

## Streszczenie rozprawy doktorskiej

„Przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne czołowych dworców kolejowych  
w kontekście procesów demolowania i rewitalizacji.  
Studium wybranych przykładów w miastach europejskich”

Wpływ transportu szynowego był kluczowy dla rozwoju układów przestrzenno-funkcjonalnych miast epoki przemysłowej. Świadczy o tym między innymi intensywne użytkowanie terenów, gdzie zlokalizowano linie i dworce kolejowe. Wokół stacji powstawały funkcje miejskie kooperujące z koleją (np. tereny składowe, magazynowe, fabryki). Celem tych działań w procesie kształtowania organizacji przestrzeni miejskiej była minimalizacja kosztów i czasu przeładunku dostarczanych surowców i wytworzonych produktów, a tym samym usprawnienie transportu i podniesienie efektywności produkcji. Przewóz pasażerów początkowo był drugorzędną kwestią, która jednakże w niektórych regionach Europy jeszcze w XIX wieku (a w innych później) stała się pierwszorzędną bądź przynajmniej równorzędną. Przewóz pasażerów powodował bowiem z czasem szybszą migrację ludzi do miast. Umożliwiał dojazdy do pracy z obszarów podmiejskich, a także stopniowo stymulował wzrost ruchliwości przestrzennej Europejczyków.

Autor podjął próbę przedstawienia zagadnienia analizy uwarunkowań i konsekwencji przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych terenów miejskich, które są rezultatem przebudowy czołowych dworców kolejowych w trzech wybranych miastach w Europie: Wiedniu w Austrii, Lipsku w Niemczech i Łodzi w Polsce. Kontekstem przeprowadzonych badań były procesy demolowania i rewitalizacji, które tym przekształceniom towarzyszą. Istotą prowadzonych przebudów było uzyskanie przez dworce funkcji przelotowości, a inwestycje realizowano jako megaprojekty rewitalizacyjne.

Główny **problem badawczy** sformułowano jako pytanie: w jaki sposób przebudowa czołowego dworca kolejowego realizowanego jako element megaprojektu rewitalizacyjnego (rdzeń megaprojektu) wpływa na strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta?

Aby można było znaleźć poprawną naukowo odpowiedź na tak postawione pytanie opracowano dodatkowo trzy **pytania szczegółowe**. Strukturalizują one tok postępowania analitycznego przyjętego przez autora i precyzują kolejne etapy badawcze:

- 1) Czym charakteryzowała się struktura przestrzenna i funkcjonalna dworców kolejowych oraz ich otoczenia bezpośrednio przed rozpoczęciem ich przebudów?
- 2) Jakie formy przekształceń przestrzennych i funkcjonalnych wystąpiły na terenach kolejowych w wyniku przebudowy?
- 3) Jaka jest charakterystyka nowej organizacji zrewitalizowanej przestrzeni miejskiej?

W **hipotezie** będącej podstawą prowadzonych studiów terenowych przyjęto, że zasięg, wielkość i rodzaj konsekwencji przestrzennych i funkcjonalnych procesu rewitalizacji terenów kolejowych, towarzyszącego przebudowie dworca czołowego w przelotowy realizowanej jako megaprojekt zależy od: trybu prowadzenia megaprojektu, sposobu uzyskania przelotowości oraz lokalizacji obiektu w mieście.

Dla potrzeb postawionego w rozprawie problemu badawczego autor posłużył się metodą wielokrotnego eksplanacyjnego geograficznego studium przypadku z trzema jednostkami zanurzeniowymi, w której dodatkowo zawarł pięć metod badawczych właściwych dla geografii osadnictwa: badania terenowe wykonywane *in situ*, analiza geograficzna, metody statystyczne, metody matematyczne, metody historyczne. W przyjętej metodologii analizowanym tytułowym przypadkiem są przebudowy czołowych dworców kolejowych mające na celu dodanie funkcji przelotowości.

W analizowanych miastach przeprowadzono dogłębne badania *in situ*, mające na celu analizę struktury morfogenetycznej i przestrzenno-funkcjonalnej, koncentrując się na inwentaryzacji i dokumentacji fotograficznej fragmentów miast sąsiadujących z wybranymi dworcami kolejowymi. Badania terenowe uzupełnione zostały analizą porównawczą programowanych założeń projektowych oraz wykonanych realizacji. Ponadto zidentyfikowano rytm wykorzystania przestrzeni w obszarze objętym badaniem, rejestrując schematy pieszych i dostępność poszczególnych części obszaru.

Każda z analizowanych przebudów potwierdziła zasadność przyjętej hipotezy. W Wiedniu stwierdzono, że nowy przelotowy dworzec Wien Hauptbahnhof powstał jako rdzeń megaprojektu rewitalizacyjnego prowadzonego w trybie **jednego zwartego projektu** (Bahnhof Wien - Europa Mitte), który w całości, na wszystkich etapach jest zarządzany przez władze miejskie. Przelotowość uzyskano tam poprzez wyniesienie torów ponad poziom terenu (na estakadę), a dworzec wraz z innymi punktami usługowymi zlokalizowano pod nimi. W Lipsku badania terenowe wykazały, że uzyskanie funkcji przelotowości przez dworzec

Leipzig Hauptbahnhof dzięki budowie tunelu średnicowego spowodowało uwolnienie znacznych obszarów znajdujących się na powierzchni. Megaprojekt rewitalizacyjny, w którym przebudowa dworca jest rdzeniem, był prowadzony w trybie **projektu etapowanego, ciągłego**. Pierwszym etapem było wykonanie tunelu, dzięki któremu uzyskano funkcję przelotowości. Kolejnymi etapami tego megaprojektu są działania sekwencyjne, podejmowane w kolejnych latach, których celem są przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne terenów położonych wokół dworca głównego. Etapowanie w tym megaprojekcie wiąże się przede wszystkim z możliwościami inwestycyjnymi (dostępnością środków finansowych) lokalnych władz samorządowych miasta. Natomiast podczas badań w Łodzi ustalono, że choć dworzec Łódź Fabryczna został jako obiekt w pełni przygotowany do funkcjonowania jako przelotowy, to niestety w chwili obecnej nadal jest dworcem czołowym. Spowodowane jest to wieloma czynnikami, które skutkują opóźnieniami w budowie tunelu średnicowego. Przebudowa dworca Łódź Fabryczna wraz z realizowaną niemal w tym samym czasie rewitalizacją kompleksu dawnej elektrowni EC1 są dwuelementowym rdzeniem megaprojektu rewitalizacyjnego Nowe Centrum Łodzi realizowanego na terenach o powierzchni 100 ha centralnie zlokalizowanych w mieście. Nowe Centrum Łodzi zostało przez autora zaklasyfikowane jako **megaprojekt rozdrobniony, fragmentaryczny**. Jest on bowiem realizowany jako oddzielne, pojedyncze projekty wykonawcze, przez wielu inwestorów równocześnie. Wyjątkowość koncepcji Nowego Centrum Łodzi wynika z istnienia dwuelementowego rdzenia megaprojektu rewitalizacyjnego. Każdy z jego elementów składowych (dworzec i EC1 Miasto Kultury) w inny sposób stymuluje przekształcenia przestrzenno-funkcjonalne na obszarze megaprojektu oraz terenów sąsiadujących. Pod tym względem Nowe Centrum Łodzi jest unikatowym projektem w grupie badanych megaprojektów.

Przeprowadzona procedura badawcza oraz wyniki uzyskane podczas studiów terenowych, uzupełnione analizą ilościową wykonaną przy zastosowaniu metody Perkala potwierdziły sformułowaną hipotezę badawczą. Wszystkie badane przypadki w miastach europejskich: Wiedniu, Lipsku i Łodzi wykazują wyraźnie, że zasięg, wielkość i rodzaj konsekwencji przestrzennych i funkcjonalnych procesu rewitalizacji terenów kolejowych, towarzyszącego przebudowie dworca czołowego realizowanej jako megaprojekt zależy od: trybu prowadzenia megaprojektu, sposobu uzyskania przelotowości oraz lokalizacji obiektu w mieście.