



KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA  
PRZESTRZENNEGO TERENU  
**"WOLNYCH TORÓW "**  
W POZNANIU

*Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu  
Wydział Zagospodarowania Przestrzennego Nieruchomości*

## **Spis treści**

<i>Wstęp.....</i>	<i>1</i>
<i>Założenia projektowe .....</i>	<i>2</i>
<i>Charakterystyka obszaru badań.....</i>	<i>3</i>
<i>Koncepcja zagospodarowania terenu Wolnych Torów.....</i>	<i>4</i>
<i>Zakończenie.....</i>	<i>6</i>

## Wstęp

*Celem niniejszego opracowania jest przedstawienie koncepcji zagospodarowania przestrzennego terenu Wolnych Torów w Poznaniu. Dokument ten ma na celu wskazanie możliwości wykorzystania atutów badanej działki, na które wpływ mają przede wszystkim:*

- dogodna lokalizacja w centrum Poznania,*
- doskonała dostępność komunikacyjna w skali lokalnej, oraz regionalnej,*
- oraz wyjątkowo sprzyjające zapisy w dokumentach planistycznych i strategicznych, umożliwiające wieloaspektowy rozwój.*

*Koncepcję tworzone przy pełnym poszanowaniu faktu, iż przestrzeń śródmiejska stanowi dobro ograniczone, które odpowiednio zagospodarowane może korzystnie wpłynąć na środowisko, oraz poprawę komfortu psychicznego i fizycznego mieszkańców, oraz podniesienie stanu technicznego zabudowy. Uzupełnianie wolnych przestrzeni, tzw. luk urbanistycznych powoduje znaczące zmniejszenie zjawiska urban sprawl. W przypadku centrów miejskich, przy znaczących węzłach transportu zbiorowego, wymagane jest wypracowanie odpowiednich tendencji planistycznych. Działania te powinny sprzyjać rozwojowi integracji aspektów przestrzenno – technicznych, społeczno – ekonomicznych i kulturowo – ekologicznych.*

*Efektem prac projektowych jest koncepcja zagospodarowania. Część projektowa poprzedzona została etapem studiów kameralnych, polegających na analizie dokumentów planistycznych i strategicznych, oraz waloryzacją obszaru badań i jego otoczenia. Koncepcja przedstawia możliwości stworzenia układu funkcjonalno – przestrzennego, wykorzystując potencjał terenu.*

## **1. Założenia projektowe**

### ***Idea:***

*stworzenie nowej jakości przestrzeni uwzględniającej kontekst urbanistyczno-architektoniczny dzielnicy i sąsiedztwa, wykorzystującej potencjał rozwojowy terenu, wynikający ze specyfiki położenia;*

### ***Miejsce:***

*teren Wolnych Torów, znajdujący się między dworcem PKP Poznań Główny, oraz obszarem obecnie zajęty przez PKS - śródmieście Poznania;*

### ***Funkcja:***

*integracja różnorodnych sfer branży usługowej, których obecność kształtuje prestiż dzielnic biurowych, charakterystycznych dla miast globalnych;*

### ***Architektura:***

*wykorzystanie potencjału działki w kwestii możliwości kształtowania nowej zabudowy – wkomponowanie nowoczesnych budynków wysokościowych w historyczną zabudowę śródmiejską, łączenie dwóch stref funkcjonalnych, docelowo powiązanych wspólnymi elementami spajającymi tkankę miejską.*

## **2. Charakterystyka obszaru badań**

### ***Ogólna charakterystyka terenu Wolnych Torów w Poznaniu***

*Teren Wolnych Torów (działka o nr ewid. 3/33, arkusz 1, obręb Wilda, Poznań) to część podstrefy stanowiącej fragment obszaru funkcjonalnego śródmieścia, obecnie stanowiący obszar władania PKP, o powierzchni 2,8 ha. Działka położona jest w niezwykle dogodnej, w kwestii dostępności komunikacyjnej, lokalizacji. Jej teren ograniczony jest ulicami: Przemysławą od wschodu, oraz Matyi od północy. Od strony zachodniej obszar Wolnych Torów sąsiaduje z powstającym obecnie Zintegrowanym Centrum Komunikacyjnym, spajającym Dworzec Główny PKP z Dworcem PKS, oraz zbiorową komunikacją miejską, w sąsiedztwie galerii handlowej.*

### **3. Koncepcja zagospodarowania terenu Wolnych Torów**

*Koncepcja zagospodarowania terenu Wolnych Torów wprowadza zabudowę mieszkaniową, której liczba kondygnacji dopasowuje się do standardu wyznaczonego przez istniejące budynki mieszkalne Wildy (5 kondygnacji).*

*Główne wejście na teren objęty opracowaniem, tzw. „brama wprowadzająca”, zaproponowane zostało o strony Dworca PKP. Wejście to stanowi jedyną lukę w tej części projektu. Budynkowi usługowemu stojącemu w miejscu, w którym zlokalizowano wejście do wnętrza nadano kształt litery L, domykając tym samym cały układ. By zniwelować wrażenie całkowitego zamknięcia i izolacji proponowanej struktury, wprowadzono prześwit w pierwszej kondygnacji budynku usługowego, w miejscu załamania bryły obiektu. Dzięki temu zabiegowi pozwolono na zachowanie ważnej osi widokowej.*

*Zaproponowany układ gwarantuje powstanie struktury domykającej zwartość ściany urbanistycznej, tworzonej wraz z budynkiem nowego dworca i centrum handlowego. Strefa ta jednocześnie stworzy enklawę usługową o znamionach odrębności, aczkolwiek dogodnie skomunikowaną z pozostałymi elementami planowanej struktury. Fakt, iż analizowany teren zapisany został w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego jako obszar możliwego wprowadzenia zabudowy bardzo wysokiej, buduje wyjątkowe możliwości kompozycyjne. Wprowadzenie wysokich dominant architektonicznych zdecydowanie wyodrębniłoby powstający układ z istniejącego otoczenia, kształtując charakterystyczny krajobraz dzielnicy biurowej. Wprowadzonym elementom wysokościowym układu nadano wysokość 70, 80, oraz 110 m. Wieżowce umieszczono w centralnej części terenu, tym samym pozwalając na umieszczanie na obrzeżach obszaru opracowania obiektów niższych, wysokością dopasowujących się do historycznej zabudowy Wildy. Ważnym elementem koncepcji są osie widokowe, które pełnią szczególną rolę w kształtowaniu walorów wizualno – estetycznych tworzonej struktury. Główne wejście do wnętrza urbanistycznego zaproponowano od strony północno zachodniej. Wejście stanowi otwarcie kierunkowe, które prowadzi wzrok przechodniów z jednej strony na najatrakcyjniejsze elementy tworzonego układu wewnątrz, zaś z drugiej strony na krajobraz miejski śródmieścia Poznania.*

*Wprowadzenie przejść – korytarzy w najniższych kondygnacjach budynków wzmacnia wrażenie otwartości i usprawnia komunikację pieszą. Wąskie przejścia prowadzą w stronę rozległego, otwartego placu, stanowiącego przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców dzielnicy z ludnością obsługiwaną w ramach funkcjonowania projektowanej strefy usługowej. Duża powierzchnia wewnętrznego placu, wprowadzona została, by zapobiec zagrożeniu stworzenia studni urbanistycznej, wąwozu miejskiego*

zdominowanego przez budynki wysokościowe, potęgujące w obserwatorze uczucie przytłoczenia, a nawet zagrożenia.

Liczne przejścia, również te wkomponowane w ściany budynków zapraszają przechodniów do odwiedzenia wnętrza, stanowią otwarcia kierunkowe, zapraszające. Wartości powierzchni zajętych przez określone funkcje zawarte zostały w tabeli „Bilans terenu”, zamieszczonej poniżej.

**BILANS TERENU**

ZABUDOWA MIESZKANIOWA	20%
ZABUDOWA USŁUGOWA	40%
KOMUNIKACJA	20%
ZIELEŃ	20%

## **Zakończenie**

*Reasumując, na analizowanym terenie nastąpić powinna aktywizacja terenów zdegradowanych, oraz integracja przestrzeni miejskiej, dzięki czemu tkanka śródmiejska zyska ciągłość i czytelność. Stworzony powinien zostać układ urbanistyczny wplatający się płynnie w istniejącą lukę zabudowy.*

*Nowe obiekty architektoniczne muszą uwzględniać kontekst urbanistyczno - architektoniczny dzielnic wielkomiejskich i do nich nawiązywać. Nowa zabudowa wprowadza lub kontynuuje zasadę zabudowy kwartałowo – pierzejowej o wysokich walorach estetycznych i kompozycyjnych. Należy zadbać o zachowanie relacji przestrzennych zespołów urbanistycznych z terenami zieleni poprzez wyznaczenie połączeń, otwarć, panoram, punktów widokowych itp.*



