

TOMASZ OSSOWICZ

Politechnika Wrocławska

**REJON DWORCA ŚWIEBODZKIEGO
WE WROCŁAWIU.
DEGRADACJA I MOŻLIWOŚCI TRANSFORMACJI**

Abstract: Degradation and Possibilities for Transformation. The paper presents study of degradation and possibilities for transformation of large area with railway and industrial derelicts along liquidated railway line and station Wrocław Świebodzki. The area is located very close to city center and has a great potential as a place for development of high standard metropolitan activities. Characteristic element is a building of former station recently used for theater and many other activities. The level of degradation is evaluated by four criteria: material, functional, compositional, and moral. The chances and pre-dispositions for spatial transformation is assessed as medium, because although location is very attractive and area is technically easy to rebuild, there are barriers from complicated ownership and difficulties for reconstruction of circulation system. The set of necessary projects to implement in area are proposed.

1. Przesłanki wyboru miejsca

W 1842 r. została otwarta linia kolejowa łącząca Wrocław ze Świebodzicami, a dwa lata później z Legnicą. Na wrocławskich zakończeniach obu z nich zbudowano dwa dworce czołowe – Dworzec Świebodzki i Dworzec Dolnośląski. Obie linie wybiegały z jednego miejsca przy obecnym, przylegającym do Fosi Miejskiej placu Orłat Lwowskich w odległości ok. 700 m od Rynku, przy czym linię świebodzicką wytyczono tak, aby jej przedłużenie trafiało prosto na najwyższą wieżę w mieście należącą do średniowiecznego kościoła św. Elżbiety (fot. 1). Linie rozchodziły się promieniście w kierunkach odchylających się nieco na północ i południe od zachodniego, tworząc kąt niewiele większy niż 30°. Po obu zewnętrznych stronach tego kąta powstały dwie ulice równoległe do linii kolejowych – dzisiaj Braniborska i Tęczowa. Obie zostały przecięte zbudowaną później

poprzeczną linią kolejową, która wraz z nimi wyznacza obszar w kształcie klina skierowanego w stronę centrum miasta ostrzem, na którego końcu położone były oba dworce. Od czasu zbudowania linii kolejowych klin ten wypełnił się bogatą siecią bocznic, obudowanych licznymi budynkami magazynowymi. Na obszarach między ulicami a liniami kolejowymi, a także przy poprzecznej linii kolejowej wzniesiono wiele obiektów przemysłowych i składowych, w tym m.in. jedną z pierwszych w Europie gazowni dostarczających gaz do oświetlenia ulic, dużą fabrykę śrub i narzędzi, warsztaty kolejowe, fabrykę urządzeń wodociągowych. W 1920 r. ustał ruch na Dworcu Dolnośląskim, a większa część budynku została rozebrana; w 1990 r. wstrzymano ruch na Dworcu Świebodzkim, a budynek jest do dzisiaj tymczasowo użytkowany (Harasimowicz 1997; *Studium...* 1999).

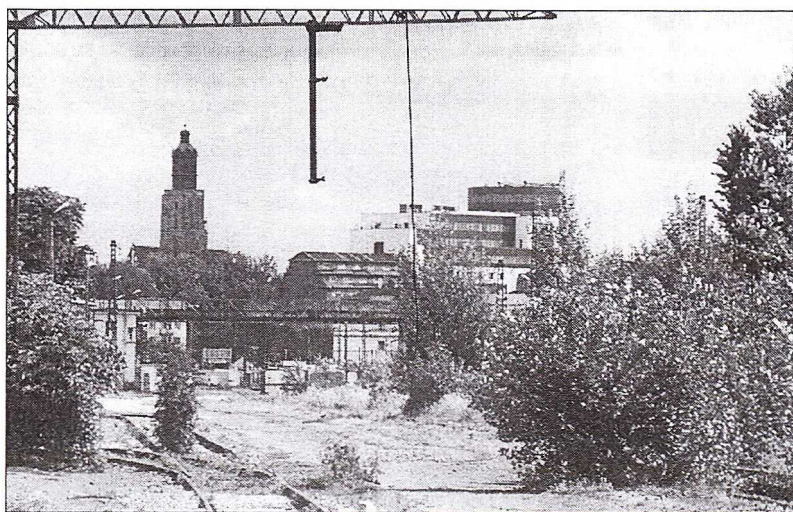
Opisany obszar o formie klina wybrano jako przedmiot analizy z dwóch powodów. Po pierwsze, dzięki zespołowi dworców pełnił on ważną funkcję metropolitalną w przeszłości, co można do dzisiaj odczytać w symbolice wystroju Dworca Świebodzkiego. Po drugie, obecnie, dzięki swojemu położeniu, ma on duży potencjał metropolitalny. Wśród obszarów śródmiejskich, tworzących najbliższy pierścień wokół centrum, jest jednym z nielicznych nadających się do całkowitej transformacji przestrzennej. Obowiązujące dokumenty planistyczne zakładają powrót do funkcji obsługi kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu lokalnym, lecz mających znaczenie ponadlokalne, w tym szczególnie dla rozwijającego się portu lotniczego, co predestynuje go na miejsce lokalizacji miejskiego terminalu lotniczego, a także „bramy” do centrum miasta dla przybywających drogą lotniczą. W okresie starań Wrocławia o prawo do organizowania wystawy światowej w 2010 r. planowano, że Dworzec Świebodzki będzie zakończeniem EXPO-rail, linii kolejowej łączącej tereny wystawy z historycznym centrum. Klin nadających się do przemian terenów, przylegający do centrum, położony między dwoma śródmiejskimi dzielnicami mieszkaniowymi, ma znaczne predyspozycje do usytuowania wielu rodzajów obiektów o znaczeniu metropolitalnym, a także ich dużych kompleksów, takich jak: centra konferencyjne, obiekty widowiskowe, hotele, zespoły biurowe wysokiej klasy, zespoły obiektów akademickich.

2. Opis procesu degradacji

Procesy degradacji obszaru Dworca Świebodzkiego (fot. 1) zaczęły się od zakończenia II wojny światowej. Objawiały się głównie w braku prowadzonych, w dostatecznym zakresie, prac remontowych. Dotyczyło to szczególnie obiektów składowych i hal przemysłowych. Powoli



Fot. 1. Budynek Dworca Świebódzkiego. Widok od strony placu Orłąt Lwowskich
 Źródło: P. Baran, N. Golis, P. Niemiec, R. Kaczmarek (fot. 1-2).



Fot. 2. Nieużywane torowiska i urządzenia kolejowe dawnej stacji
 Wrocław Świebódzki.
 W dali widoczna wieża średniowiecznego kościoła św. Elżbiety

z użytkowania były wyłączane kolejne torowiska, przy czym nie rozbierano ich nawet po wprowadzeniu różnych form działalności tymczasowej (fot. 2). Pojawiły się działalności o niskim prestiżu w stosunku do potencjału położenia, jak np. składnica złomu. Nieliczne nowe obiekty były wznoszone przez różne podmioty bez koordynacji, co pogłębiało brak porządku kompozycyjnego.

Przed wojną zbudowano dwujezdniową ulicę, która po przedłużeniu miała zgodnie z planami przeciąć opisywany klin wiaduktem ponad torowiskami. W latach 60. została wzniesiona grupa punktowców znacznie zawężających korytarz rezerwowany dotąd na dojazd do przyszłego wiaduktu. Budowę tych punktowców można również wliczyć do procesu degradacji obszaru.

Po zamknięciu dworca i linii kolejowej dla ruchu pasażerskiego procesy degradacji zostały gwałtownie przyspieszone. W wielu częściach obszaru ustała dotychczasowa działalność. Objęło to warsztaty kolejowe, część obiektów przemysłu i handlu hurtowego. Ich miejsce zajęła wielka liczba niewielkich podmiotów gospodarczych, tymczasowo użytkujących opuszczone tereny i istniejące obiekty. Na dawnych peronach dworcowych powstało duże targowisko nie zalegalizowane przez władze miejskie. Na obszarze zbudowano stację paliw i supermarket w formie nie odpowiadającej charakterowi śródmieścia. Pomieszczenia Dworca Świebodzkiego zostały wydzierżawione wielu podmiotom prowadzącym różnego rodzaju działalność. Począwszy od lat 90. zaczęła się trwająca do dziś spontaniczna przemiana zagospodarowania południowej strony ul. Braniborskiej i Tęczowej. Przez adaptację i rozbudowę istniejących budynków zakorzeniają się tam placówki handlu detalicznego głównie w branży „wszystko dla domu”.

W tym okresie zaczęły się także, ograniczone terenowo, procesy spontanicznej odnowy w postaci rozproszonych przestrzennie pojedynczych inwestycji o dobrym standardzie i odpowiadających potencjałowi miejsca. Przy placu Orląt Lwowskich ale poza analizowanym obszarem, wzniesiono duży reprezentacyjny biurowiec o szklanej elewacji. Przez kontrast podkreślił on wysoki poziom degradacji obszaru jako całości.

3. Ocena stopnia degradacji

Zgodnie z metodologią przedstawioną w opracowaniu *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*, zawartym w tym tomie przeprowadzono ocenę poziomu degradacji opisanego obszaru.

Z powodu ogólnie wysokiego poziomu degradacji analizowany obszar wyraźnie odcina się od otaczającej tkanki miejskiej. Mimo to w jego granicach można wyznaczyć następujące wyodrębniające się podukłady przestrzenne:

1. Budynek Dworca Świebodzkiego.
2. Teren dawnej stacji kolejowej, obejmujący torowiska i magazyny kolejowe, a także warsztaty kolejowe.
3. Obszar przy ul. Góralskiej, o charakterze przemysłowo-składowym.
4. Obszar przy ul. Braniborskiej i Strzegomskiej, obejmujący pas leżący między tymi ulicami a torowiskami i ul. Robotniczą,
5. Obszar przy ul. Tęczowej, obejmujący pas między tą ulicą a torowiskami.

3.1. Ocena degradacji według kryterium materialnego

Znaczna część obiektów znajdujących się na analizowanym obszarze jest w zaawansowanej fazie degradacji materialnej. Na terenie dawnej stacji kolejowej już tylko nieliczne torowiska i urządzenia kolejowe są używane i to sporadycznie. Wiele z nich rozebrano, pozostałe, nie konserwowane, w dużej mierze nie nadają się do użytku. Znaczna liczba obiektów magazynowych znajdujących się na tym terenie i na obszarze przy ul. Tęczowej, rzadko remontowana lub w ogóle nie remontowana od 1945 r. jest w złym stanie technicznym. Dotyczy to również najstarszych, wartościowych kulturowo obiektów gazowni przy ul. Tęczowej i pozostałej części dawnego Dworca Dolnośląskiego położonej na północ od Dworca Świebodzkiego. Degradują się materialnie warsztaty kolejowe.

Mniejszą grupę stanowią obiekty adaptowane na nowe potrzeby, z których większość, dzięki budowlanym zabiegom adaptacyjnym utrzymuje się w dobrym lub co najmniej średnim stanie technicznym. Do nich należą: budynek Dworca Świebodzkiego, ciąg budynków o różnych pierwotnych przeznaczeniach przy ul. Braniborskiej i Tęczowej przystosowanych obecnie na potrzeby handlu detalicznego, a także niektóre obiekty leżące na zachód od ul. Góralskiej wyremontowane i przebudowane dla lokujących się tam przedsiębiorstw prowadzących działalność produkcyjną.

W dobrym stanie technicznym są obiekty wzniesione przed 1990 r., których rodzaj funkcji nie został zmieniony. Są to XIX-wieczny budynek administracyjny i oświatowy przy ul. Braniborskiej. Symptomów degradacji materialnej nie zdradzają również obiekty wzniesione od podstaw po 1990 r.: parterowy supermarket, stacja paliw, dwa biurowce banków

- Składnica złomu we wschodniej części obszaru przy ul. Góralskiej, jakkolwiek niektóre jej fragmenty są udostępniane na doraźne użytkowanie o niskim standardzie.

- Warsztaty kolejowe, na terenie dawnej stacji.

Na dwóch terenach na obszarze przy ul. Braniborskiej zajmujących razem 1,9% powierzchni obszaru jest prowadzona działalność odpowiadająca randze miejsca w obiektach o dobrym standardzie. Są to:

- XIX-wieczny budynek administracyjny.
- Komunalny powojenny budynek oświatowy.

2. Zakorzenie

Znamiona zakorzenia działalności odnoszą się tylko do jednego obiektu zajmującego 0,8% obszaru. Jest to dom towarowy przy ul. Braniborskiej branży „wszystko dla domu”, który został zmodernizowany i znacznie rozbudowany. Zmienił się korzystnie jego zewnętrzny i wewnętrzny wystrój architektoniczny.

3. Odłogowanie

Obejmuje ok. 18% obszaru. Przykładami są:

- Tereny torowisk i otwartych składowisk. Są to tereny kolejowe nie użytkowane od co najmniej 10 lat.
- Nie rozebrana w 1920 r. część budynku Dworca Dolnośląskiego. Jest własnością Starostwa Powiatu Wrocławskiego, które poszukuje koncepcji wykorzystania.
- Wąski pas na terenie dawnej stacji, na północ od ul. Robotniczej, który jest własnością komunalną. Jego zagospodarowanie ma sens tylko razem z otaczającymi go terenami kolejowymi.
- Teren przy ul. Góralskiej. Usunięto z niego niektóre dawne obiekty i uporządkowano. Można oceniać, że jest to odłogowanie z wyboru.

4. Porzucenie

Żaden z fragmentów analizowanego obszaru nie ma znamion terenu porzuconego.

5. Doraźne użytkowanie

Obejmuje ok. 40,3% obszaru. Przykładami doraźnego użytkowania niezgodnego z rangą miejsca i o niskim standardzie są:

- Dawne perony i torowiska wykorzystywane na targowisko i parking bez specjalnie przygotowanej nawierzchni.
- Magazyny kolejowe na terenie dawnej stacji i niektóre obiekty po-przemysłowe na obszarze przy ul. Tęczowej w złym stanie technicznym użytkowane przez wielką liczbę małych przedsiębiorstw han-

dlu hurtowego i detalicznego, a także przez towarzyszące im zakłady gastronomiczne o bardzo niskim standardzie.

- Teren komunalny na terenie dawnej stacji tymczasowo wykorzystywany jako płatny parking.

Jedynym obiektem, w którym doraźnie są prowadzone różne rodzaje działalności o wysokim standardzie i przynajmniej w części zgodne z rangą miejsca, jest budynek Dworca Świebodzkiego zajmujący 1,1% powierzchni obszaru. W jego pomieszczeniach ulokowały się puby, restauracje, kawiarnie, sklepy, biura, a także teatr. Po pożarze głównego budynku Teatru Polskiego we Wrocławiu, instytucja ta znalazła tymczasową scenę w pomieszczeniach dawnego dworca, jak się wydaje, z korzyścią dla teatru i dworca¹. Tymczasem, po ponownym uruchomieniu głównego budynku teatru, scenę tymczasową pozostawiono jako stałą. Adaptacje poszczególnych powierzchni dworcowych nie są ze sobą skoordynowane. Nie udało się powiązać nowych funkcji z częściami peronów przekrytych zabawkowymi wiatami² nie zajętych przez targowisko.

6. Zagospodarowanie przez nową inwestycję

W ciągu ostatnich 15 lat na ok. 25% obszaru wprowadziły się trwałe nowe działalności. Na ich potrzeby zostały zaadaptowane niektóre istniejące budynki i zbudowano nowe. Część z nich (14,9%) odznacza się wysokim standardem i odpowiada potencjałowi miejsca. Przykłady takich obiektów to:

- Hale produkcyjne zmodernizowane na potrzeby przedsiębiorstwa De Laval na obszarze przy ul. Góralskiej.
- Nowy, mały elegancki biurowiec zakładów gazowniczych przy ul. Tęczowej.
- Dwa nowe biurowce banków przy ul. Strzegomskiej.

Inne zaadaptowane i nowe obiekty dla trwałych form działalności nie korespondują z rangą miejsca lub mają niski standard, np.:

- Parterowy supermarket należący do znanej sieci przy ul. Braniborskiej całkowicie nie odpowiada potencjałowi miejsca, gdzie jest zlokalizowany, które powinno zostać znacznie intensywniej zagospodarowane.
- Stacja paliw przy ul. Braniborskiej, której ulokowanie w tym rejonie jest utratą atrakcyjnego terenu inwestycyjnego.

¹ Jak się wydaje, jest to znakomite miejsce na wystawienie „Szalonej lokomotywy” Witkacego.

² Tutaj nakręcono kolejne sceny do filmu „Lalka”.

- Biurowce powstałe przez adaptację starszych budynków pierwotnie o różnych funkcjach wzdłuż ul. Braniborskiej.
- Hurtownie powstałe przez adaptację niektórych obiektów przemysłowych w substandardowych warunkach terenowych na obszarze przy ul. Góralskiej. Inwestorzy nabyli obiekty na zbyt małych działkach powstałych z podziału terenu dużej fabryki. Niektóre adaptacje są architektonicznie efektowne, ale niedostatek terenu nie pozwala na dalszy rozwój.

7. Asymilacja

Niewielki teren, stanowiący 0,5% obszaru, na którym ustała dotychczasowa działalność składowa, został zasymilowany przez zakoreniającą się dom towarowy przy ul. Braniborskiej.

3.2.2. Struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru

1. Stopień realizacji relacji pozytywnych między elementami struktury

Pierwotnie obszar był zajęty przez kompleks przemysłowo-składowy powiązany funkcjonalnie rozbudowanym systemem bocznic rozchodzących się ze stacji kolejowej. Związek ten stopniowo zamiera i niedługo system bocznic w żaden sposób nie będzie łączył ze sobą usytuowanych tutaj obiektów. Rozwinęły się w to miejsce dwa ciągi obiektów handlowych, jeden wzdłuż ul. Braniborskiej i Strzegomskiej, drugi wzdłuż ul. Tęczyowej oraz strefa handlu na terenach kolejowych w dawnych obiektach magazynowych i na dawnych peronach. Pozytywne relacje wewnątrz ciągów i strefy polegają na wspólnym przyciąganiu klientów. Na obszarze przy ul. Góralskiej dominują działalności przemysłowo-składowe ze znikomą liczbą indywidualnych klientów. Tutaj współzależność polega na korzystaniu ze wspólnego systemu tras dojazdowych. Opisane relacje pozytywne nie są silne, a cały obszar bardziej przypomina „worek” z wrzuconymi do niego różnorodnymi elementami niż spójną strukturę, w której poszczególne elementy są wzajemnie do siebie dopasowane.

2. Stopień realizacji relacji negatywnych między elementami struktury

Najważniejsze sprzeczności przestrzenne występujące na obszarze polegają na tym, że obiekty o rażąco niskim standardzie pogarszają warunki funkcjonowania tych o wysokim lub do takiego standardu „aspirujących”. Na przykład wszystkie rodzaje działalności prowadzonych w budynku dworca zmniejszają swoją atrakcyjność z powodu sąsiedztwa z targowiskiem. Inny przykład to wpływ supermarketu na nowe budynki banków przy ul. Braniborskiej. Obecność

parterowego, małomiasteczkowego supermarketu niejako „przenosi” wzniesione w pobliżu budynki banków aspirujące do wielkomiejskości, na dalekie przedmieścia, obniżając ich standard.

3. Skuteczność systemu wiążącego ze sobą elementy struktury

Największą słabością strukturalną obszaru jest niedorozwój systemu ulic i placów łączących ze sobą wszystkie obiekty w całość funkcjonalno-przestrzenną. Plac Orłąt Lwowskich jest ciasnym i niewygodnym węzłem komunikacyjnym. Ulice Braniborska i Tęczowa są zbyt wąskie, mają bardzo mało przestrzeni dla pieszych, a system parkowania w ich rejonie jest nieczytelny i niewygodny. Biegająca przez środek obszaru ul. Robotnicza jest przypadkowo powiązana z otaczającymi ją terenami.

Punktem odniesienia do oceny, według kryterium funkcjonalnego jest dominacja działalności o wysokim standardzie i zgodnych z potencjałem miejsca, zakorzenionych lub zakorzeniających się. Przy takim założeniu przedstawiona analiza wskazuje na przewagę stanów znamionujących daleko posuniętą degradację funkcjonalną, przy czym nie rekompensują jej niezbyt silne procesy spontanicznej odnowy. Charakterystyczne, że część podejmowanych inwestycji zamiast prowadzić do odnowy, pogłębia, a nawet utrzuca degradację. Analiza całości struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazuje na brak szkieletu funkcjonalnego wiążącego przypadkowo rozrzucone obiekty w całość. Poziom degradacji funkcjonalnej całego obszaru można więc określić jako wysoki.

3.3. Ocena degradacji według kryterium moralnego

Budynek Dworca Świebodzkiego jest powszechnie znany we Wrocławiu. Nieco mniej identyfikowany jest ciąg obiektów handlowych przy ul. Braniborskiej oraz targowisko za fasadą dworca. Jeszcze mniej ciąg usług wzdłuż ul. Tęczowej. Większość pozostałych terenów jest mało znana, a wielu wrocławian prawdopodobnie nie wie, że one istnieją. Obszar, z wyjątkiem budynku dworca, jest postrzegany zdecydowanie negatywnie z punktu widzenia jego cech przestrzennych i funkcjonalnych, a w pewnym stopniu pozytywnie, ze względu na możliwości „załatwienia” wielu potrzeb w bezpośredniej bliskości centrum. W tej sferze pozytywne wyobrażenia obejmują niektóre obiekty handlowe przy ul. Braniborskiej i banki przy ul. Strzegomskiej. Całość obszaru kojarzona jest przez mieszkańców z upadkiem, rozpadem, bylejąkością. Wyjątkiem jest budynek dworca, który wywołuje skojarzenia nostalgiczne. Tę nostalgię pogłębia kontrast z dużym „szklanym” biurowcem o wysokim standardzie przy placu Orłąt Lwowskich.

Przyjmując za punkt odniesienia wizerunek zespołu śródmiejskiego o wysokim standardzie, trzeba określić poziom degradacji moralnej obszaru za wysoki, choć budynek dworca, a także niektóre obiekty handlowe przy ul. Braniborskiej i banki przy ul. Strzegomskiej utrzymują się na poziomie średnim.

3.4. Ocena degradacji według kryterium kompozycyjnego

3.4.1. Elementy kreujące zespoły kompozycyjne

W kolejnych punktach oceniono stopień rozwinięcia elementów konstytuujących zespoły kompozycyjne.

1. Granice

Cały obszar wydzielony jest czytelnymi wizualnie granicami. Są nimi ul. Strzegomska, Braniborska, Tęczowa, Zdrowa i Pochyła oraz linia kolejowa o kierunku północ-południe. Wyraźnie rysują się też wewnętrzne granice dzielące obszar na pięć podukładów przestrzennych: Dworzec Świebodzki, obszar dawnej stacji, ciąg zabudowy wzdłuż ul. Braniborskiej i Strzegomskiej, ciąg zabudowy wzdłuż ul. Tęczowej i kompleks zabudowy przemysłowo-składowej w zachodniej części obszaru przy ul. Góralskiej.

2. Układ geometryczny

Czytelny układ geometryczny występuje tylko w dwóch podukładach przestrzennych. Na obszarze przy ul. Góralskiej tworzy go prostokątny układ hal fabrycznych i budynków po obu jej stronach, zwłaszcza po zachodniej obejmującej teren, który pierwotnie zajmował jeden zakład przemysłowy z centralną aleją o kierunku północ-południe. Po wschodniej stronie ul. Góralskiej, poza prostokątnym usytuowaniem budynków, brak jakiegokolwiek reguły tworzącej układ geometryczny.

Drugi podukład przestrzenny z czytelnym układem geometrycznym to grupa długich budynków magazynowych wzdłuż promieniście ułożonych bocznic.

3. Hierarchia ważności

Najważniejszym elementem kompozycyjnym jest plac Orłąt Lwowskich z główną fasadą dworca i nowego, silnie przeszklonego biurowca. Plac pełni rolę symbolicznej „bramy” do całego obszaru. Występują na nim dwa problemy kompozycyjne. Po pierwsze, fasada dworca w formie łuku triumfalnego, podkreślona fontanną, usytu-

wana jest w pozycji dominanty. Tej jego roli zagraża znacznie większa skala biurowca stanowiącego boczną ścianę placu. Po drugie, podłoga urbanistyczna placu zajęta jest przez rozległe, skomplikowane skrzyżowanie naruszające swoją formą jego czytelność. Poza tym na obszarze nie ma form przestrzennych hierarchicznie dominujących w odniesieniu do całego układu kompozycyjnego. Taką formą o oddziaływaniu lokalnym jest brama powiązana z aleją wysadzaną drzewami w środku kompleksu fabrycznego po zachodniej stronie ul. Góralskiej.

4. Tworzywo

Tworzywo kompozycyjne jest bardzo zróżnicowane. Są nim torowiska, urządzenia kolejowe, budynki magazynowe, handlowe, biurowe, oświatowe, gmachy banków, wiaty, hale fabryczne, zabudowania stacji paliw, pojedyncze kamienice mieszkaniowe, budynki dworcowe, nieliczne szpalery drzew. Wszystkie te obiekty są w ramach każdej kategorii silnie zróżnicowane w wielkości i w formie. Względna jednorodność tworzywa występuje tylko w kompleksie fabrycznym po zachodniej stronie ul. Góralskiej i w grupie magazynów kolejowych. Pewne cechy jednorodności wykazują również dwa budynki banków przy ul. Strzegomskiej.

Przeprowadzana pierwsza część analizy kompozycyjnej wskazuje, że poza granicami, opisywane elementy są słabo rozwinięte. Nie można więc całego obszaru uznać za zespół kompozycyjny. Rozważenie możliwości uznania za taki zespół jednego z pięciu wydzielonych podukładów przestrzennych prowadzi do wniosku, że analizowane elementy kompozycji są najlepiej rozwinięte w kompleksie przemysłowo-składowym na obszarze przy ul. Góralskiej. Elementy te są jednak zbyt mało czytelne, aby uznać go za kompozycyjną całość. Wobec takich wniosków cały obszar należy uznać za strefę chaosu przestrzennego, w ramach której znajdują się fragmentaryczne, bardzo słabo powiązane ze sobą formy kompozycyjne. Pożądanym działaniem jest wytworzenie na analizowanym obszarze jednego, lub więcej nowych zespołów kompozycyjnych, z włączeniem do nich niektórych rozpoznanych form.

3.4.2. *Funkcje kompozycji*

Poniżej przedstawiono, jak realizowane są poszczególne funkcje kompozycji przestrzennej na analizowanym obszarze, a następnie, określono poziom jego degradacji kompozycyjnej.

1. Funkcja informacyjna

Ukształtowanie przestrzenne całego obszaru nie wskazuje ulokowania istotnych elementów struktury przestrzennej, ani nie pomaga odnaleźć drogi lub właściwego kierunku, a wręcz przeciwnie powoduje znaczną dezorientację poruszających się po obszarze osób. Ogólnie więc funkcja informacyjna kompozycji wypełniana jest bardzo słabo. Można jednak wyróżnić dwa elementy ułatwiające orientację w przestrzeni. Budynek dworca wraz z placem Orłąt Lwowskich sygnalizuje wyraźnie wejście na cały obszar od strony centrum miasta oraz brama wejściowa wraz z aleją ułatwiają znalezienie drogi w kompleksie przemysłowo-składowym w zachodniej części obszaru.

2. Funkcja prestiżu

Wartości, które reprezentują poszczególne podmioty działające na analizowanym obszarze mają tylko punktowe i niepełne odzwierciedlenia w ukształtowaniu przestrzeni. Dzięki ulokowaniu w reprezentacyjnym budynku dworca – teatr, kawiarnie, a także inne firmy podkreślają swój prestiż. Jednak niekompletność i niski standard otoczenia dworca i obecność ruchliwego skomplikowanego skrzyżowania na placu przed nim pogarszają ten efekt. Udana modernizacja fabryki w zachodniej części obszaru wzmacnia jej prestiż. Ponadto, kilka obiektów eksponuje swoją solidność, pewność, stabilność i nowoczesność przez formę architektoniczną: budynki banków, biurowiec zakładów gazowniczych, rozbudowany dom towarowy, dwukondygnacyjny obiekt handlowy. Również architektura XIX-wiecznego budynku administracyjnego wyraża swoją formą wartości, jakie powinien reprezentować urząd. Wartości prestiżowe wymienionych obiektów pomniejsza brak jakiegokolwiek powiązania z zaniedbanym otoczeniem.

Pozostałe obiekty zaprzeczają wartościom związanym z prowadzoną w nich działalnością. Budynki wykorzystywane do handlu nie wskazują na bezpieczeństwo, jakość, estetykę i atrakcyjność oferowanych towarów. Przeciwnie, ich formy urbanistyczne i architektoniczne odstręcają od dokonywania zakupów, a swoim wyglądem wyrażają rozpad i bylejakość. Forma obiektów produkcyjnych nie przekonuje do doskonałości technologicznej zachodzących, wewnątrz procesów produkcyjnych.

3. Funkcja nastroju

Ukształtowanie przestrzenne obszaru wywołuje różne nastroje. W centralnej jego części, gdzie dominują zlikwidowane urządzenia kolejowe przeważają nastroje negatywne przy niskim poziomie pobudze-

nia: znużenie, zagubienie, beznadziejność, a także przygnębienie, które towarzyszy percepcji nieczynnych peronów, zniszczonych lub zdemonstrowanych torowisk i urządzeń kolejowych, na których w całkowitym beładzie prowadzony jest handel targowiskowy.

Uformowanie pasa wzdłuż ul. Braniborskiej i Strzegomskiej z obiektami dla klientów, lecz bez wygodnego przedpoła dla pieszych wywołuje nastrój znużenia i zagubienia, mimo wysiłków zarządzających rozbudowywanym domem towarowym w celu uporządkowania jego otoczenia. Nastroje te pogłębia nieciekawia i nie najlepiej utrzymana zabudowa blokowa po drugiej stronie ulicy na północ od analizowanego obszaru. Zaskoczenie wywołuje budynek supermarketu nieproporcjonalnie mały w stosunku do swojego otoczenia. Zrównoważona forma budynków bankowych wywołuje zmianę nastroju w stronę uspokojenia.

Pas wzdłuż ul. Tęczowej w części bliższej centrum jest nasycony obiektami usługowymi i na tym odcinku jest źródłem nastroju ekscytacji i jednocześnie zagubienia ze względu na brak ładu w ich przestrzennym ułożeniu. Na odcinkach ulicy pozbawionych usług dominuje nastrój znużenia.

Budynek dworca „wypełniony” nową działalnością wywołuje pozytywne nastroje aktywności, zaciekawienia, ekscytacji, a w niektórych miejscach rozbawienia. Usytuowanie pubu i restauracji w centralnym portalu dworca w formie łuku triumfalnego, podczas gdy wejście to teatru jest w bocznej elewacji, wygląda na żart, przypominający (jakkolwiek pewnie niezamierzony) trochę manierystyczne igraszki z formą pałacu w Baranowie. Nastroje te są nieco zakłócone wrażeniem zagubienia i zagrożenia na powikłanym skrzyżowaniu na przedpołu obiektu.

4. Funkcja estetyczna

Oryginalność estetyczną wykazują tylko niektóre obiekty architektoniczne, w tym: budynek Dworca Świebodzińskiego, jeden z budynków banku, XIX-wieczny budynek administracyjny oraz biurowiec zakładów gazowniczych.

5. Funkcja symboliczna

Układ przestrzenny całego obszaru nie wyraża żadnej symboliki. Można wyróżnić tylko miejsca i pojedyncze obiekty będące nośnikami symboli. Najbardziej nią nasycony jest budynek dworca, szczególnie fasada z centralnym łukiem triumfalnym ozdobionym personifikacjami Silesii i Pomeranii oraz boczny portal z posągami Hermesa i Industarii. Silne są skojarzenia z pierwszym okresem rozwoju kolejnictwa wzmoc-

nione przez wyeksponowanie, przy jednym z peronów, starego parowozu. Elewacje budynku jednego z banków i biurowiec zakładów gazowniczych są wyłożone kamieniem, co kojarzy się z trwałością i stabilnością. Ten ostatni przypomina nieco tajemniczy, ciemny, kamienny monolit. Wywołuje to wiele niezwykłych skojarzeń począwszy od skarbów sudeckich, przez Kaabę w Mekce, aż do „Odysei kosmicznej 2001”. Ponadto, aleja drzew w kompleksie przemysłowo-składowym symbolizuje czystość i porządek w zachodzących w nim procesach technologicznych.

6. Funkcja fatyczna

Charakter analizowanego klina różni się wyraźnie od obszarów go otaczających. Pozwala to na natychmiastową orientację osobom, które przekroczyły jego granice.

Z analizy wynika, że analizowany obszar nie jest czytelny i łatwo w nim się zgubić. Jego ukształtowanie przestrzenne obniża prestiż większej części prowadzonej tam działalności, a także wywołuje głównie niepożądane rodzaje nastrojów. Trudno znaleźć w obszarze wartości czysto estetyczne, a treści symboliczne przekazuje tylko kilka budynków. Ponadto teren odróżnia się od sąsiednich, niestety nie na korzyść. To wszystko, a także zakwalifikowanie obszaru do strefy chaosu przestrzennego w poprzedniej części analizy prowadzi do wniosku, że odbiega od stanu pożądanego odznaczającego się wykształconymi zespołami kompozycyjnymi i dobrze realizowanymi funkcjami kompozycji. Wynika z niego niska ocena kompozycji przestrzennej i określenie poziomu degradacji kompozycyjnej jako wysoki.

3.5. Synteza oceny degradacji

W tab. 1 zestawiono oceny stopnia degradacji materialnej, funkcjonalnej, moralnej i kompozycyjnej i średnie arytmetyczne tych ocen dla poszczególnych podukładów przestrzennych, które można wydzieleć na analizowanym obszarze.

Uśredniona ocena dla całego układu nie do końca określa stopień degradacji. Uzyskana ocena jest wyraźnie obniżona ze względu na względnie niski poziom degradację budynku Dworca Świebodzkiego, który zajmuje tylko ok. 1,5% całego analizowanego obszaru. Dlatego w tab. 1 przedstawiono również uśrednioną ocenę obliczoną bez uwzględnienia tego budynku. Wynika z niej, że ogólny stopień degradacji dla całego obszaru jest wysoki.

Tabela 1

Ocena stopnia degradacji wydzielonych podukładów przestrzennych
rejonu Dworca Świebodzkiego we Wrocławiu

Numer i nazwa podukładu	Stopień degradacji					
	Materiałna	Funkcjonalna	Moralna	Kompozycyjna	Razem	Uśredniony stopień degradacji podukładu
1. Budynek Dworca Świebodzkiego	1	2	2	1	6	1,50
2. Teren dawnej stacji	3	3	3	3	12	3,00
3. Obszar przy ul. Góralskiej	2	2	3	2	9	2,25
4. Obszar przy ul. Braniborskiej i Strzegomskiej	2	2	2	3	9	2,25
5. Obszar przy ul. Tęczowej	3	3	3	3	12	3,00
Uśredniony stopień degradacji całego układu					48	2,40
Uśredniony stopień degradacji całego układu bez budynku Dworca Świebodzkiego					42	2,625

Przyjęto skalę ocen: 0 – brak degradacji, 1 – degradacja niska, 2 – degradacja średnia, 3 – degradacja wysoka.

4. Ocena możliwości przekształceń

Możliwości przekształcenia analizowanego obszaru, zgodnie z metodologią proponowaną przez Gasidłę i Gorgonia (1999), zależą od jego podatności i szans na przekształcenie. Podatność wynika z czynników wewnętrznych czyli cech własnych obszaru. Szanse na przekształcenie są związane z czynnikami zewnętrznymi, nie wiążącymi się z cechami fizycznymi obszaru.

4.1. Szanse na przekształcenia

Szanse na przekształcenie obszaru zwiększa bardzo dobre położenie w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta, między dwoma śródmiejskimi zespołami intensywnej zabudowy mieszkaniowej. Usytuowanie jest atrakcyjne dla wielu rodzajów działalności śródmiejskiej. Może tutaj powstać jeden z ośrodków usługowych wspomagających centrum miasta o specjalistycznych funkcjach, w tym metropolitalnych. Istotne jest, że odkładanie transformacji tak położonego obszaru, w dłuższej perspek-

tywie może pogorszyć jakość wypełnienia funkcji metropolitalnych przez Wrocław. Obszar wymaga więc podjęcia działań. Szanse na przekształcenie będą trudne bez dużych inwestycji drogowych. Niezbędna jest budowa trasy przecinającej obszar o kierunku północ-południe i modernizacja lub przebudowa drugiej o kierunku wschód-zachód. Układ transportowy nie będzie jednak tak wydolny, aby przeznaczyć cały obszar na różnego rodzaju śródmiejskie obiekty usługowe. W związku z tym, na jego części trzeba ulokować mniej ruchotwórcze zagospodarowanie, np. na śródmiejską zabudowę mieszkaniową.

Obszar jest dobrze powiązany miejską komunikacją zbiorową i ma możliwości włączenia do planowanego systemu miejskiej komunikacji kolejowej. Infrastruktura jest bardzo rozwinięta, co jest walorem, ale również ograniczeniem w jego nowym formowaniu. Barierą rozwoju jest struktura własności. Centralna część z torowiskami i dworcem należy do Polskich Linii Kolejowych i ma status terenu zamkniętego. Pozostały obszar jest podzielony między wielu właścicieli, przy czym udział własności miejskiej, poza ulicami, jest niewielki. Będzie to wielkim problemem przy tworzeniu nowego układu ulic i ciągów pieszych wewnątrz obszaru. Dodatkową kwestią może być potencjalny opór podmiotów działających doraźnie na obszarze, szczególnie gdy nie zostaną im wskazana lub sami nie znajdą alternatywnych, równie korzystnych lokalizacji. Dotyczy to zwłaszcza kupców z targowiska.

Z analizy wynika, że na obszarze występuje wiele czynników zwiększających jego walory dla wprowadzenia nowej tkanki miejskiej i jednocześnie wiele innych czynników ograniczających możliwości, utrudniających i powodujących odłożenie transformacji w czasie. Szanse na jego przekształcenia trzeba więc ocenić jako średnie.

4.2. Podatność na przekształcenia

Zagospodarowanie i pokrycie obszaru daje dużą swobodę kształtowania nowego zagospodarowania. Nie jest on zabudowany zbyt intensywnie, a wiele obiektów nadaje się do rozbiórki ze względu na niską wartość. Nie ma na nim wartościowych zespołów przyrodniczych. Ochroną konserwatorską objęte są: budynek Dworca Świebodzkiego, XIX-wieczny budynek administracyjny, niektóre elementy dawnej fabryki w zachodniej części obszaru oraz pozostałości po Dworcu Dolnośląskim i dawnej gazowni. Zajmują one łącznie kilka procent całego obszaru. Tereny są tylko punktowo i w niewielkim stopniu skażone. Dla całego obszaru konieczne jest sporządzenie planu miejsco-

wego³, co nie jest łatwym zadaniem i może dodatkowo wydłużyć proces jego nowego zagospodarowania.

Analiza prowadzi do wniosku, że teren jest podatny na przekształcenia w stopniu wysokim.

4.3. Synteza oceny możliwości przekształceń

W aspekcie technicznym obszar jest bardzo podatny na przekształcenia. Jest również bardzo atrakcyjny dla wielu rodzajów działalności związanych z metropolitalną funkcją miasta. Barierą jest struktura własnościowa i związane z nią zróżnicowane zamierzenia właścicieli przy braku szkieletu funkcjonalnego w postaci co najmniej sieci ulic wewnątrz obszaru. Możliwości przekształceń trzeba zatem określić jako bardzo duże, lecz uwarunkowane znacznym zaangażowaniem finansowym, organizacyjnym, prawnym ze strony miejskich jednostek organizacyjnych i dużych firm deweloperskich.

5. Opis procesów przekształceń

Przekształcenie analizowanego obszaru w taki sposób, aby wzmocnić funkcje metropolitalne całej metropolii, będzie procesem bardzo skomplikowanym. Zbiór najważniejszych przedsięwzięć, których wdrożenie będzie potrzebne do osiągnięcia tego celu wynika z dążenia, do odnowy obszaru, ale i do przyciągnięcia działalności związanych z funkcjami metropolitalnymi miasta. Obejmuje on następujące przedsięwzięcia:

- Sporządzenie nieformalnych planów zagospodarowania i transformacji obszaru.
- Porozumienie zainteresowanych podmiotów co do sposobu działania. Przekonanie wszystkich podmiotów do koncepcji całościowo skoordynowanego zagospodarowania obszaru. Dotychczasowe przedsięwzięcia były oderwane od siebie.
- Sporządzenie planu miejscowego.
- Budowa nowej ulicy o kierunku północ-południe i modernizacja lub przebudowa ulicy o kierunku wschód-zachód.
- Wydzielenie i zbudowanie sieci ulic o znaczeniu lokalnym wewnątrz obszaru.
- Przygotowanie ofert przestrzennych dla różnych rodzajów działalności, w tym szczególnie takich, które są związane z metropolitalnymi

³ Prace takie trwają od 2002 r.

funkcjami miasta. Mogą to być oferty indywidualne lub w formie skoordynowanej np. w ramach parku biznesu lub śródmiejskiego parku technologicznego.

- Stworzenie przestrzeni hierarchicznie ważnych w ramach kompozycji przestrzennej obszaru. Powiększenie i obudowa ścianami placu Orłąt Lwowskich. Stworzenie głównej przestrzeni całego obszaru, np. w formie reprezentacyjnej alei ze szpalerami drzew. Przygotowanie ofert przestrzennych dla zabudowy mieszkaniowej.
- Doprowadzenie wybranych fragmentów przestrzeni publicznych do kompletności i bardzo wysokiej jakości zagospodarowania. Ma to stanowić uderzeniową zmianę nienajlepszego wizerunku obszaru, ale i radykalnie zmienić realizację funkcji kompozycyjnych, zwłaszcza prestiżu, nastroju i symbolicznej.
- Budowa linii kolei miejskiej kończącej się na Dworcu Świebodzkim.
- Odnowienie i wyeksponowanie wartości kulturowej obiektów zabytkowych, a szczególnie budynku i urządzeń Dworca Świebodzkiego.
- Niedopuszczanie do przekształceń zaburzających ład przestrzenny, kompozycję, a także uniemożliwiających transformację obszaru, zgodnie z założonymi celami.

Wymienione przedsięwzięcia nie są ułożone w sekwencję według kolejności podejmowania. Wiele z nich nakłada się na siebie, inne mogą być wdrażane niezależnie. Punktem wyjścia i jednym z najtrudniejszych zadań jest ustalenie przebiegu dwóch głównych ulic.

W przypadku analizowanego obszaru najwłaściwsze byłoby przeprowadzenie kompleksowego przedsięwzięcia, którego efektem mogłoby być powstanie pewnej całości urbanistycznej, pełnego fragmentu miasta. Przedsięwzięcie takie stanowiłoby złożenie ze sobą większości wymienionych przedsięwzięć. Według innego podejścia należałoby utworzyć całościowe fragmenty zamierzonej struktury tylko w strategicznych miejscach, zakładając, że wykreowane fragmenty wywołają dyfuzję atrakcyjności w ich otoczeniu i w efekcie przyciągną do niego inwestorów, którzy wykorzystując to wypełnią pozostałe elementy planowanej struktury.

Przeprowadzenie tak złożonych przedsięwzięć wymaga zbudowania struktury organizacyjnej obejmującej:

- system sterowania i koordynacji całością działań;
- sieć współdziałania zainteresowanych podmiotów, w tym w ramach partnerstwa prywatno-publicznego;
- mechanizm powiązania przedsięwzięć z miejskim programem rewitalizacji.

W ramach tej struktury będzie można opracować plan operacyjny przedsięwzięć odnoszących się do analizowanego obszaru. Musi on się wiązać z miejskim programem rewitalizacji, ponieważ tylko w ramach jego realizacji można osiągnąć zintegrowane rezultaty dla całego miasta z otoczeniem, w tym wzmocnienie jego funkcji metropolitalnych⁴.

6. Wnioski do paradygmatu

Z analizy przedstawionego obszaru wypływają wnioski, które należy uwzględnić przy budowie koncepcji paradygmatu transformacji zdegradowanych obszarów o potencjale metropolitalnym.

Po pierwsze, w strukturze metropolii mogą wystąpić obszary, których transformacja jest niezbędna dla dalszej realizacji i rozwoju funkcji metropolitalnych całej metropolii. W procesie planowania transformacji przestrzennej, trzeba te obszary zidentyfikować, a następnie określić, jakie przedsięwzięcia powinny być na nich zrealizowane.

Po drugie, paradygmat powinien obejmować typy przedsięwzięć wymienione w rozdz. 5, które okazały się potrzebne do transformacji analizowanego obszaru w celu wzmocnienia funkcji metropolitalnych całej metropolii. Nie są to przedsięwzięcia specyficzne tylko dla opisywanego obszaru, ale ich przeprowadzenie może być potrzebne na wielu obszarach metropolitalnych.

Po trzecie, paradygmat powinien wskazywać możliwości stworzenia struktury organizacyjnej zdolnej do przeprowadzenia tak dużego zbioru przedsięwzięć, jaki okazał się potrzebny do transformacji analizowanego obszaru.

7. Rekomendacje projektowe, planistyczne, realizacyjne

Aby doprowadzić do przekształcenia dużego obszaru zdegradowanego o potencjale metropolitalnym, władze miejskie powinny stworzyć czytelną strukturę organizacyjną koordynującą wszystkie przedsięwzięcia publiczne i prywatne na tym obszarze.

⁴ Ocena przewidywanych rezultatów gospodarczo-społecznych rewitalizacji nie jest możliwa dla oderwanego przedsięwzięcia z tego zakresu. Jest to wykonalne tylko w odniesieniu do całego programu rewitalizacji. Z tego powodu europejskie środki pomocowe na przedsięwzięcie rewitalizacyjne są przyznawane na podstawie oceny całego programu.

Przy braku dostatecznych środków na rewitalizację (co w przypadku dużych terenów zdegradowanych jest częste) należy wdrożyć przedsięwzięcia w miejscach, w których rezultaty drogą dyfuzji będą zwiększać atrakcyjność otoczenia dla nowych inwestycji.

Pierwsze przedsięwzięcia wdrażane na obszarze zdegradowanym moralnie powinny radykalnie zmienić jego wizerunek. Bez tego potencjalnym inwestorom i klientom obszaru bardzo trudno będzie uwierzyć w jego wartość.

Potrzebne są coraz skuteczniejsze mechanizmy służące do zatrzymywania procesów prowadzących do degradacji terenów i obszarów metropolitalnych, w tym rozdrabniających podziałów nieruchomości.

Tereny opuszczane przez kolej, wojsko, policję i inne podmioty publiczne tworzą poważne problemy w miastach. Podmioty te, starając się działać gospodarnie, dążą do osiągnięcia, jak największych przychodów ze zbycia niepotrzebnych im już nieruchomości. Zachowują się więc jak podmioty prywatne. Powstaje paradoksalna sytuacja, w której podmioty publiczne dysponujące dużymi, nie potrzebnymi im terenami, nie są zainteresowane wprowadzeniem lub utrzymaniem na nich ładunku przestrzennego i racjonalnego zagospodarowania przestrzeni, a tylko maksymalizacją zysku. Stąd biorą się m.in. pomysły urządzania targowisk na terenach dawnych peronów dworcowych. Z tego powodu obszary nie użytkowane przez takie podmioty powinny być komunalizowane. Pozwoliłoby to na ich kompleksowe i logiczne zagospodarowanie. Na obszarach zdegradowanych z dużym udziałem terenów o opisanym statusie, do czasu wprowadzenia takiego rozwiązania, trzeba rekomendować rozpoczynanie przedsięwzięć od uzgodnień i porozumień z podmiotami publicznymi będącymi ich właścicielami.

Literatura

- Gasidło K., Gorgoń J. (red.), 1999, *Modelowe przekształcenia terenów przemysłowych i zdegradowanych*. Program UNDP, UNCHS (Habitat) „Zarządzanie zrównoważonym rozwojem aglomeracji katowickiej”, Katowice.
- Harasimowicz J. (red.), 1997, *Atlas Architektury Wrocławia*, t. 1. Wyd. Dolnośląskie, Wrocław, s. 259-261.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wrocław*, 1998, przyjęte Uchwałą Nr XLVIII/680/98 Rady Miejskiej Wrocławia z 30 stycznia 1998, główny projektant T. Zipser, Zespół Głównego Projektanta: E. Bagiński, J. Brzuchowska, M. Dobrowolski, I. Mironowicz, T. Ossowicz.