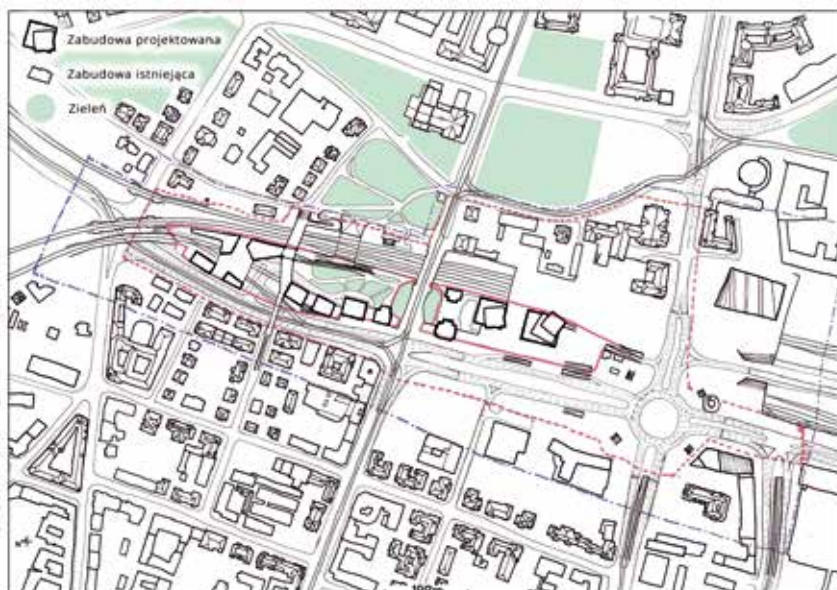
Pracę, która zdobyła trzecią nagrodę, wykonał zespół w składzie: Wojciech Stępień, Maria Kaczorowska, Sylwia Kwiatkowska, Weronika Lendzion, Stanisław Klajs i Paweł Otoki. Projekt prezentuje park ze skromną kubaturą w postaci pawilonów. Stosunkowo powściągliwe założenie odpowiada jednak na potrzebę zieleni oraz rekreacji w tej części miasta. Wizualizacje przedstawiają skąpaną w zieleni przestrzeń, gubiąc przy tym perspektywę na gęstą zabudowę oraz infrastrukturę znajdującą się w otoczeniu. Projekt nie uwzględnia polepszenia komunikacji oraz utworzenia dodatkowych połączeń starówki i Jeżyc.

Konkurs dla studentów

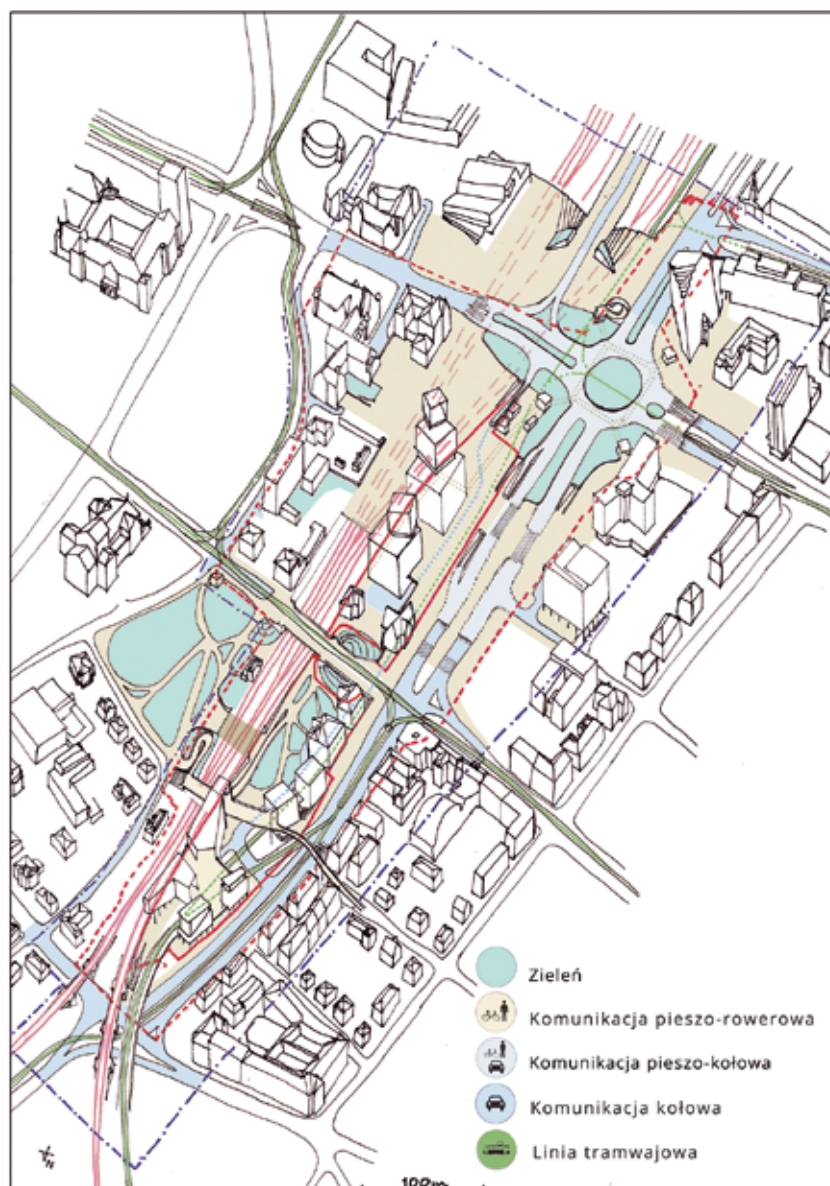
Równoległe do konkursu dla profesjonalistów odbył się konkurs studencki. Prace stworzone przez studentów i studentki okazują się znacznie bardziej śmiałe. Wykraczając poza rygor konkursu, bardziej odpowiadały zagadnieniu ulepszenia

przestrzeni publicznej oraz połączenia sąsiednich dzielnic. Dwa pierwsze miejsca zdobyły prace, które rozwiązują szeroką gamę problemów przestrzennych. Pierwszą nagrodę otrzymali studentki: Marta Staniszevska, Martyna Domaradzka z UAP. Ich praca proponuje dużą kubaturę, oferując jednocześnie park i skwery zieleni oraz kładki nad torami łączące Stare Miasto i Jeżyc. W projekcie został ograniczony ruch kołowy zgodnie z trendem kreowania przestrzeni dla ludzi, a nie dla samochodów.

Druga nagroda została przyznana również zespołowi z UAP: Klaudia Skibińska, Małgorzata Milancej, Sebastian Jędrzejewski. Praca zakłada duży udział zieleni, a proponowaną kubaturę stanowi zespół trzech obiektów stanowiących transparentną ścianę urbanistyczną. Otwarcie i podcięcie największej z nich otwierają widoki na kompozycję przestrzenną sąsiednich dzielnic [12].



Rys. 8. Plan propozycji studialnej zagospodarowania terenów przy ul. F. Roosevelta w Poznaniu; źródło: autor



Rys. 9. Aksonometria przedstawiająca propozycję studialną zagospodarowania terenów przy ul. F. Roosevelta w Poznaniu; źródło: autor

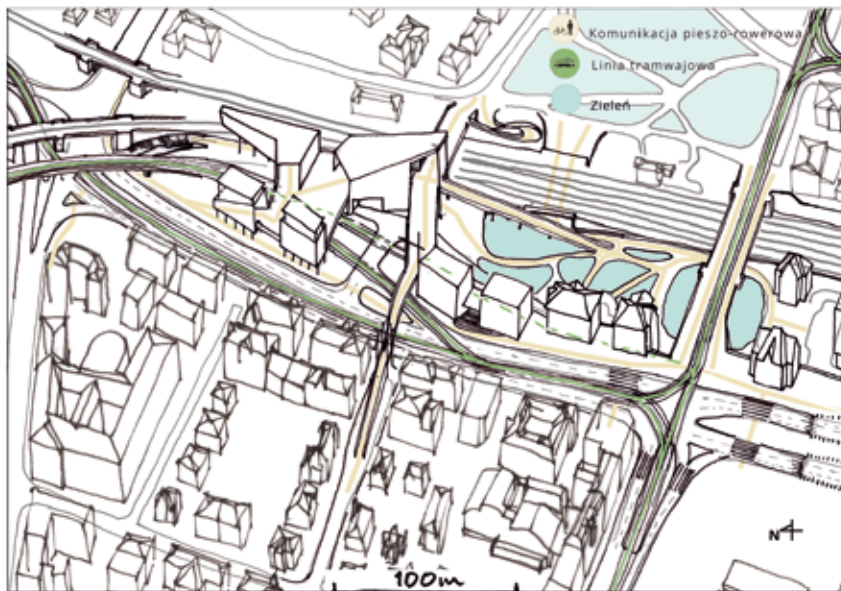
Autorskie opracowanie konkursowe

Autorskie opracowanie studialne przekształca rondo Kaponiera w plac ponad torowiskiem spajający sąsiedztwo w jedną całość. Plac łączy kompozycję, funkcję oraz komunikację przyległych obszarów. Istotnym założeniem projektu jest utrzymanie ciągłości kompozycji przestrzennej sąsiednich dzielnic, dlatego projektowane budynki odpowiadają skali, proporcjom oraz rytmowi istniejącej zabudowy i są dostępne ze wszystkich poziomów.

Północny kraniec obszaru opracowania zawiera w sobie kameralny plac ponad tracją tramwajową z zespołem budynków o przeznaczeniu wystawienniczo-rekreacyjnym, stanowiąc przestrzeń publiczną o tle kulturalnym. Placyk, dzięki kładkom, stanowi skrzyżowanie szlaków pieszych i rowerowych, łączących Stare Miasto, Jeżyce, zachodni klin zieleni oraz dworzec kolejowy. Znajduje się on na tarasie ponad skwerem zachowującym istniejący malowniczy dukt wśród istniejących drzew. Szeroki tunel pod torowiskiem prowadzi z projektowanego skweru do parku H. Wieniawskiego, dzięki czemu poprzez Ring Stübena łączy się z klinowo-pierścieniowym systemem zieleni miejskiej Poznania.

Projekt przedstawia możliwość przeniesienia trącji tramwajowych z poziomu ulicy Roosevelta na poziom torowiska, korelując się z powstałym przed dekadą odcinkiem Poznańskiego Szybkiego Tramwaju (PST). Przebieg pozostałych linii tramwajowych uzupełnia tylko jeden nowy odcinek sieci tramwajowej. Pośredni poziom, czyli obecne przejście pod rondem Kaponiera, rozszerzono o ciągi piesze łączące przystanki i funkcje mieszczące się w budynkach przy dużym placu. Przeprojektowana sieć tramwajowa wraz z tracją kolejową zostały przykryte płytą wielkiego placu miejskiego przypominającego Alexanderplatz w Berlinie. Trzy poziomy rondo Kaponiera są dobrym punktem wyjściowym do stworzenia lepiej zorganizowanego węzła komunikacyjnego o dużej przepustowości.

Projekt autorski przedstawiający uzupełnienie luki w strukturze zabudowy i systemach zieleni oraz komunikacji wypełnia warunki konkursu, ale przedstawienie tak złożonego przestrzennie rozwiązania w wymaganej formie prostej koncepcji mogło nie trafić wprost do wyobraźni sędziów konkursowych. Mogło również zwyczajnie nie mieścić się w kategorii realności zrealizowania inwestycji podług budżetu albo wykonawstwa. Jednakże znając wagę oraz rolę tego ogniwa w strukturze miasta, nie można zignorować potrzeb mieszkańców każdego dnia przebywających w tej chaotycznej przestrzeni, znoszących uciążliwe bodźce wzrokowo-słuchowe i zmagających się z trudnościami komunikacyjnymi.



Rys. 10. Rozwiązanie północnej części terenu opracowania konkursowego; źródło: autor

Podsumowanie

Projektowanie przestrzeni śródmiejskiej wymaga szerokiego analitycznego spojrzenia. Przestrzeń miejska działa jako pełna struktura, należy ją rozważać w ujęciu całościowym aniżeli wyrywkowo, bazując na polu zainteresowań ekonomiką miasta. Wyartykułowanie problematyki dotyczącej danego obszaru powinno dalece wykraczać poza granice działek nie tylko na powierzchni terenu czy w przestrzeni, lecz także w sferze funkcjonalności czy środowiska. Dzięki temu planowanie przestrzenne niweluje różnice pomiędzy kolejnymi inwestycjami i sprawia, że przestrzeń staje się spójnym organizmem. Tak jak stworzony z myślą o przyszłości system klinowo-pierścieniowy, ratujący relikty naturalnego środowiska, służy mieszkańcom od pokoleń, tak spajanie istniejących fragmentów tkanki należy prowadzić w perspektywie przyszłych dekad. Dzięki temu przyszłość pozwoli na dalsze kroki w kierunku rozwoju, zamiast zawikłania się w coraz bardziej skomplikowane struktury przestrzenne.

W przypadku przedstawionego w artykule obszaru przy ulicy Roosevelta w Poznaniu rozwiązania konkursowe opierające się na zapisach regulaminu konkursowego ukazują rozdźwięk pomiędzy dążeniem władz do wypełniania wolnych kwartałów z pozorną dbałością o jakość przestrzeni publicznej a podstawową analizą urbanistyczną sięgającą znacznie dalej niż granice wytyczone na mapie i służącą zbadaniu problemów dotyczących ludzi przebywających w przestrzeni miasta. Konkurs urbanistyczny jest formą wybadania możliwości i potencjału miejsca oraz pełni funkcję edukacyjną, lecz w świetle tak skonstruowanego regulaminu określającego jasny zakres na mapie proponowane rozwiązania nie pokazują szerokiej gamy problemów, jakie dotyczą ten

konkretny, ale także wiele innych nieużytków w mieście. Przedstawione autorskie opracowanie konkursowe jest śmiałą wizją organizującą przestrzeń w formie płaszczyzny placu niwelującego rozmiar krawędzi urbanistycznej rozdzielającej miasto. Realizacja przedsięwzięcia o takiej złożoności byłaby długotrwała i na pewien czas uprzykrzyłaby życie, jednak kolejne dekady pozwoliłyby mieszkańcom cieszyć się funkcjonalnością i estetyką przestrzeni publicznej rodem z miast zachodniej Europy.

Bibliografia:

- [1] Karta Nowej Urbanistyki, https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_polish.pdf [dostęp: 15.01.2022].
- [2] Gehl J., Życie pomiędzy budynkami, RAM, Kraków 2009.
- [3] Lynch K., Obraz Miasta, Archirolta, Kraków 2011, s. 54.
- [4] Wejchert K., Elementy Kompozycji Urbanistycznej, Arkady, Warszawa 1984, s. 64.
- [5] Kodym-Kozaczko G., Duch czasu i ducha miejsca w urbanistyce i architekturze Poznania w XX w. Ring Stübgena i Dzielnica Zamkowa w: Pomnik Historii – Historia w Pomniku, CTK Trakt, 2018, s. 132.
- [6] Szlakiem poznańskiej secesji w Miejskim Informatorze Multimedialnym – oficjalnym informatorze Urzędu Miasta w Poznaniu, <https://www.poznan.pl/mim/turystyka/-p,661,22074,24139.html> [dostęp: 14.01.2022].
- [7] Biskupski P., Przekształcenia i rozwój przestrzeni Poznania oraz wybranych miast, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2013, s. 152.
- [8] Poznań robi sceny Architektura i Biznes, <https://www.architekturaibiznes.pl/poznan-robi-sceny,4440.html> [dostęp: 15.01.2022].
- [9] Regulamin konkursu na koncepcję urbanistyczno-architektoniczną zagospodarowania terenów przy ul. F. Roosevelta w Poznaniu, <https://www.poznan.pl/architektura> [dostęp: 25.10.2021].
- [10] Wyniki konkursu na projekt urbanistyczny zagospodarowania terenów przy ul. F. Roosevelta w Poznaniu, „Architektura i Biznes”, <https://www.architekturaibiznes.pl/konkurs-wyniki/wyniki-konkursu-na-zagospodarowanie-ul-roosevelta-w-poznaniu,10773.html> [dostęp: 24.04.2023].
- [11] Pomysły na zagospodarowanie terenów przy ul. Roosevelta. Co może tam powstać?, „Głos Wielkopolski”, <https://gloswielkopolski.pl/pomysly-na-zagospodarowanie-terenow-przy-ul-roosevelta-co-moze-tam-powstac/ga/c3-16098149/zd/55078765> [dostęp: 24.04.2023].
- [12] Studencki Konkurs na koncepcję urbanistyczno-architektoniczną zagospodarowania terenów przy ul. F. Roosevelta w Poznaniu, 2022, Serwis Urzędu Miasta Poznań, <https://www.poznan.pl/mim/main/-p,42605,61584.html> [dostęp: 26.04.2023].

Streszczenie: Za sprawą ogłoszenia przez Miasto Poznań konkursu urbanistycznego teren wzdłuż arterii kolejowej i ulicy F.D. Roosevelta w centrum miasta stał się obszarem objętym szczególną uwagą. Temat skłania do refleksji, jak optymalnie zaprojektować przestrzeń w przypadku tak kluczowego obszaru na mapie miasta, jak okolice głównego węzła komunikacyjnego. Treść artykułu zawiera dokładną analizę lokalizacji, przegląd prac wytonionych przez komisję konkursową oraz przedstawienie autorskiej koncepcji. Omówienie przykładów oparto na dotychczasowych osiągnięciach urbanistyki w kategorii kompozycji przestrzennej, środowiska i funkcjonalności. Pokazuje ono, jak trudno odpowiedzieć na wielowątkową problematykę przestrzeni śródmiejskiej.

Słowa kluczowe: Poznań, kompozycja przestrzenna, krawędź urbanistyczna, konkurs urbanistyczny

Abstract: URBAN EDGE - CRITERIA FOR THE PROPOSED DEVELOPMENT OF THE RAILWAY EXCAVATION ALONG F. ROOSEVELTA STREET IN THE CENTER OF POZNAŃ. As a result of an urban planning competition announced by the City of Poznań, the area along the railway artery and F. D. Roosevelt Street in the city center has become an area of special attention. The topic encourages reflection on how to optimally design space in the case of such an important transfer hub in the city. The content of the article is a thorough analysis of the location, an overview of the works selected by the competition committee and a presentation of the author's concept. Discussing the examples is based on achievements of urban planning in the category of spatial composition, environment and functionality and shows how difficult is defining an answer the multithreaded issues of downtown space.

Keywords: Poznań, spatial composition, edge, urban planning competition