
Nowe parki na terenach pokolejowych jako element szczególny w krajobrazie Berlina i Antwerpii

Jakub Botwina

STRESZCZENIE

W artykule przedstawiono możliwości rekreacyjnego zagospodarowania terenów dawnych towarowych dworców kolejowych. Jako przykłady przedstawiono dwa obiekty znajdujące się w centralnych częściach miast: Park am Gleisdreieck w Berlinie oraz Spoor Noord w Antwerpii. Parki, które zostały zrealizowane na dawnych terenach kolejowych w sposób szczególnie wpisały się już w krajobraz miasta, zachowując *genius loci* stały się miejscem wypoczynku, a także znakomitą atrakcją turystyczną.

Słowa kluczowe: nowe parki, tereny pokolejowe, krajobraz, Berlin, Antwerpia

Tereny poprzemysłowe i zdegradowane w centrach miast od wielu lat stanowią problem przestrzenny i funkcjonalny. Nierzadko obszary te związane są także z problemami społecznymi. Dodatkowo nakłada się na to brak miejsca dla rozwoju miejskiej przestrzeni publicznej, wynikający ze zwartej zabudowy stref śródmiejskich oraz ich intensywnego rozwoju. Wśród całej palety terenów poprzemysłowych na szczególną uwagę zasługują nieużytkowane tereny zajmowane wcześniej przez komunikację, a wśród nich tereny pokolejowe z infrastrukturą towarzyszącą.

Nietypowe formy architektoniczne starych dworców, bocznic kolejowych, nieczynnych torowisk, nastawni zwrotnicowych czy wież ciśnień stanowiące funkcjonalny problem w mieście, mogą stać się elementem świadczącym o historii i tożsamości miejsca, *landmarkiem* identyfikującym przestrzeń w skali dzielnicy, a nawet miasta.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że tereny te często zlokalizowane są w centrach miast, co jest dodatkowym czynnikiem wpływającym na atrakcyjność miejsca. Wskazane cechy predysponują te opuszczone obszary do przekształcenia w pełnowartościowe tereny rekreacyjne, parki, zieleńce czy promenady.

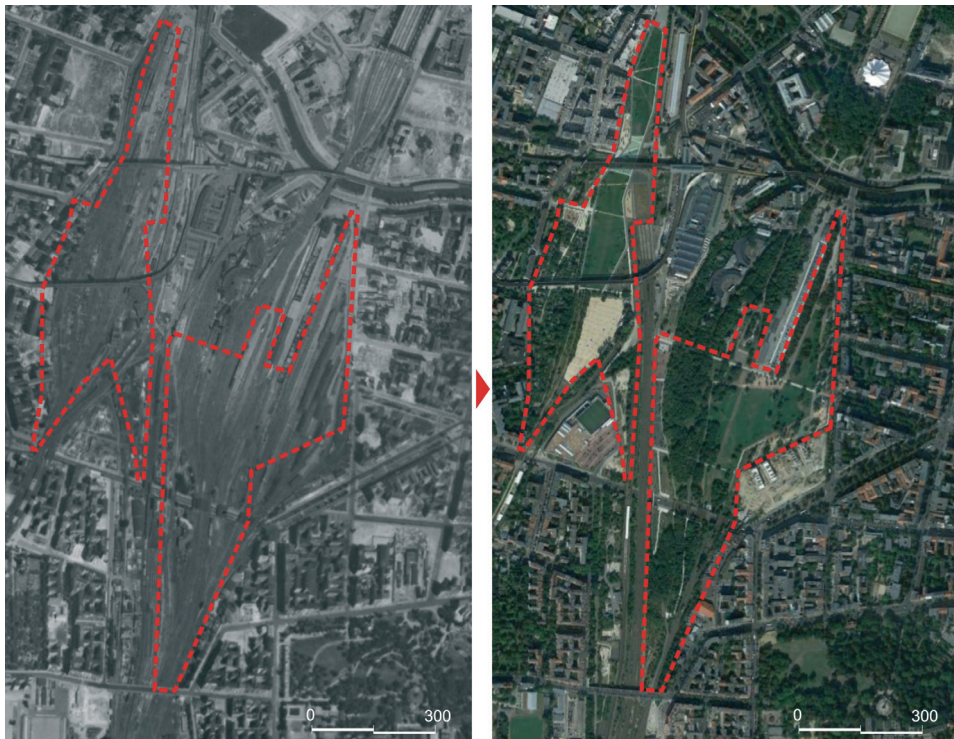
Działania takie są zgodne ze współczesnymi trendami zrównoważonego rozwoju środowiska urbanistycznego, zmierzającego do zminimalizowania zużycia zasobów przestrzennych miasta i ponownego wykorzystania nieużytkowanych już obszarów [Pluta 2014, s. 33]. Wprowadzanie funkcji rekreacyjnej na wyłączone wcześniej ze struktury miejskiej tereny stanowi swoisty recykling krajobrazu [Bernacki 2009, s. 96]. Tworzone w ten sposób

tereny zieleni pozwalają bezkonfliktowo wzbogacić zwartą tkankę miejską o atrakcyjne obszary wypoczynkowe w centralnych strefach, a także wzmocnić system przyrodniczy miasta. Poza oczywistą poprawą komfortu życia w mieście niesie to ze sobą dodatkowe korzyści materialne, wynikające ze wzrostu atrakcyjności terenów sąsiednich.

Wśród wielu znakomitych przykładów rewitalizacji i przekształceń terenów pokomunikacyjnych na szczególną uwagę zasługuje berliński Park am Gleisdreieck (ryc 1). Park o powierzchni 26 ha zaprojektowano w miejscu XIX-wiecznego, nieczynnego dworca towarowego Gleisdreieck, w bezpośrednim sąsiedztwie nowego centrum Berlina z Placem Poczdamskim. Dworzec, ze względu na podział Berlina po II wojnie światowej, stracił swoje znaczenie i został zamknięty. W latach 70. XX w. planowano wprowadzenie zabudowy, jednak w wyniku protestów mieszkańców miasto wycofało się z tego pomysłu i teren pozostawiono w niezmienionej formie.

W 2006 r., w wyniku konkursu, została wyłoniona koncepcja autorstwa Atelier Loidl, na bazie której prowadzono dalsze prace.

Głównym założeniem projektantów było wykreowanie dużej, wspólnej przestrzeni parkowej integrującej sąsiadujące dzielnice Berlina i powiązanie ich z centralną dzielnicą



Ryc. 1. Analiza przekształceń terenu dworca Gleisdreieck
a) stan 1953 r., b) stan po rewitalizacji 2016 r.

Źródło: GoogleEarth, opracowanie własne

Kreuzberg. Na uwagę zasługuje też fakt, że w procesie projektowym aktywnie uczestniczyli przedstawiciele lokalnych społeczności, planiści i architekci krajobrazu, a także przedstawiciele miasta, co pozwoliło na właściwe dopasowanie programu do potrzeb przyszłych użytkowników. Realizacja parku przebiegała etapami i jako pierwsza w 2011 r. została oddana wschodnia część Ostpark (17 ha), natomiast w 2016 r. zrealizowano kolejne 9 ha – Westpark.

Trzonem koncepcji jest duża, centralna polana rekreacyjna, wokół której prowadzone są ścieżki piesze i rowerowe oraz skoncentrowany jest program wypoczynkowy. Stylistyka



Fot. 1. Jedno z głównych wejść do parku Gleisdreieck



Fot. 2. Plac Centralny z dawnym budynkiem dworca towarowego



Fot. 3. Jedna z głównych alei parkowych

elementów wyposażenia parku, dobór materiałów i forma urządzeń inspirowana była koleją. Jako ślad dawnej funkcji i w celu zachowania *genius loci* pozostawiono stare szyny kolejowe, semafony, a także dawne budynki dworca towarowego.

Ze względu na duży obszar parku, aby zoptymalizować koszty pielęgnacji, struktura szaty roślinnej została zaprojektowana tak, by tylko wybrane obszary były utrzymywane w standardzie murawy rekreacyjnej, natomiast pozostałe stanowią nasadzenia drzew, krzewów oraz łąkę kwiatną z naturalną „dziką” roślinnością.

Poza stałymi elementami, jak place gier i zabaw, skatepark, plaża z drewnianą trybuną, plac centralny, ogród pustynny, strefy dla psów, w parku są prowadzone pilotażowe programy edukacyjne jak np.: ogrody społeczne, ogrody interkulturowe czy ogrody naturalne [on-line: gruen-berlin.de/en/projekt/park-am-gleisdreieck].

Park am Gleisdreieck, mimo że jest nową realizacją, wpisał się już w krajobraz miasta, stając się jednocześnie atrakcyjnym miejscem spędzania wolnego czasu przez mieszkańców i turystów. Jest to przykład dobrze zaplanowanej i przeprowadzonej rewitalizacji terenów pokolejowych przy udziale mieszkańców, grup eksperckich oraz przedstawicieli miasta (fot. 1-5).



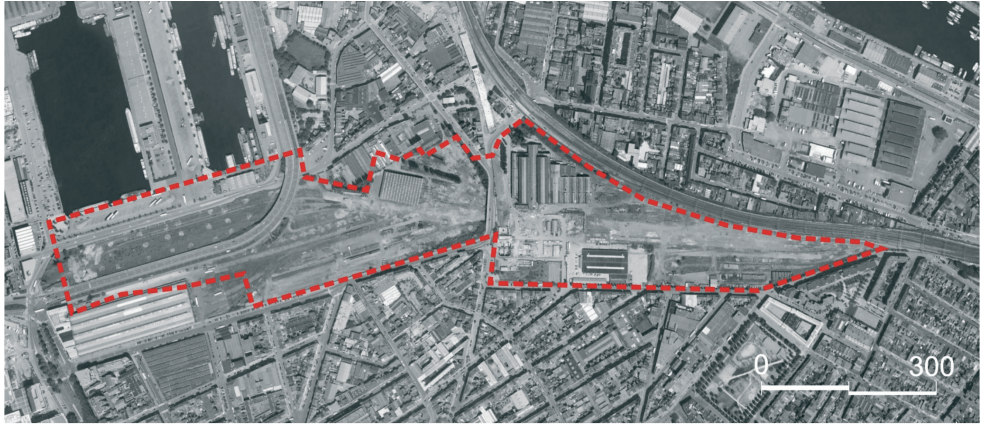
Fot. 4. Plac wypoczynkowy nawiązujący stylistyką do peronu kolejowego



Fot. 5. Centralna polana rekreacyjna z pozostawionym starym torowiskiem

Park Spoor Noord w Antwerpii zaprojektowano na 24 ha zdegradowanych terenów dawnego dworca z założeniem, że będzie stanowił katalizator rozwoju okolicznych dzielnic i wpisze się w program zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich Antwerpii (ryc. 2). W wyniku ogłoszonego w 2001 r. konkursu na „Park XXI wieku” wyłoniono zwycięską koncepcję pracowni Studio 03 (międzynarodowy zespół autorski B. Secchi, P. Viganò, we współpracy z B. Kromwijk, M. Steffens i Iris Consulting), na podstawie którego rozpoczęto prace projektowe. Ze względu na skomplikowaną strukturę własności przy realizacji przedsięwzięcia przyjęto zasadę partnerstwa publiczno-prywatnego, co pozwoliło na przyspieszenie procedur [Smets 2003, s. 14-23]. Stary, opuszczony dworzec towarowy wraz z bocznymi stanowił istotną barierę przestrzenną i funkcjonalną pomiędzy centrum a północnymi dzielnicami Antwerpii. Dodatkowo zwarta, a zarazem drobna struktura zabudowy, stanowiły poważną przeszkodę w rozwoju przestrzeni publicznych. Projekt Spoor Noord Park zakładał stworzenie spójnej, integrującej przestrzeni rekreacyjnej z wygodnym układem komunikacji pieszej i rowerowej. Intensywny program wypoczynkowy, sportowy i kulturalny miał być natomiast czynnikiem aktywizującym okolicznych mieszkańców. Na terenie parku zachowano liczne XIX-wieczne budynki dawnego dworca, które przeznaczono na cele wystawiennicze, koncertowe, gastronomiczne i usługowe, zaprojektowano też zbiornik wodny i fontanny, place zabaw oraz strefy wypoczynku.

Jednym z istotnych założeń projektantów był znaczny nacisk na ekologiczne rozwiązania, takie jak rekultywacja zanieczyszczonego gruntu, powtórne wykorzystanie materiałów ze starych nawierzchni, zasilanie oświetlenia parkowego z ogniw fotowoltaicznych zamontowanych na dachu dużego hangaru, właściwy dobór roślinności zgodnie z naturalnymi siedliskami, a także gospodarowanie wodami opadowymi. Dla zapewnienia bezpieczeństwa strukturę roślinną oparto o nasadzenia drzew, zrezygnowano natomiast z krzewów [on-line: www.antwerpen.be], (fot. 6–10).



Ryc. 2. Analiza przekształceń terenu dworca północnego w Antwerpii
a) stan 2004 r., b) stan po rewitalizacji 2017 r.

Źródło: GoogleEarth, opracowanie własne



Fot. 6. Zabytkowy budynek dworca pozostawiony w parku



Fot. 7. Przestrzeń rekreacyjna pod wiaduktem drogowym przecinającym park



Fot. 8. Placyk wypoczynkowy

Fot. 9. Hala dawnej lokomotywowni
adaptowana na cele
gastronomiczno-koncertowe

Zaprojektowane na terenach pokolejowych parki Gleisdreieck w Berlinie oraz Spoor Noord w Antwerpii są przykładem udanych rewitalizacji zdegradowanych obszarów miejskich zgodnie z zasadami ekorozwoju. Atrakcyjna forma wraz z ciekawym programem wypoczynkowym spełniają oczekiwania użytkowników, czego dowodem jest duża liczba odwiedzających. Ponadto w obu przypadkach zrealizowanie współczesnych przestrzeni parkowych wpłynęło pozytywnie na otaczające dzielnice, podnosząc nie tylko komfort życia, ale również wartość nieruchomości w okolicy.

Fot. 10. Centrum kultury w adaptowanym
budynku dworcowym

Literatura

Bernacki K., 2009, *Idea parku miejskiego po 1983 roku*, praca doktorska, Politechnika Wroclawska, Wrocław.

Pluta K., 2014, *Przestrzenie publiczne miast europejskich. Projektowanie urbanistyczne*, Politechnika Warszawska, Warszawa.

Smets M., 2003, *Conversion of the northern railway yard in Antwerp*, Topos 44, Monachium.

on-line: gruen-berlin.de/en/projekt/park-am-gleisdreieck

on-line: www.antwerpen.be *New parks in old railway areas as a specific element in the landscape of Berlin and Antwerp*

New parks in old railway areas as a specific element of the landscapes of Berlin and Antwerp

ABSTRACT

This paper aims at presenting possibilities of recreational development of old railway stations. Two objects located in the central parts of cities have been presented: Park am Gleisdreieck in Berlin and Spoor Noord in Antwerp. These parks have been implemented in the areas of former railway stations and have become an integral part of the city landscape, preserving the genius loci and providing a resting place and a great tourist attraction.

Key words: new parks, old railway areas, landscape, Berlin, Antwerp
