



WYDZIAŁ
ARCHITEKTURY

Imię i nazwisko studenta: Yuliya Klimuk

Nr albumu: 183933

Poziom kształcenia: Studia drugiego stopnia

Forma studiów: stacjonarne

Kierunek studiów: Architektura

Specjalność/profil: -

PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

Tytuł pracy w języku polskim: Humanizacja centralnej struktury miasta na przykładzie Brześcia

Tytuł pracy w języku angielskim: Humanization of the central structure of the city on the example of Brest

Opiekun pracy: dr inż. arch. Magdalena Rembeza

Data ostatecznego zatwierdzenia raportu podobieństw w JSA:

STRESZCZENIE

Tematem opracowywania pracy dyplomowej jest stworzenie koncepcji zagospodarowania oraz humanizacji częściowo zdegradowanej przestrzeni centrum miasta na przykładzie Brześcia (Białoruś). Brześć znajduje się na południowo-zachodniej części Białorusi i graniczy z takimi państwami jak Polska i Ukraina. Teren opracowania jest zlokalizowany przy głównym szlaku pieszym oraz w pobliżu osi kształtującej miasto.

Projekt skupia w sobie opracowanie wytycznych urbanistycznych i architektonicznych, które umożliwią humanizację przestrzenną Brześcia. Szczegółowo rozwiązywany jest teren starego dworcu oraz otaczający jego parking autobusowy

Słowa kluczowe: dworzec autobusowy w Brześciu, humanizacja terenów podworcowych, problem dehumanizacji, narzędzia humanizacji

Dziedzina nauki i techniki, zgodnie z wymogami OECD: Nauki inżynierskie i techniczne, Inżynieria lądowa, Inżynieria architektury.

ABSTRACT:

The subject of the diploma thesis to create a concept of the landscaping and humanization of a partially degraded area, which is located in the city center by example of Brest (Belarus). Brest is located in the southwestern part of Belarus and borders with countries such as Poland and Ukraine. The study area is located at the main walking trail and also next the city shaping axis.

The project involves the development of urban and architectural guide lines that enable the spatial humanization of Brest. The most developed in details areas are: the area of old bus station and the surrounding bus parking.

Keywords: bus station in Brest, humanization of areas of the bus station lands, the problem of the dehumanization, the methods of humanization

SPIS TREŚCI

I WPROWADZENIE

1. WSTĘP I CEL PRACY.....	5
2. Czym jest humanizacja w strukturze tkanki miejskiej.....	5
2.1. Cel procesu humanizacji.....	7
2.2. Przyczyny dehumanizacji miast.....	8
2.3. Narzędzia i metody humanizacji przestrzeni miejskiej.....	9
3. Humanizacja przestrzeni miejskiej na wybranych przykładach	
3.1. Woonerfyw centrum Łodzi.....	11
3.2. Procesy humanizacji w Nowym Jorku.....	12
3.3. Rewitalizacja dzielnicy w Kopenhadze.	13
3.4. Wnioski ze studiów przypadków.	16
4. Geneza problemu dehumanizacji centrum Brześcia	
4.1. Brześć – ogólne dane o mieście.....	17
4.2. Przyczyny degradacji stref funkcjonalnych.....	17
4.3. Wpływ zmian na tereny centralne: podworcowe oraz handlowe.....	21
4.4. Wnioski.....	22

II ANALIZY

1. Lokalizacja obszaru w strukturze miasta.....	23
2. Układ urbanistyczny	
2.1. Szwarz plan.....	23
2.2. Układ funkcjonalny.....	24
2.3. Układ komunikacyjny.....	26
2.4. Układ przestrzeni publicznych.....	27
2.5. Układ zieleni miejskiej.....	28
2.6. Schemat godzin pracy terenu.....	28
3. Wytyczne do projektu	
3.1. Analiza SWOT.....	29
3.2. Wytyczne - skala urbanistyczna.....	30
3.3. Wytyczne - skala architektoniczna.....	31

III OPIS KONCEPCJI

1. Dane ogólne	
1.1. Przedmiot opracowania.....	31
1.2. Zakres opracowania.....	31
2. Stan istniejący.....	31
3. Ogólne wytyczne zagospodarowania obszaru projektowego w skali dzielnicy.....	32
4. Koncepcja zagospodarowania obszaru.	
4.1. Program funkcjonalny.....	33
4.2. Ukształtowanie terenu.	34
4.3. Projekt zieleni.....	34
4.4. Miejsca postojowe oraz parking podziemny.....	34
4.5. Rozwiązania szczegółowe obszaru.....	35

5. Obiekty projektowane	
5.1. Forma architektoniczna.....	35
5.2. Układ funkcjonalny.....	36
6. Opis techniczny	
6.1. Parametry techniczne obiektu.....	36
6.2. Bilans pomieszczeń.....	36
6.3. Konstrukcja budynków.....	39
6.4. Instalacje wewnętrzne.....	39
6.4.1. Instalacja zimnej i ciepłej wody użytkowej.....	39
6.4.2. Instalacje kanalizacji deszczowej.....	39
6.4.3. Instalacja kanalizacji sanitarnej.....	39
6.4.4. Instalacja IT.....	40
6.4.5. Instalacja ciepłna.....	40
6.4.6. Wentylacja.....	40
6.5. Rozwiązania materiałowe.....	40
6.6. Dostępność dla osób niepełnosprawnych.....	40
6.7. Ochrona przeciwpożarowa	40
7. Podsumowanie.....	41
8. Bibliografia.....	41
9. Spis Ilustracji.....	42
10. Załączniki.....	43

I WPROWADZENIE

1. WSTĘP I CEL PRACY

W poniższej pracy został poruszony temat humanizacji przestrzeni miejskiej na przykładzie miasta Brześć, przyczyny degradacji i izolacji terenów centralnych i otaczających terenów miasta.

Pierwszy etap pracy skupia się na zebraniu i opracowaniu materiału, na podstawie którego zostały wyciągnięte wnioski dotyczące ustalenia odpowiednich rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych. Kluczowym dla niniejszego opracowania jest zrozumienie uwarunkowań w skali urbanistyczno-architektonicznej, historii i kształtowania przestrzeni centrum miasta oraz powiązania terenu z otaczającymi dzielnicami.

Ważnym było stworzenie zhumanizowanej przestrzeni, która umożliwi relacje i zaludnienie obszarów podległych degradacji. Również nie mniej istotnym było generowanie integracji człowieka z miastem oraz powiązań funkcjonalno-przestrzennych. Niniejsze opracowanie polega na analizie projektowania pod kątem potrzeb ludzkich, w tym zapobieganiu utworzenia pustych stref niewykorzystywanych w strukturze tkanki miasta. Warto przy tym zaznaczyć niemożliwość dokładnego określenia potrzeb całej społeczności miasta; wstępnie są ustalone potrzeby mieszkaniowe, miejsc pracy, usług różnego rodzaju oraz powiązanie ich pomiędzy sobą. Problem dehumanizacji w Brześciu najczęściej powstaje przez brak postępującego planowania. Zazwyczaj jako dominantę projektanci wyznaczają funkcję mieszkalną. Pozostała infrastruktura powstaje z mocnym opóźnieniem. Powyżej opisana sytuacja powoduje brak jednolitego rozwoju planowania struktury tkanki miejskiej i krajobrazu. By tego uniknąć, konieczne jest podjęcie decyzji na podstawie analiz, całościowych działań planistycznych, których temat został podjęty w tym opracowywaniu.

Ponadto dla opracowania urbanistycznego takich terenów jak centrum miasta, ważnym jest stworzenie struktury, w której obszar ma możliwość jednolicie „pracować” całodobowo przy regularnej intensywności ruchu pieszego oraz samochodowego. W Brześciu obecnie miasto ożywa na kilka godzin podczas przemieszczenia się ludzi do pracy rano lub wieczorem. W dzień i w nocy dzielnica pozostaje opustoszała, co powoduje dominację jednej funkcji, rozgraniczenie stref życia i aktywności człowieka. W tym momencie istnieje nawet możliwość przesłabienia kolejności przekształcania się stref funkcjonalnych w dzielnice. Obecna sytuacja powoduje również skupienie wszystkich funkcji społecznych w jednym miejscu. Mogą być one otwarte jako skwer lub zamknięte jako galeria. Projektowanie w taki sposób powoduje monofunkcjonalność terenów. Funkcja mieszkaniowa jest odseparowana od funkcji usługowej i stref publicznych, co powoduje powstanie potrzeby przemieszczenia się ludzi pomiędzy dzielnicami o różnych funkcjach.

Podsumowując, dla projektowania przestrzeni centrum miasta ważny jest całościowy proces planowania przestrzennego oraz jego indywidualność i dopasowanie do potrzeb ludzi, danego obszaru i jego otoczenia. Teren zagospodarowany na nowo powinien współpracować z ludzką naturą, odczuwać dialogi mieszkańców, uszczegóławiać najbardziej subtelne elementy. Ważnym jest uwzględnienie przyszłości, pamiętanie o przeszłości oraz podejmowanie świadomych i przemyślanych decyzji w czasie rzeczywistym.

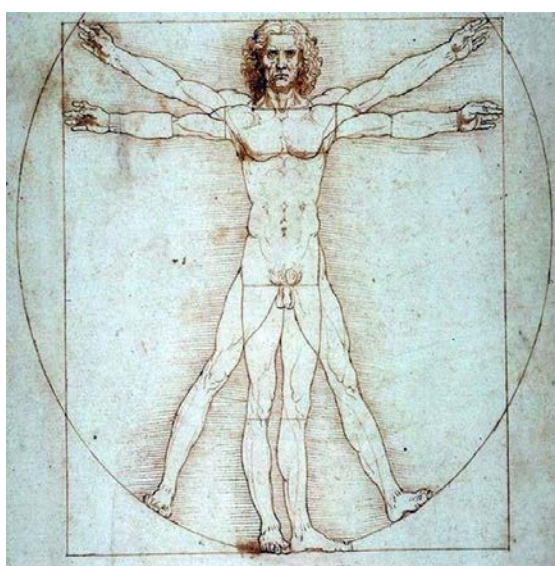
2. Czym jest humanizacja w strukturze tkanki miejskiej

Ogólne określenie pojęcia humanizacji podaje „Mały słownik Języka Polskiego” (1968 r.) [3]: „(u)czynienie czego bardziej ludzkim, łagodnym, humanitarnym; przystosowanie czego do potrzeb człowieka”.

„Słownik Języka Polskiego” (2017 r.) [4] przedstawia humanizację jako „dostosowanie jakiejś dziedziny życia do potrzeb i możliwości człowieka, zgodnie z zasadami humanizmu”.

Pojęcie humanizmu w przestrzeni podaje K.Barełkowska [2]: „*poprzez humanizację przestrzeni należy rozumieć działania mające na celu dostosowanie przestrzeni do szeroko pojętych potrzeb człowieka, mające na celu tworzenie bezpiecznej, przyjaznej i wartościowej struktury miejskiej która zapewni mieszkańcom optymalne warunki zamieszkania, pracy, wypoczynku ale i przyczyni się do pielęgnowania wartości społeczno-kulturowych*”

Wyżej opisane pojęcia wskazują na to, że podmiotem działań jest człowiek i jego potrzeby. Oddawna odniesieniem dla architektów był człowiek Witruwiański narysowany przez Leonarda da Vinci. Na rysunku tego malarza renesansu człowiek przedstawia harmonię, ład, piękność, doskonałość. Koło jest symbolem zewnętrżności i bezgraniczności, natomiast kwadrat symbolizuje wewnętrżność. Schemat pokazuje znaczenie proporcji środowiska, ciała i ducha. Architekt powinien uwzględniać ludzką skalę przy projektowaniu przestrzeni oraz rozumieć człowieka jako punkt centralny w nieskończoności, jako początek i koniec jednego układu. Współczesni architekci wykorzystują sylwetkę człowieka jako punkt odniesienia do pokazania proporcjonalności na wizualizacjach projektowanych obiektów.



Rys.1. Człowiek witruwiański – Leonardo da Vinci.

Pojęcie humanizacji przestrzeni można traktować jako proces dostosowania zasad funkcjonowania ludzi na danym obszarze do współczesnych standardów cywilizacyjnych. Adaptując wszystkie określone pojęcia na cele praktyczne, można wnioskować, że humanizacja jest niemożliwa bez zagospodarowania terenu, ustalenia form przestrzeni wspólnych, naprawy stanu i kształtu zabudowy, funkcjonowania oraz wykorzystania współczesnych infrastruktur technicznych. Zhumanizowaną przestrzenią jest miejsce zachęcające do korzystania z niego przez wszystkie grupy społeczne. Komfortowa, estetyczna przestrzeń zawsze przyciąga ludzi. Pomyślnie zaprojektowane komunikacji i relacje z otoczeniem doprowadzą do dobrego funkcjonowania przestrzeni.

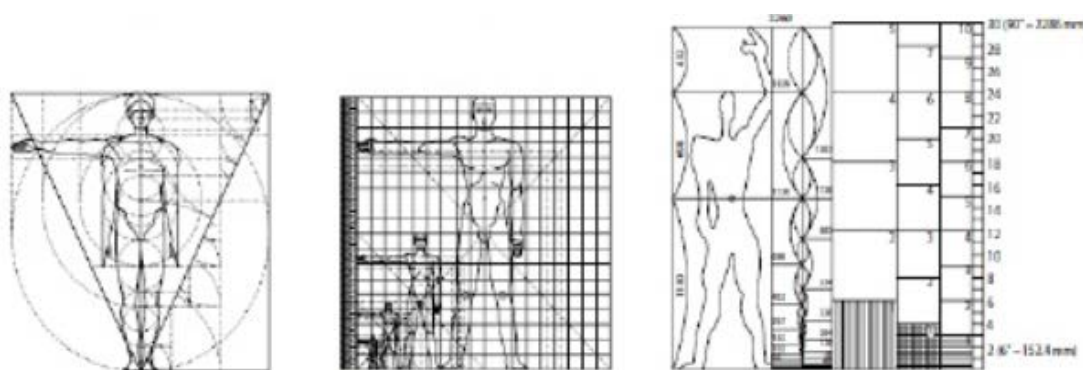
Architekt powinien zwracać uwagę na wykorzystanie elementów przyrodniczych. Elementy naturalne przyciągają ludzi, sprawiając, że nasycone nimi miejsca, zwłaszcza w intensywnie zabudowanych rejonach miasta, łatwo stają się lubianymi miejscami spotkań[5].

Jeżeli mówić o zmianie zasad humanizacji przestrzeni w przyszłości, to zgodnie z biologią człowieka duża ilość potrzeb będzie niezmienna. Oczywiście z czasem będą pojawiać się coraz to nowe indywidualne potrzeby ludzkie, ale główne kierunki pozostaną niezmiennie. Pojęcie potrzeby ludzkiej można identyfikować jako brak

czegoś wymagający satysfakcji. Projektując przestrzeń, która potrafi zlikwidować ten brak, tworzymy po prostu zhumanizowane miasto dla ludzi.

Dzisiaj już można zauważyć wzrost ilości przestrzeni dedykowanych dla ludzi w wielu miastach. Coraz więcej ulic projektuje się w sposób zamknięty do ruchu samochodowego, adaptując je na potrzeby pieszych. Coraz częściej można spotkać zrewitalizowane, kiedyś opustoszałe, przestrzenie przemysłowe, pokolejowe, podworcowe. Współczesne architekci podkreślają także wagę rewitalizacji nabrzeża rzek lub zbiorników wodnych oraz terenów zielonych. Częściej już spotyka się miejsca dla wypoczynku, gdzie można się zatrzymać, spędzić czas, skorzystać z wielu usług lub uprawiać sport. Można powiedzieć, że projektanci konkurują w przekształcaniu przestrzeni w sposób bardziej humanitarny.

W przestrzeni zhumanizowanej człowiek odczuwa komfort psychiczny i fizyczny. Zgodnie z piramidą Masłowa, potrzeby różnią się zależnie od wieku. Ale zapotrzebowanie miłości człowiek przeżywa bez względu na etap życia. Podczas projektowania przestrzeni dla ludzi projektant musi uwzględnić ten czynnik.



Rys.2. Modulory – Adolf Zeising, Aulis Blomstedt, Le Corbusier.

2.1. Cel procesu humanizacji

Aby proces humanizacji miał skuteczne wyniki, należy odnieść się do jego głównych celów. Celem głównym humanizacji przestrzeni jest podniesienie jakości życia społeczeństwa. Zakres działań powinien być związany z funkcjonowaniem terenu i zabudowy oraz polityką miejską.

Po wprowadzaniu działań celujących w humanizację obszarów powinnyśmy uzyskać następujące skutki:

- znaczną poprawę jakości wyposażenia budynków,
- poprawę czystości powietrza poprzez ograniczenie źródła zanieczyszczenia gazem i kurzem,
- zmniejszenie hałasu,
- uporządkowanie, uzupełnienie oraz poprawę estetyki stref zielonych,
- poprawę estetyki obiektów i przestrzeni publicznych,
- uzupełnione tereny zabudowy,
- uzupełnione strefy usługowe,
- poprawę ład przestrzennego oraz krajobrazowego,
- korektę i uzupełnienie ścieżek pieszych i rowerowych, dróg samochodowych,
- wystarczającą ilość miejsc parkingowych,
- dostosowaną do potrzeb człowieka przestrzeń publiczną.

W rzeczywistości spełnienie wszystkich powyżej opisanych celów jest trudne ze względu na zbyt gęste zagęszczenie struktury tkanki miejskiej zabudową. Współczesne procesy kształtowania miast coraz częściej są skoncentrowane na terenach zabudowanych. Rozwój w takiej przestrzeni jest możliwy przez wykorzystanie rezerw istniejących. Istotną rolę odgrywa nie tylko potrzeba zachowania jednostek historycznych, ale także podniesienie estetyki i odnowienie instalacji technicznych. Powinnyśmy uwzględniać również charakter zabudowy. Dehumanizację przestrzeni często powoduje problem lokalizacji prywatnych garaży lub zabudowy gospodarczej. Rzadko właściciele zgadzają się zrezygnować z takich obiektów, powodując w ten sposób dezorganizację przestrzeni oraz zaburzenie ładu przestrzennego.

Ze względu na lokalizację projektowanych obszarów w sąsiedztwie z terenami, które są już wykorzystywane przez ludzi, musimy uwzględnić konieczność zbudowania relacji pomiędzy dzielnicami, która to relacja miałaby na celu wytworzenie całościowej i organicznie funkcjonującej struktury miejskiej. Projektując współczesne miasto, projektant musi unikać zabudowywania przestrzeni w sposób nieproporcjonalny i niekoherentny. Architekci muszą uwzględniać potrzeby mieszkańców oraz kolejność i rytm działalności użytkowników, przy czym ważnym jest wzięcie pod uwagę funkcji przylegającej zabudowy. Tworzenie relacji z układem staromiejskim będzie odbywać się w zupełnie inny sposób niż z obiektami oświaty. Komunikacja pomiędzy dzielnicami powinna być właściwa i czytelna.

2.2. Przyczyny dehumanizacji miast

Zhumanizowana przestrzeń miejska zabezpiecza maksymalną ilość potrzeb maksymalnej ilości mieszkańców. Ludzie czują się w takiej przestrzeni bardzo wygodnie, co wzbudza chęć pozostania na takim obszarze jak najdłużej. Humanizacja przestrzeni pomaga dostosować tereny do szeroko pojętych potrzeb człowieka. Celem jest tworzenie przyjaznej, bezpiecznej i wartościowej struktury miejskiej, która zapewnia mieszkańcom optymalne warunki zamieszkania, pracy i wypoczynku. Im wyższy poziom cywilizacyjny, tym większy jest zakres wymogów i potrzeb. Przede wszystkim przestrzeń publiczna jest miejscem spotkań, ludzkich interakcji, bycia razem. Dehumanizacja terenu powoduje szereg konfliktów pomiędzy ludźmi a transportem, życiem prywatnym a społecznym, obiektem architektury a środowiskiem itd. Również proces dehumanizacji ma negatywny wpływ na zachowanie ludzi w przestrzeni. Brak zabezpieczenia potrzeb człowieka jest jednym z czynników chaotycznej struktury miejskiej oraz separacji grup społecznych.

Jednymi z głównych potrzeb ludzkich są bezpieczeństwo i estetyka. Surowa zabudowa oraz zdegradowane tereny w jej otoczeniu tworzą wizualnie niedostępną przestrzeń. Obecnie odremontowane elewacje posiadają niedogłądane ogródki. Brak estetyki oraz zagospodarowania terenów nie zachęca ludzi do odwiedzania takiej przestrzeni.

Bez względu na postęp urbanizacyjny potencjał miasta jest niewykorzystany w pełnym stopniu. Przeszkodą dla równomiernego natężenia ruchu są określone godziny pracy stref funkcjonalnych przestrzeni oraz przylegających terenów. Po zamknięciu stref biurowo-usługowych oraz handlu poziom aktywności na terenach centrum miasta cierpi spadek. Wraz z tym, ze względu na bezpieczeństwo, w strukturze miejskiej pojawiają się tereny zamknięte i ogrodzone, co oczywiście powoduje odludnienie przestrzeni. Zbyt prywatna atmosfera ogranicza możliwość przypadkowych kontaktów międzyludzkich. Ponadto brak oświetlenia nie zaprasza ludzi do przebywania na danym terenie, ponieważ potrzeba bezpieczeństwa jest jedną z głównych. Przy projektowaniu współczesnej przestrzeni architekt musi rozpatrywać oświetlenie nie tylko jako dodatek funkcjonalny lub dekoracyjny, ale również jako element podwyższania jakości życia człowieka. Celem jest pozytywna współpraca człowieka z nocnym

otoczeniem. Przez przemyślane wykorzystanie sztucznego światła można stworzyć zupełnie inny scenariusz eksploatacji przestrzeni w różnych godzinach oraz uzyskać efekt miasta całodobowego.

Dewastacja obiektów, pojawienie się bezdomnych i narkomanów nawet epizodycznie w ciągu dnia, również tworzy niekorzystny obraz terenów i bariery psychologiczne dla mieszkańców. Często zdarza się, że po decyzji o wprowadzaniu rewitalizacji, trwa długa realizacja, co też nie sprzyja integracji ludzi z przestrzenią. Również podczas długotrwałej zabudowy może zmienić się kształt i funkcje przylegających terenów i po zakończeniu projektu istnieje możliwość straty pierwotnego kontekstu.

Zniszczenie zieleni oraz degradacja terenów nadwodnych również powodują odludnienie obszarów. Człowiek zawsze dążył do kontaktu z naturą, pięknymi przestrzennymi widokami oraz czystym powietrzem.

Brak rozgraniczeń chodników i dróg rowerowych często powoduje konflikty pomiędzy użytkownikami przestrzeni. Szlaki piesze powinny być szerokie i uwzględniać potrzeby różnych grup wiekowych. Brak powyżej opisanych cech powoduje konflikty pomiędzy młodzieżą, seniorami i rodzicami z wózkami z małymi dziećmi. Zdegradowana komunikacja samochodowa oraz brak miejsc parkingowych i parkowanie samochodów w miejscach niededykowanych dla tego celu generują brak możliwości przejścia dla użytkowników danej przestrzeni, jak również powodują korki i wypadki. Duża ilość naziemnych parkingów tworzy szarą przestrzeń pozbawioną zieleni, miejsc wypoczynku i spotkań. Złe posadowienie parkingu również powoduje dehumanizację, na przykład wzdłuż głównej pieszej osi komunikacyjnej.

Podsumowując, można powiedzieć, że głównym problemem rozwoju współczesnych terenów jest wysoki stopień urbanizacji. W tym przypadku mówimy o gęstości zabudowy, obecności rosnącej sieci transportowej i wycięciu drzew. Pojawienie się nowych atrakcyjnych miejsc dla ludzi i ich dalszy rozwój może mieć pozytywny wpływ na jakość środowiska w aspekcie przestrzennym i społecznym. Zagospodarowanie przestrzeni publicznej powstaje nie tylko jako miejsce relaksu, a również łączy handel, religię, wakacje, teatr, restauracje, debatę polityczną, edukację. Wymienione powyżej negatywne zjawiska powodują ukształtowanie zdeorganizowanej przestrzeni, w której ludzie nie chcą się zatrzymać. Poza tym w przypadku zhumanizowanego obszaru ważne jest funkcjonowanie odpowiadające codziennemu życiu mieszkańców. Dostępność sklepów spożywczych, stref oświaty, usługi rzemieślnicze itd. tworzą przyjazne miejsca dla ludzi.

2.3. Narzędzia i metody humanizacji przestrzeni miejskiej

Metody humanizacji przestrzeni można wyróżnić jako wprowadzane w dużej skali (kompleksowe) oraz w wprowadzane w mniejszej skali. Do metod kompleksowych można odnieść [20]:

- zagospodarowanie terenów w liniach rozgraniczających dróg, placów miejskich, bulwarów nadwodnych,
- ochrona i powiększanie zieleni miejskiej,
- ochrona i powiększanie zbiorników wodnych,
- kultywowanie idei rodzinnych ogrodów działkowych,
- idea rewitalizacji terenów pokolejowych,
- parki kulturowe.

Metody humanizacji wprowadzane w mniejszej skali można określić jako miastotwórcze, w tym: usługowe partery budynków, woonerfy, zielone ściany, zielone dachy, parki kieszonkowe, ogrody społeczne, kanały retencyjne, drobne formy architektury, meble miejskie oraz łąki kwietne i zielone torowiska.

Dla stworzenia idealnej przestrzeni projektanci powinni łączyć ze sobą jak najwięcej narzędzi. Razem modelują oni teren będący odpowiedzią na maksymalną ilość potrzeb człowieka. Dla udanej humanizacji istotnym

jest określenie modelu zachowania grup społecznych na terenie podlegającym rewitalizacji, tj. jak będzie wyglądać egzystowanie ludzi na danym obszarze. Przestrzeń powinna powstrzymać jeźdźców, żeby nie wykorzystywali jej tylko na cele tranzytu [20].

. W wielu miastach tereny przy drogach pozostają przestrzenią martwą, ludzie nie chcą zatrzymywać się na obszarze, który wygląda nago i pusto. Tereny przy drogach często są powiązane z miejskimi przestrzeniami publicznymi. Na przyulicznych chodnikach częstozlokalizowane są tarasy kawiarniane, obiekty sztuki różnego rodzaju mające na celu reklamę danej funkcji, zielen w donicach oraz ciekawe aranżacje. Również można podkreślić wartość relacji usług (np. kawiarni) i miasta. Strefy usługowe są wyrazem miejskości i przyspieszają zmiany w społeczeństwie. Takie miejsca od dawna były źródłem informacji oraz czynnikiem redukującym samotność.

W pasach zieleni w pobliżu dróg pojawiają się meble miejskie, które implikują odpoczynek mieszkańców lub schowanie się w cieniu. Ulice aranżowane w taki sposób przekształcają się w zaludnioną przestrzeń. Ulice miast powinny być multifunkcyjne i pełne miastotwórczych usług, usługowo-handlowych stref na parterze budynków, pięknych chodników, ławek i zieleni. We współczesnym mieście usługi w parterach mogą konkurować z centrami handlowymi przez różnorodność występujących wydarzeń. Na ulicach o spokojnym ruchu mogą występować woonyfunkcje łączącej deptaki z miejscami spotkań. Brak pionowego podziału na chodnik i jezdnię powoduje powiększenie ilości obiektów małej architektury, mebli miejskich, handlu. Wszystkie te narzędzia aktywizują życie w przyziemiach budynków.

Ważne ulice o dużym natężeniu ruchu pieszego są powiązane placami miejskimi, których kształt często zależy od ich funkcji. Większość placów przewiduje jednoczesne przebywanie dużej ilości ludzi, więc zazwyczaj tam odbywają się wydarzenia o charakterze masowym (demonstracje, koncerty, targowiska). Taki teren spełnia wiele potrzeb mieszkańców, ponieważ łączy w sobie życie handlowe, społeczne i kulturalne. Dobre relacje pomiędzy placem miejskim a zdegradowanym obiektem można stworzyć za pomocą rewitalizacji. Nowe zastosowanie starej zabudowy i zmiana funkcji ożywiają obszar miejski. Dobrym pomysłem do zaludnienia terenów jest wprowadzanie zieleni. Mogą to być rodzinne ogrody działkowe, ogrody społeczne lub ogrody pionowe, tak zwane zielone ściany. Użytkownicy poziomych ogrodów pomagają miastu różnicować zielen i zachować estetykę terenów. Pionowe ogrody poprawiają miejski krajobraz. Jeszcze jednym sposobem powiększenia ilości zieleni jest zielony dach. Takie dachy przede wszystkim mają wpływ na warunki klimatyczne miast (zmniejszenie wysp ciepła, poprawa jakości i wilgotności powietrza). Wprowadzanie zieleni ma dobry wpływ na sytuację ekologiczną: oczyszcza od smogu, produkuje tlen, powiększa powierzchnię biologicznie czynną, spełnia funkcje termoizolacyjne, poprawia akustykę budynków, służy lepszemu zagospodarowaniu wód opadowych. Drugim czynnikiem przyciągania ludzi są gry i siłownie plenerowe. Można je wprowadzić do parków kulturowych i kieszonkowych. Projektant musi również uwzględnić miejsca dla wybiegu psów. Przy kształtowaniu takich stref istotnym jest zachowanie dostępności dla użytkowników oraz nieprzeszkadzanie innym mieszkańcom.

Powyżej opisane metody są niezbędne do przywrócenia popularności przestrzeni miejskiej wśród ludzi w taki sposób, żeby zaludnienie stref nie było zjawiskiem epizodycznym. Wzrost intensywności i natężenia ruchu pieszego ma skuteczny wpływ na życie społeczne, kulturalne, socjalne oraz na ekonomikę miasta.

3. Humanizacja przestrzeni miejskiej na wybranych przykładach

3.1. Woonerfy w centrum Łodzi

Woonerf jest jedną z form humanizacji przestrzeni. To są ulice o uspokojonym ruchu, które łączą funkcje szlaków pieszych, parkingów, miejsca dla spotkań społecznych [16]. Przy wprowadzaniu woonerfów w strukturę miejską ulica zachowuje funkcje komunikacyjne, ale już o wysokim poziomie bezpieczeństwa i estetyki. Użytkownikami priorytetowo są ludzie - piesi i rowerzyści, którzy mogą korzystać nie tylko z chodników, ale również z całego przekroju ulicy, do tego przestrzeń jest pełna obiektów małej architektury, mebli miejskich oraz zielonych torowisk. Woonerf jest jednym ze sposobów projektowania przestrzeni publicznej w terenach mieszkaniowych [16.]. Partery budynków, zlokalizowanych na takich ulicach, w większości wypadków są o funkcji usługowo-handlowej. Pierwszy woonerf powstał w Holandii w Delft w latach 70tych XX wieku. Pierwszym woonerfem w Polsce powstała ulica 6 Sierpnia w centrum Łodzi [16].



Rys.3. Planowany układ woonerfu na ulicy 6 Sierpnia w Łodzi. Kolor zielony-strefa wyłącznie dla pieszych; kolor żółty-strefa wspólna dla ruchu kołowego i pieszego; kolor czerwony-strefa z zieleniami oraz ławkami.

Woonerf na ulicy 6 Sierpnia jest podzielony na dwie strefy: reprezentacyjną (od prawej strony rys.2) oraz techniczną (od lewej strony rys.3). Wcześniej było zaplanowano, że strefa techniczna będzie zawierać miejsca parkingowe dla samochodów, ale ostatecznie była przyjęta decyzja o zlokalizowaniu w tej części woonerfu czterech zieleńców, zawierających kaliny i rokitniki oraz ławek pomiędzy nimi. Sumarycznie Woonerf posiada 12 miejsc parkingowych. Zmiana organizacji ruchu wymuszająca zygzakowaty ruch pojazdów doprowadziła do powstania bezpiecznej przestrzeni dla pieszych, uniemożliwiając kierowcom przekraczanie prędkości oraz ułatwiła powstanie dobrej strefy handlowo-usługowej (z powodu ukształtowania tarasów i ogródków). W taki sposób zostały zaspokojone podstawowe potrzeby ludzkie, więc popularność tego miejsca znacznie wzrosła i miała wpływ na ekonomiczny rozwój gastronomii i handlu. Każdego roku odbywają się tam festiwale i urodziny woonerfu, co oczywiście przyciąga ludzi. Wzdłuż ulicy posadzonych jest 14 wiśni kanzan, które zwykle kwitną wiosną. Woonerf posiada dużą ilość stylizowanych lamp, ławek, stojaków na rowery. Przedłużeniem woonerfu jest ulica Traugutta. W tym miejscu woonerf również łączy reprezentacyjną oraz techniczną strefę przez odcinek przejściowy. Odróżnieniem woonerfu przy ulicy Traugutta od ulicy 6 Sierpnia jest brak zieleńców.



Rys.4. Woonerf na ulice Traugutta.



Rys.5. Ul. 6 Sierpnia przed i po przekształceniu w woonerf

3.2. Procesy humanizacji w Nowym Jorku

Jak przedstawiał Thomas Bender, Nowy Jork jest *miastem sprzeczności, połączenie starego i nowego, kultury niskiej wysokiej, tego, co różnorodne, z tym, co jednorodne, mnóstwa małych biznesów i kultury wielkich korporacji, w którym odnajdzie się każdy, kto będzie wytrwale szukał*[6]. Fenomen Nowego Jorku zawiera się w tym, że w takim dużym mieście każdy człowiek może znaleźć swoje miejsce, przy tym miasto pełni maksymalną ilość wykorzystywanych potrzeb i funkcji. Jednym ze świetnych przykładów wśród obiektów adaptowanych na potrzeby ludzkie jest park High Line. Wcześniej park High Line był nadziemną linią kolejową do obsługi ruchu towarowego. Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu linia kolejowa była zbudowana na estakadzie stalowej powyżej poziomu gruntu. Powodem takiej lokalizacji linii kolejowej była duża ilość wypadków. Po 1980 roku natężenie ruchu znacznie się obniżyło. Linia potrzebowała nowej funkcji użytkowej. W 2003 roku architekci zaproponowali projekt rewitalizacji tego terenu. W projekcie została zachowana główna funkcja pierwotna – komunikacyjna. Linia kolejowa została przetworzona na atrakcyjny ciąg pieszy ze strefami zieleni. Uwzględniając postępujący rozwój terenów mieszkaniowych, ukształtowanie parku było udanym pomysłem. Najbliższe tereny zieleni były zlokalizowane w znacznej odległości od tej dzielnicy. Powierzchnia betonowa oraz ukształtowanie ciągów pieszych przypomina geometrię rozjazdów kolejowych z jego charakterystycznymi promieniami. Atrakcyjności nadaje trajektoria szlaku, która kręci pomiędzy terenami zieleni. Obszary zieleni parku tworzą 50% powierzchni biologicznie czynnej. Niezwykłe kształty mebli miejskiej doprowadzają park do skali ludzkiej i humanizują przestrzeń. Cały teren jest podświetlony światłem LED, wyszczególniając takie różne elementy, jak detale konstrukcji, małą architekturę, zieleni. Wprowadzone działania zapewniają bezpieczeństwo oraz estetykę nocnego krajobrazu. Dla osób niepełnosprawnych są zaprojektowane dźwigi przeprowadzające na poziom estakady. Wystarczająca szerokość ciągów pieszych pozwala wygodnie przemieszczać się ludziom z wózkami dziecięcymi oraz osobom niepełnosprawnym w wózkach inwalidzkich.

Rewitalizacja linii kolejowej znacznie podwyższyła atrakcyjność terenów otaczających i zaczęła przyciągać mieszkańców. Wcześniej opuszczone działki graniczące z terenem zostały zabudowane, więc pojawiły się nowe relacje widokowe. Humanizacja terenu jest zaprojektowana przy wykorzystaniu głównych jej narzędzi: rewitalizacja, powiększenie zieleni, małe formy architektoniczne i meble miejskie, wygodne ciągi komunikacyjne. Oczywiście działania mają wpływ nie tylko społeczny, ale i ekonomiczny.



Rys.6. Dawna linia kolejowa do rewitalizacji



Rys.7. Dawna linia kolejowa po rewitalizacji

Obecnie tempo życia mieszkańców powoduje brak czasu dla siebie. Takie potrzeby ludzkie jak relaks, komfort, odkrycie czegoś nowego odchodzą na drugi plan. Przestrzenie publiczne, skwery zielone są najlepszym przystankiem dla tych celów. Aktualnie pandemia ogólnie zmieniła stosunek do terenów naturalnych. Do istniejących potrzeb została dodana potrzeba zachowywania dystansu, co utrudnia naprawę relacji pomiędzy grupami społecznymi.

Central Park w Manhattanie zapewnia powyżej opisane potrzeby. Po 1990 tereny parku są otwarte dla wszystkich mieszkańców miasta. Postęp bezrobocia spowodował powiększenie ilości bezdomnych ludzi na przestrzeniach publicznych, co spowodowało niebezpieczną atmosferę. Z powodu takiej sytuacji, park nie spełniał potrzebę wypoczynku dla wszystkich mieszkańców. Dla ochrony bezpieczeństwa została przyjęta decyzja o wprowadzeniu bramek płatniczych (na dzień dzisiejszy są one demontowane). Została wprowadzona rewitalizacja terenu. Pojawili się strefy handlowo-usługowe, przy czym te strefy były zlokalizowane w taki sposób, żeby nie przeszkadzać użytkownikom stref relaksu. Została wprowadzona konserwacja mostów i obiektów na styl architektoniczny z XIX wieku. Również architekci wprowadzili obiekty małej architektury, meble miejskie, place zabaw dla dzieci, gry zespołowe. Ścieżki zostały ukształtowane w sposób zadowalający spacerujących oraz biegaczy. Przy parku są zlokalizowane 3 muzea, które zachęcają ludzi do spędzania czasu oraz wypoczynku.

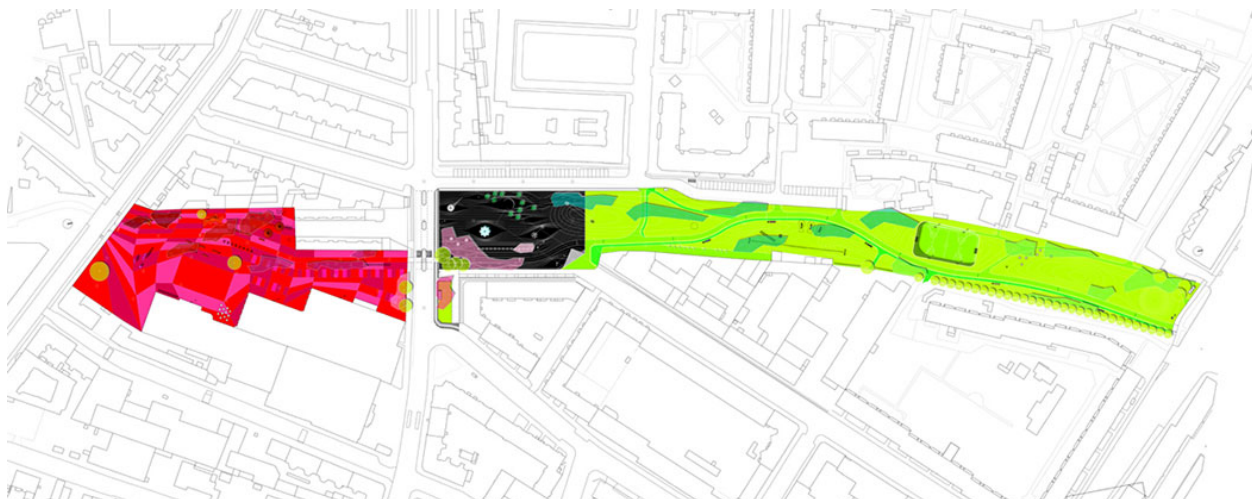
W przypadku Central Park niebezpieczeństwo było kluczowym czynnikiem dehumanizacji terenu. Po wprowadzaniu działań rewitalizacyjnych teren znów stał się dostępny dla wszystkich użytkowników, konfrontacji mieszkańców, przywrócił reputację estetycznej, bezpiecznej przestrzeni przyciągającej ludzi oraz zadowalającej dużą ilość potrzeb społeczeństwa.

3.3. Rewitalizacja dzielnicy w Kopenhadze.

We współczesnych miastach często można spotkać zdegradowaną dzielnicę w centrum. Taka sytuacja wpływa na rozwój i warunki życia ludzi. Tereny te wymagają zatem rewitalizacji, która powinna uwzględniać wartość historycznej struktury miasta oraz wprowadzać nowe formy zagospodarowania. Dla miasta jest bardzo istotne zagospodarowanie w ludzkiej skali i przystosowanie do potrzeb mieszkańców, uwzględniając przy tym sytuację ekologiczną. Jednym z dobrych przykładów jest miasto Kopenhaga, które zarówno dba o środowisko, jak i warunki życia mieszkańców.

Superkilen jest dzielnicą w centrum Kopenhagi, którą zamieszkują przedstawiciele 60 różnych kultur. Wcześniej obszar ten nie miał różnorodności funkcjonalnych, brak zagospodarowania powodował konflikty

pomiędzy ludźmi o różnych kulturach i poglądach. Teren znajduje się w środku gęstej zabudowy. Po rewitalizacji zdegradowany wcześniej obszar stał się wartościową, ożywioną przestrzenią multifunkcyjną z wieloma wyszczególnionymi elementami. Struktura terenu jest otwarta. Wyjątkowość dzielnicy Superkilen polega na podziale przestrzeni na trzy wyjątkowych strefy, wydzielonych różnymi nawierzchniami i kolorami: czarny skwer, czerwony skwer oraz zielony park. Czerwona strefa jest używana dla sportu, zielona jest parkiem z zielenią oraz placami zabaw dla dzieci, czarna jest strefą dla food-kortu oraz pikników.



Rys.8. Plan zagospodarowania przestrzeni Superkilen.

Wcześniej dzielnica identyfikowała się jako monofunkcyjny i zdegradowany obszar. Służyła mieszkańcom tylko jako miejscem nielegalnego handlu. Miejscem spotkań tę dzielnicę też ciężko określić z powodu braku zagospodarowania, a to powodowało różne konflikty społeczne. Powyżej opisaneproblemy powodowały wysoki poziom przestępczości. Teren nie odpowiadał na potrzeby ludzi, został więc zrealizowany projekt, który pomógłprzełamaćgranicemiędzy narodowościami.

Projekt Superkilen jest współczesną interpretacją ogrodu o uniwersalnej funkcji. W parku i skwerach można spotkać dużo symboli z różnych kultur. Tereny wyglądają jako kolekcja obiektów różnych narodowości, które zamieszkują na przylegających dzielnicach. Przestrzeń posiada dużo elementów i detali w ludzkiej skali. Rozmaitość detali również powiększa zainteresowanie człowieka w tym terenie: sprzęt sportowy z plaży Los Angeles ,palmy z Chin, neonowe afisze z Kataru i Rosji. Nawet ławki, śmietniki, kwietniki podtrzymują ten temat. Każdy element ma tabliczkę z opisem przedmiotu i jego genezy w języku duńskim oraz języku kraju pochodzenia. Można stwierdzić, że taka publiczna przestrzeń jest wezwaniem do delikatnego współistnienia różnych religii, kultur i narodów. Mieszkańcy terenu tak samo brali udział w koncepcji projektu, projektanci wykorzystywali ich idee.



Rys.9. Czerwony skwer dzielnicy Superkilen.

Czerwony skwer jest otwartym przedłużeniem sali Norrebrohall. Kolorystyka przestrzeni dopasowana do kolorów Norrebrohall i łączy nawet skwer z budynkiem przez usunięcie widocznych granic nawierzchni otwartej i nawierzchni holu wejściowego. Elewacje również posiadają relację kolorystyczną ze skwerem i nadają wrażenie przestrzeni trójwymiarowej. Na terenie odbywają się sportowe i kulturalne imprezy. W weekendy teren przekształca się na plac targu. Nawierzchnia targu pozwala przeprowadzenie gry sportowe z piłką. Zimą obszar jest wykorzystany jako lodowisko. Przenośne trybuny można wykorzystać jako widownia kina pod otwartym niebem. Jedną z potrzeb ludzi jest stworzenie miejsca dla spotkań i ustalenia relacji pomiędzy grupami społecznymi. Takie zapotrzebowanie jest zapewnione przez utworzenie placów kulturalnych, placów zabaw oraz przestrzeni dla gier zespołowych.

Zieleń w skwerach jest zaprojektowana w taki sposób, żeby wizualnie tworzyć efekt małych wysp. Różne rodzaje roślin i drzew kwitną w różne pory, z tego powodu estetyka zieleni jest zachowana na dłuższy okres. W czerwonym skwerze wykorzystują tylko czerwone drzewa oprócz istniejących. Park Superkilen jest wynikiem udanego połączenia architektury, urbanistyki oraz sztuki. Została wprowadzona korekta lokalizacji nie tylko szlaków pieszych, ale i ścieżek rowerowych. Wszystkie te ciągi komunikacyjne prowadzą do przylegających dzielnic i dróg, które są już częścią większego podziału infrastruktury. W strefie parku zielonego nawierzchnia komunikacji została wykonana w kolorze zielonym.

Park Superkilen stworzył warunki, w których mieszkańcy mają chęć do dzielenia się swoją kulturą i sztuką. Niebezpieczny i zapomniany obszar został zmodyfikowany za pomocą narzędzi humanizacyjnych jako miejsce odwiedzane z przyjemnością.



Rys.10. Zhumanizowany czarny skwer dzielnicy Superkilen.

3.4. Wnioski ze studiów przypadków.

Głównym wynikiem z podanych powyżej przykładów jest pozytywny wpływ na relacje pomiędzy ludźmi, ludźmi a miastem, miastem a przestrzenią, osiągnięty za pomocą zmian w kształtowaniu przestrzeni publicznej oraz działań humanizacyjnych. Projektowanie woonerfów w Łodzi uspokoiło ruch samochodowy i podwyższyło poziom bezpieczeństwa dla mieszkańców. Również doprowadziło do uporządkowania miejsc parkingowych. Zostały poszerzone przejścia, chodniki oraz przestrzeń dla ludzi, co podwyższa poziom dostępności dla osób niepełnosprawnych. Również po zhumanizowaniu dzielnic pojawiła się możliwość wprowadzania ogródków, torowisk, aranżacji w strefach usługowo-handlowych, co pozwala podwyższyć poziom estetyki. Takie działania doprowadzają do przywrócenia ludzi na kiedyś nie popularne tereny. Estetyka jest jednym z przyciągaczy ludzi, zachęca człowieka do pozostania w takiej przestrzeni i spędzenia w niej czasu. Wprowadzanie drzew i zieleni ma korzystny wpływ na sytuację ekologiczną, do tego tworzy przyjazne miejsce dla ludzi, gdzie człowiek ma możliwość schować się w cieniu i odpocząć.

Rewitalizacja linii kolejowej High Line oraz Central Park spełniła dużą liczbę potrzeb mieszkańców. We współczesnym projektowaniu parki są nie tylko węzłem komunikacyjnym, ale i atrakcyjną przestrzenią dla ludzi. Dodatkowo zrewitalizowany teren ma pozytywny wpływ na otaczające dzielnicy, podwyższa ich wartość. Zaprojektowanie mebli miejskiej oraz zorganizowanie terenów zielonych podwyższają atrakcyjność i przyciągają ludzi, jak estetyka i bezpieczeństwo.

Rewitalizacja dzielnicy Superkilen w Kopenhadze jest przykładem, jak dopasowanie przestrzeni do ludzkiej skali może naprawić konflikty ludzkie i miejskie. Teren został skupiskiem życia handlowego, społecznego i kulturalnego, przy tym zachowała się możliwość odpoczynku i relaksu. Dla uzyskania zhumanizowanej przestrzeni architekci wprowadzili praktycznie wszystkie możliwe narzędzia: rewitalizacja, powiększenie zieleni, wprowadzanie placów i bulwarów, kolorystyka, drobne formy architektury, usługi, meble miejskie, estetyczne i bezpieczne podświetlenie terenu. Dzielnica została przekształcona jako przestrzeń, gdzie ludzie mogą dzielić swoją historią, sztuką oraz kulturą. Przestrzeń jest pełną empatii, współczucia, korelacji.

Podsumowując, można podkreślić, że tereny zagospodarowane za pomocą humanizacji spełniają maksymalną ilość potrzeb mieszkańców, tworzą miejsca rekreacji i wypoczynku, są polem interakcji z innymi ludźmi, wpływają na wrażenia estetyczne, mają dobry wpływ na ekonomikę oraz podnoszą wartość przylegających terenów.

4. Geneza problemu dehumanizacji centrum Brześcia

4.1. Brześć – ogólne dane o mieście.

Brześć jest jednym z miast na Białorusi, które ma bogatą historię jeszcze przed uformowaniem Białorusi jako państwa. W 2019 roku miasto obchodziło 1000 lat. Miasto zachowuje pamięć o wielu historycznych wydarzeniach, co oczywiście jest widoczne i w architekturze. Polski król Jagiełło rozpracował plan bitwy z krzyżakami w Brześciu. Radziwiłł Czarny założył pierwszą typografię. Również w 1596 roku w Brześciu była podpisana Unia o połączeniu katolickiej i prawosławnej cerkwi. Ciekawy fakt, że w 1830 r. władza Rosyjskiej Imperii praktycznie zniszczyła miasto. Dla zbudowania Brzeskiej Twierdzy zrujnowano historyczne miasto Bereście, a w kilku kilometrach był zbudowany nowy Brześć.

Brześć znajduje się na południowo-zachodniej części Białorusi i graniczy z takimi państwami, jako Polska i Ukraina. Z powodu, że przez miasto biegą rzeki Bug i Muchawiec, można powiedzieć, że teren wygląda jako wyspa. Przez miasto przechodzi trasa M1, więc przez Brześć biegą ważne magistrale transportowe, które łączą pomiędzy sobą Azję i Europę. Ukształtowanie terenu płaskie, teren leży w nizinie. W Brześciu znajduje się jeden z najważniejszych pomników Drugiej Wojny Światowej – Brzeska Twierdza. To jest miejsce, gdzie miasto jako jedno z pierwszych przyjęło cios od niemieckich najeźdźców w 1941 roku. Miastu udało się zachować część reliktu, ale niestety znaczna część jest zrujnowana lub znajduje się w kiepskim stanie. Miasto Brześć ma strukturę o charakterze centrum-peryferia.

Centrum miasta składa się z dzielnic historycznych oraz obiektów określonych jako pomniki historii. W większości dzielnice są o kształcie prostokąta. Budynki tworzą linię nieprzekraczalnej zabudowy. Wartość tych obiektów oczywiście ma wpływ na koncepcję rozwoju miasta. Duża ilość obiektów powstała w czasie, kiedy Brześć znajdował się na terytorium Rzeczypospolitej. Po 1960 roku dzielnice zostały uzupełnione przez obiekty industrialnej zabudowy. Jeżeli popatrzeć na miasto z lotu ptaka, można zauważyć, że Brześć ma dużo zielonych terenów. Parki, ogrody, skwery są jedną z charakterystycznych właściwości miasta.

Przedmiotem opracowania jest dzielnica, która jest zlokalizowana w centrum miasta, ograniczona ulicami:

- od północy - ulica Mickiewicza (jednokierunkowa, otaczająca pierzeją o funkcji mieszkaniowo-usługowej),
- od południa – ulica Puszkinskaja (jednokierunkowa, otaczająca pierzeją o funkcji mieszkaniowo-usługowej),
- od wschodu – ulica Karbyszewa (jednokierunkowa, otaczająca budynkami uniwersytetu imieniu A. Puszkina),
- od zachodu – ulica Kujbyszewa (piesza, otaczająca pierzeją o funkcji mieszkaniowo-usługowej).

Teren zlokalizowany jest w pobliżu osi kompozycyjnej miasta. To jest ulica Maszerowa, która leży prostopadłe do drugiej głównej osi – ulicy Moskowskiej. Tereny tych osi mają duże natężenie ruchu. Opracowana dzielnica leży w otoczeniu popularnych obiektów o różnej funkcji: przemysłowa, oświaty, religijna, handlowa itd. W centrum miasta Brześć dominuje zabudowa kwartałowa.

4.2. Przyczyny degradacji stref funkcjonalnych

Centrum Brześcia ukształtowane jest wzdłuż głównych osi - ulic Moskowskaja, Lenina, Maszerowa oraz oddzielone jest granicą wyznaczoną od południa przez rzekę Muchawiec. Śródmieście miasta jest jądrem przestrzennej struktury i zachowuje się w granicach historycznego centrum. Komunikacja i siatka dróg pomiędzy dzielnicami również ma historyczne ukształtowanie. W 1886 roku został zbudowany dworzec kolejowy, odgrywający główną rolę w strukturze miasta. Jego posadowienie do dziś zostało nie poruszone. Drugi ważny obiekt w strukturze miasta to targ. Dla połączenia targu i wsi w 1963 roku został zbudowany dworzec autobusowy

w sąsiedztwie z Głównym targiem. Dworzec autobusowy zajął niegdyś swoje miejsce w strukturze miasta oraz dzielnicy i miał istotny wpływ na powstawanie funkcji oraz kierunków rozwoju. Więc przeniesienie dworca autobusowego spowodowało zrujnowanie wcześniejszego porządku.

W 2019 roku w Brześciu w pobliżu dworca kolejowego był zbudowany nowy dworzec i intensywność ruchu autobusowego została przeniesiona. Stary budynek dworca oraz teren wokół niego opustoszały. Oczywiście nowa lokalizacja jest bardziej wygodna niż poprzednia i ułatwia ludziom podróże. Bezsprzecznie jest nie możliwe szybko rozerwać lub przenieść 80-letni związek systemu osadniczego z systemem transportowym. Jeszcze rok temu ludność ze wsi z ciężkim bagażem mogła dostać się do terenów handlowych już w 2 minuty, ale aktualnie ta relacja jest rozerwana i szlak od dworca do targu zajmuje więcej niż pół godziny.

Teren starego dworca zawsze był zaludniony. Przy głównych wejściach zawsze odbywał się aktywny handel. We wnętrzu budynku funkcjonowały kasy, sala oczekiwania, apteka i bar. Obszar posiadał chaotyczne zagospodarowanie. Obecnie teren jest opustoszały i niebezpieczny. W ciągu roku już jest widoczna degradacja oraz izolacja terenów dworca od miasta. Władza miasta nie podjęła decyzji, w jaki sposób będzie wykorzystywany stary dworzec. Nie wykluczone, że w przyszłości budynek może zostać wyburzony.

Budynek dworca zawiera główne cechy modernizmu. Dworzec charakteryzuje się prostymi liniami i kształtami, forma wynikająca z funkcji. Architekci wykorzystali podstawowe geometryczne formy bez dodatkowych dekoracji, płaski dach, jasne kolory ścian. Dwukondygnacyjny obiekt ma symetryczną elewację z wyraźnym pokazaniem elementów szkieletu. Rytmiczne podziały zawierają pilastry, które występują naprzemiennie z oszkleniem, przesuniętym w głąb elewacji. W taki sposób elementy tworzą pionowe proporcje budynku. Rozwiązanie kolorystyczne jest wypełnione w historycznych kolorach Brześcia: ochra i jasno-różowy. Wykorzystane są gładkie materiały, takie jak tynk i płytki ceramiczne. Wejście jest podkreślone zagłębionym dużym przeszkleniem i występującym daszkiem, który tworzy kontrast światła i cienia. Nad wejściem jest zaprojektowana attyka o zróżnicowanej wysokości, która podkreśla główne wejście. Wszystkie elementy elewacji są podniesione za pomocą cokołu. Od strony południowej elewacja również jest symetryczna i ma pionowe okna, ukształtowane w sposób rytmiczny. Pomiędzy występującymi częściami budynku jest zlokalizowana zadaszona przestrzeń dla pasażerów oczekujących na swój autobus. Parkingi autobusowe usytuowane są obok na terenie przykrytym drenowaną wiatą.



Rys.11. Stary dworzec miasta Brześć.

Handlowa funkcja terenu targu zjawiała się już w XVIII wieku. Sam budynek powstał w 1946 roku. Teren targu podzielony jest na dwie części: otwartą handlową pod wiatą oraz budynek. Konstrukcja budynku jest unikatowa poprzez swoją drewnianą kopułę. Rzut ma na planie koła. Kopuła jest wykonana według żebrowo-pięścieniowego schematu. Elementami nośnymi są klejone żebra 160x180 mm. Są one zamknięte górnym pierścieniem. Podwójna tarcica zapewnia przestrzenną sztywność kopuły i opiera się na belkach. Wszystkie te elementy są drewniane. Dach wykonany z ocieplonej wentylowanej blachy stalowej.



Rys.12. Budynek targu w centrum miasta Brześć.

Budynek targu jest unikatowym obiektem Brześcia. Obiekt wyróżnia się w krajobrazie miasta poprzez swój niezwykle okrągły kształt oraz półkulistą kopułą, która jest drewnianą konstrukcją pokrytą blachą. Ten kształt jest podkreślony szerokim czerwonym pasem. Elewacje są rytmiczne i symetryczne. Białe słupy wizualnie przedzielają duże szklane płaszczyzny elewacji, które wpuszczają dużo światła do hali targowej. Z upływem czasu do budynku zostały przybudowane tymczasowe sklepiki i obiekty gastronomiczne.



Rys.13. Organizacja handlu przy targu.

Główny targ jest uznanym obiektem w Brześciu. Z tego powodu miasto stara się zachować jego historyczną formę. Teren jest magnesem dla biznesu, każdy dąży, by mieć tutaj miejsce dla swojej działalności. Sprzedawcy okupują i bez tego wąskie przejścia i dojścia do targu, co utrudnia ruch pieszy. Wokół pawilonów handlowych zawsze jest tłum nabywców. Namioty przegradzają ulice, utrudniając relacje pomiędzy sklepami i dojście do przystanku. Również namioty i pawilony często są zlokalizowane bez względu na komunikacje podziemne i utrudniają dostęp do nich. Przy zdezorganizowanym usytuowaniu zabudowy widoczne jest zaburzenie zagospodarowania terenu oraz zasad przeciwpożarowych i sanitarnych. Pawilony i namioty posiadają niedoskonały wygląd i rujną estetykę miejsca.

Od strony północnej dworca znajduje się wieża ciśniń, którą zbudowano w 1954 roku. Obecnie nie pełni już swojej funkcji. W ostatnich czasach w Brześciu podobne konstrukcje przemysłowe zostały wyburzone. Jedną z przyczyn zachowania wieży w centrum miasta jest niemożliwość detonacji ładunku (w celu wyburzenia) z powodu bliskiego usytuowania budynków wokoło. Od 10 lat władze Brześcia poszukują rozwiązania tej sytuacji oraz inwestora dla nowoczesnego wykorzystania wieży. Budynek jest jedną z dominant wysokościowych centrum miasta oraz jednym z głównych punktów orientacyjnych. Jest również zakończeniem pieszego bulwaru. Wieża jest dużym potencjałem dziedzictwa kulturowego i oczywiście powinna zostać zaadaptowana do nowej funkcji.

W pracy zostały przedstawione trzy obiekty, które są ważne dla miasta i są jednymi z dominant centrum. Obecnie jest widoczny brak połączenia pomiędzy tymi wszystkimi obszarami oraz zrujnowanie osi funkcjonalnej i estetycznej. Przy wprowadzeniu działań humanizacyjnych na terenach centrum miasta, dzielnica uzyska innym styl życia.

4.3. Wpływ zmian na tereny podworcowe oraz handlowe.

Z czasem rola architektury staje się bardziej znacząca. Architektura oraz układ miejski mają mocny wpływ na relacje pomiędzy ludźmi. Demograficzny wzrost oraz postępowanie potrzeb ludzkich wymaga humanizacji przestrzeni. Z tego powodu następuje dynamiczny rozwój miast i możliwości. Z pomocą architektury można naprawić dysproporcje pomiędzy warstwami społecznymi, a nawet sprzyjać ich relacji. W dobrze zhumanizowanej przestrzeni jest możliwość stworzenia komfortu dla każdej grupy społecznej o różnych poglądach jak również naprawienia ich korelacji. Podworcowy teren w Brześciu znajduje się na skrzyżowaniu dużej ilości stref o różnych funkcjach, takich jak religijna, oświatowa, przemysłowa, handlowo-usługowa, biurowa oraz mieszkaniowa, więc degradacja tej przestrzeni doprowadza do konfliktu społecznego.

Przeniesienie dworca negatywnie wpłynęło na przylegające dzielnice oraz ich funkcje. Stary dworzec autobusowy miał jedną z głównych strategicznych ról w strukturze miasta, wpływał na kierunek rozwoju i kształtowanie osi funkcjonalnych. Poprzednia funkcja terenu założyła kierunek przylegających dzielnic. Tereny handlowe otaczające dzielnicę podworcową straciły popularność, ponieważ ilość przechodzących ludzi znacznie się zmniejszyła. Wcześniej, z powodu funkcjonowania dworca całodobowo, obszar również funkcjonował całodobowo, dzisiaj przestrzeń jest limitowana czasem. Po zamknięciu stref handlowych, człowiek pozostaje się w samotności w przestrzeni, w której nic się nie odbywa. Bezładne przestrzenie po nastaniu ciemności stają się po prostu niebezpieczne. Budynek dworca jest otoczony dużym parkingiem z peronem ukrytym pod drewnianą wiatą. Obecnie teren jest całkiem pusty, pozbawiony zieleni. Mieszkańcy nie mają nawet możliwości korzystania z tego terenu jako parkingu. Istniejąca sytuacja na terenie podworcowym powoduje brak estetyki i odtrąca mieszkańców.

Istotną rolę w dzielnicy odgrywa budynek targu. Obiekt zawsze jest pełen ludzi. Można powiedzieć, że przestrzeń jest wykorzystywana dość intensywnie. Zatłoczenie targu w pewnych godzinach bardzo kontrastuje z pustką w innym czasie dnia. Na południu terenu w okolicach targu powstają zdeorganizowane targowiska. Niewielka pusta przestrzeń sprzyja kształtowaniu handlu tego rodzaju z powodu obecności przyspieszonego ruchu codziennego mieszkańców idących z pracy. Ten ruch odbywa się w określonych godzinach. Również do tego takie targowiska są też niewielkim biznesem rodzinnym. Za pomocą rewitalizacji i humanizacji terenu istnieje możliwość podwyższenia kultury małego biznesu. Często można spotkać handel po prostu z ziemi, co powoduje anty-sanitarne warunki dla sprzedaży. Towar nie przechodzi laboratoryjnego sprawdzenia, co podwyższa ryzyko zdobycia towaru złej jakości. Pawilony i kioski są zlokalizowane w dużej dezorganizacji i nie podlegają żadnej kontroli. Wprowadzanie małego handlu na ulice jest dobrym pomysłem, ale lokalizacja ich powinna być zgodna z zatwierdzonym projektem. Estetyka i widok małej zabudowy również powinny być dopasowane do krajobrazu miasta. Małe obiekty powinny współgrać całościowo z otaczającą przestrzenią i nie wybijać się z kontekstu miasta. Taki handel musi podkreślać unikatowość i tożsamość targu, a nie rujnować percepcję budynku. Jeszcze jednym czynnikiem dehumanizowania przestrzeni jest brak miejsc parkingowych oraz szlaków rowerowych. Ludzie parkują samochody wzdłuż ulic, na wąskich przejściach dla ludzi, co powoduje tworzenie korków i wypadków. Często zdarzają się konflikty pomiędzy pieszymi a rowerzystami. Brak parkingów rowerowych powoduje sytuacje, w których mieszkańcy zostawiają rowery koło opór oświetleniowych. Układ zabudowy jest gęsty i dezorientuje ludzi.

Na terenie praktycznie nie zachowało się wolne miejsca dla ludzi. Przestrzeń i szlaki są chaotyczne i nieczytelne. Człowiek często nie ma chęci wejść do takiego obszaru, teren dla niego jest niezrozumiały i powoduje strach przedzgubieniem się. Olbrzymi obszar zadowala minimalną ilość potrzeb ludzi, nawet nie wszystkich grup wiekowych, nie oddziałuje pozytywnie na jakość życia, nie wzmacnia prestiżu oraz wizerunek miasta. Przestrzeń ta całkiem porusza się w kierunku dehumanizacyjnym.

Lokalizacja terenu jest w bezpośrednim sąsiedztwie starego miasta, uniwersytetu i cerkwi. Taki układ gwarantuje napływ turystów, studentów i profesorów, mieszkańców. Obszar posiada możliwość stania się popularnym miejscem spotkań oraz organizacji imprez plenerowych. Naprawione relacje terenów w strukturze miejskiej poprawią proces odnowienia przestrzeni. Na dzisiejszy czas opisana powyżej dzielnica stanowi widoczny kontrast w strukturze tkanki miejskiej. Miasto potrzebuje rewitalizacji oraz humanizacji tej dzielnicy. Program rewitalizacyjny powinien być nakierowany na ożywienie zdegradowanych obszarów, które straciły swoją pierwotną funkcję. Za pomocą procesów humanizacyjnych istnieje możliwość znalezienia dla przestrzeni nowego zastosowania, w którym obszar będzie miał możliwość posiadania stref wielofunkcyjnych. Humanizacja przestrzeni przywróci człowieka do dzielnicy oraz zabezpieczy lepsze warunki życia, zatem rozwiąże problem ekonomiczny, społeczny, kulturowy itd.

4.4. Wnioski

Zagospodarowanie przestrzeni miejskiej zależy od wielu czynników, w tym ekonomicznych, społecznych, kulturalnych. Z tego powodu tereny często pozostają zdegradowanymi.

Na wybranym terenie, który niegdyś był zaludniony, istnieje możliwość odnowienia życia obszaru i przylegających terenów, stworzenia ciekawych relacji pomiędzy wszystkimi strefami. Napełnianie w historycznym centrum miasta nie może być mechanicznym doborem funkcji, musimy przewidywać miejsca dla ludzi, dla duszy, w którym można spędzać czas między domem a pracą, aby oderwać się od codzienności. Jeżeli przyjąć człowieka jako główny punkt i dopasować przestrzeń do jego skali i potrzeb, obszar zadziała w innym rytmie życia. Kreatorami przestrzeni będą już ludzie, ramy funkcjonowania będzie ustalać człowiek. Dzielnica w centrum Brześcia straciła relacje pomiędzy człowiekiem i miastem. Duża, opustoszała przestrzeń z agresywnym, nieuporządkowanym handlem onieśmiela mieszkańców. Przestrzeń straciła główne narzędzia doświadczania dla ludzi - dotyk, smak, zapach, czucie. Ludzie nie chcą zatrzymać się w takim miejscu, pragną schować się jak najdalej i pokazywać się tam jak najrzadziej. Rola człowieka i jego zainteresowania w tej przestrzeni już nie są zbyt istotnymi. Widoczny jest brak odniesienia do ludzkiej skali, która mogłaby pomóc zrozumieć otoczenie. Organizacja przestrzeni, która mieściłaby w sobie różne grupy społeczne i jednocześnie umożliwiałaby kontakt i intymność, mogłaby rozwiązać problemy społeczne. Istniejąca sytuacja wpływa negatywnie na kontakt między ludźmi i powoduje, że są coraz bardziej obojętnymi i niewspółczującymi. Brak empatii to jeden z podstawowych problemów mieszkańców współczesnego miasta.

Współczesne miasto potrzebuje wprowadzania działań humanizujących. Działania oraz narzędzia powinny zadowalać maksymalną ilość potrzeb użytkowników przestrzeni. Dla humanizacji przestrzeni można wprowadzić narzędzia z międzynarodowych przykładów, które już udowodniły swoją skuteczność. Przynajmniej z dwóch ulic, otaczających dzielnicę, można stworzyć woonerfy. To doprowadzi do uspokojenia ruchu samochodowego i zmniejszy niebezpieczną sytuację na drogach w przedmiotowym terenie. Wówczas człowiek będzie czuł się bezpieczniej. Razem ze zwiększeniem ilości zieleni takie działania zmniejszą hałas oraz zanieczyszczenie powietrza. Oczywiście rozwiąże się problem nieuporządkowanego parkowania. Kontrola lokalizacji stref

handlowych doprowadzi do możliwości poszerzenia chodników. Podwyższenie poziomu estetyki jest możliwe przez wprowadzenie małych obiektów architektonicznych, mebli miejskich oraz terenów zielonych. Estetyczna przestrzeń zawsze będzie zatrzymywać wzrok człowieka. Odnowione relacje otaczających terenów zwiększą zainteresowanie ludzi. Naprawa komunikacji i ukształtowanie dróg i parkingów rowerowych pomoże w zarzegnaniu konfliktów pomiędzy grupami społecznymi. Istotnym jest zaprojektowanie światła spełniającego potrzeby oświetleniowe. Podświetlenie terenu nie powinno kontrastować ze środowiskiem oraz powinno mieć harmonijne kolory. Należy unikać efektu olśnienia. Rewitalizacja starego dworca oraz przylegającego do niego parkingu pomoże przyciągnąć na nowo ludzi do dzielnicy, tym bardziej, że dzielnice otaczające teren są silnie zaludnione (dzielnica uniwersytecka, stare miasto, Ogród Zimowy).

Brześć nieustannie rozwija się i przekształca. Jakość ukształtowanego krajobrazu miasta w większym stopniu wyznacza się przez zawartość funkcjonalną. Przy czym podstawowymi elementami są obiekty zbudowane w różnych epokach. Zachowanie tych obiektów i zaprojektowanie współczesnych relacji pomiędzy nimi a nowymi zhumanizowanymi przestrzeniami publicznymi jest istotnym aspektem w formowaniu miasta.

II ANALIZY

1. Lokalizacja obszaru w strukturze miasta

Za lokalizację projektu została wybrana dzielnica centralna miasta Brześć na Białorusi. Dzielnica znajduje się w pobliżu osi kompozycyjnej miasta – ulicy Maszerowa. Również od strony zachodniej jest zlokalizowany główny ciąg pieszy centrum miasta. Dzielnica leży w otoczeniu dróg jednokierunkowych, o kształcie prostokątnym. W otoczeniu wybranej dzielnicy są zlokalizowane obiekty, które odgrywają ważną rolę w strukturze miasta. W tym Uniwersytet Puszkina, cerkiew, galerie. Dominującą funkcją otaczającej zabudowy jest usługowa w parterze oraz mieszkaniowa na wyższych kondygnacjach. W pieszej dostępności są trzy przystanki autobusowe.

2. Układ urbanistyczny

2.1. Szwarcplan.

W centrum miasta oraz jego najbliższym otoczeniu dominuje zabudowa kwartałowa. Zewnętrzne granice kwartałów są bardzo czytelne, kwartały są o podobnych wymiarach. Budynki w większości tworzą linię nieprzekraczalnej zabudowy, ale widocznych jest kilka niezabudowanych parceli. Pustki w zabudowie w większości wypadków zlokalizowane są w środku ciągu zabudowy i ograniczone dwoma ścianami sąsiednich budynków. Rozmiar pustek każdego kwartału można określić jako mały. Intensywność zabudowy jest dość wysoka. W środku większości kwartałów można zauważyć pustki lub małą tymczasową zabudowę. Kompozycja kształtowania kwartałów jest dość harmonijna, natomiast środkowa część każdego kwartału jest zdeorganizowana. Widoczne jest również przecinanie kwartałów przez osie kompozycyjne miasta.

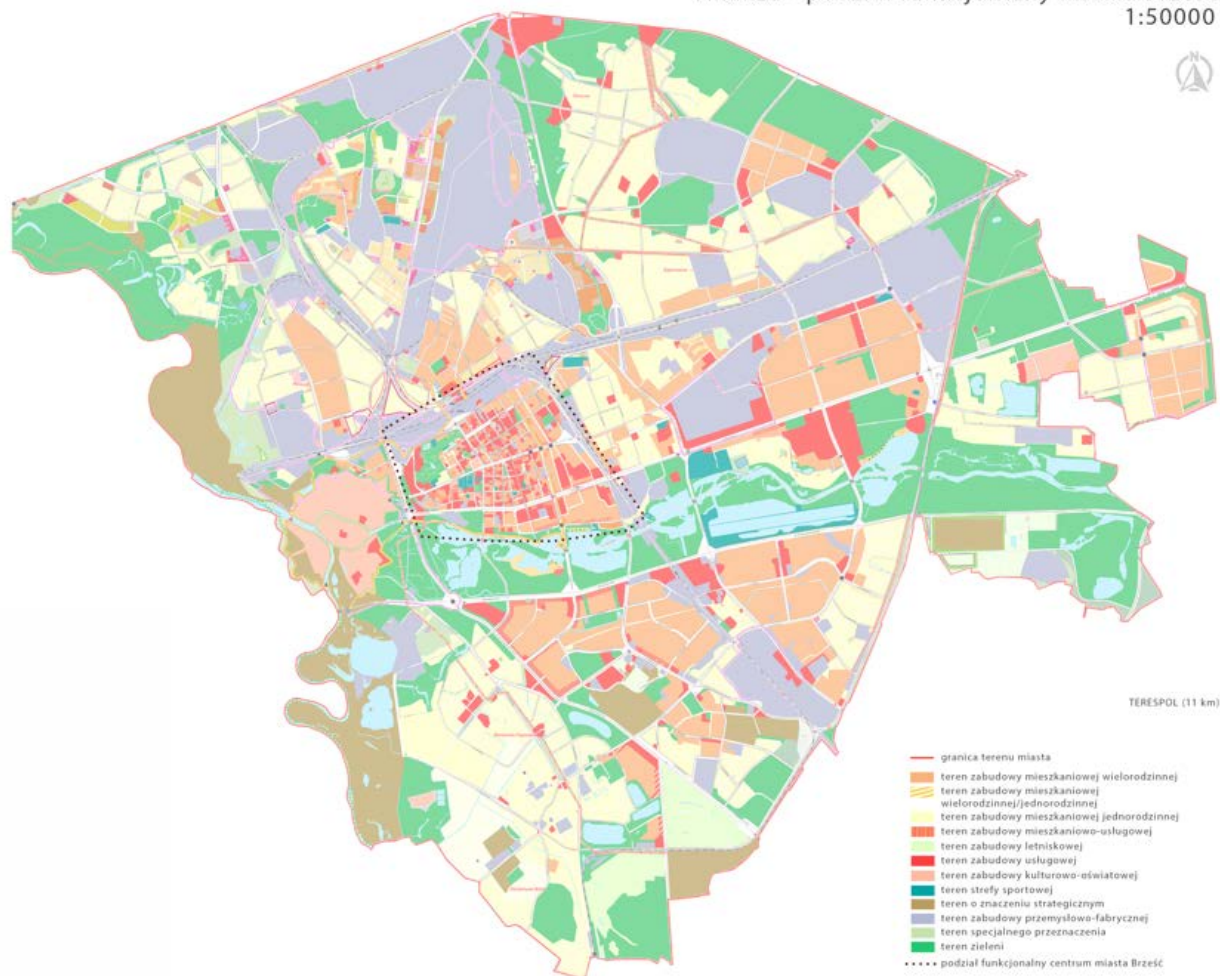


Rys.14. Szwarzcplan

2.2. Układ funkcjonalny.

Analiza funkcjonalna Brześcia

Miasto graniczy z Polską od zachodniej strony i z Ukrainą od południowej strony. Jedną z kształtujących osi jest trasa M1, która przechodzi przez centrum miasta równoległe do rzeki Muchawiec. W centrum miasta panują funkcje usługowe i mieszkaniowo-usługowe. Od zachodniej strony jest zlokalizowany zespół fortyfikacji Twierdza Brzeska, której można nadać funkcję turystyczną oraz kulturowo-oświatową. Na południu centrum miasta są zlokalizowane tereny wodne oraz tereny zieleni. Od strony północnej – tereny zabudowy przemysłowej oraz tereny zabudowy jednorodzinnej. Miasto ma charakter typu centrum-peryferia. To oznacza, że miasto jest czytelnie podzielone na segmenty wzajemnie zależne od siebie. Każdy segment koncentruje się na różnych funkcjach. Centrum jest bardziej współczesne, technologiczne, posiada nowe rozwiązania urbanistyczne i architektoniczne. Na peryferiach dopiero wprowadzają się struktury i projekty, które były aktualne kilkadziesiąt lat temu.



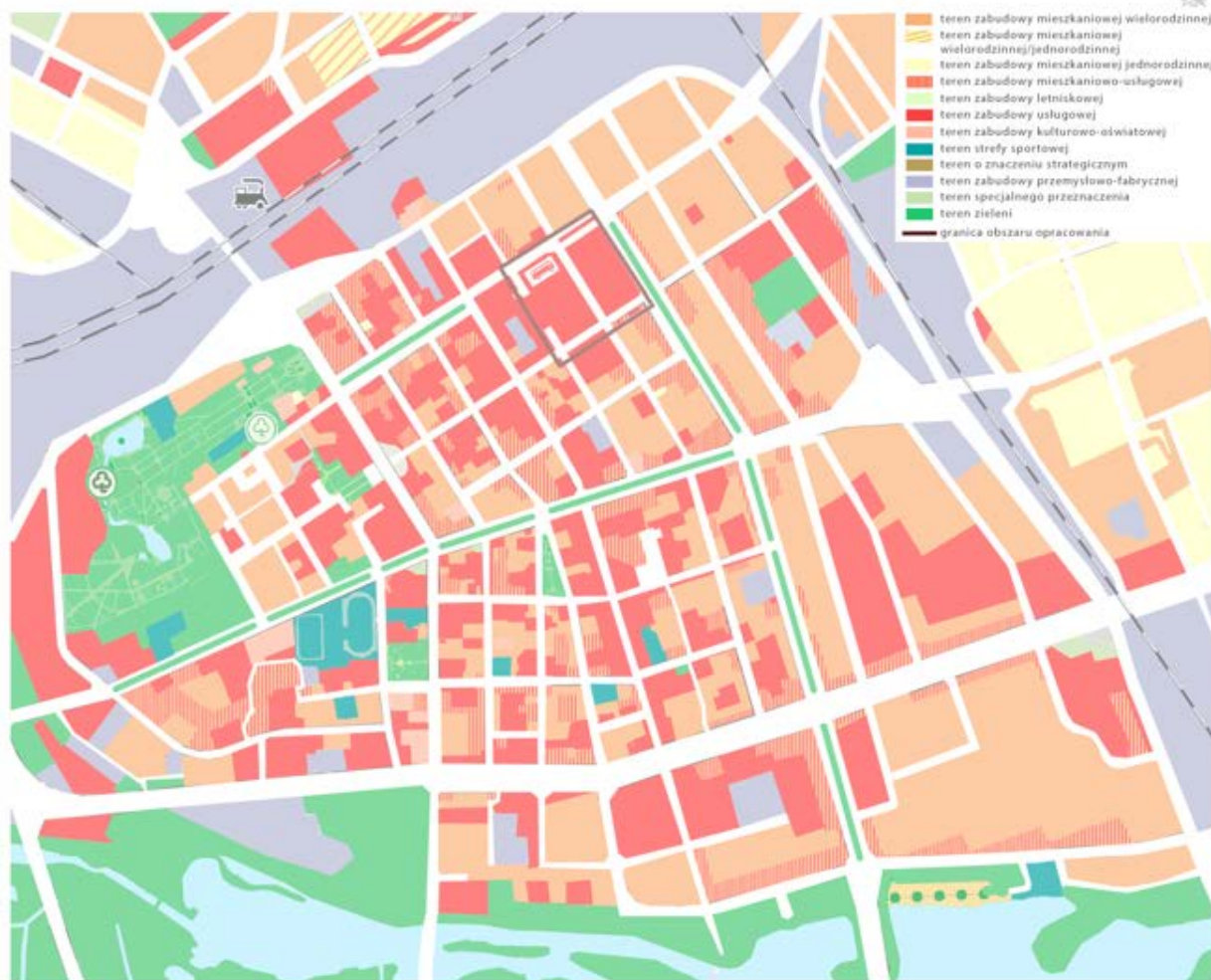
Rys. 15. Podział funkcjonalny miasta Brześć.

Analiza funkcjonalna centrum miasta Brześć

W centrum miasta dominującymi funkcjami są usługowa, mieszkaniowa wielorodzinna, mieszkaniowo-usługowa. Na południu centrum miasta są zlokalizowane tereny wodne oraz tereny zielone. Od strony północnej – tereny zabudowy przemysłowej oraz tereny zabudowy jednorodzinnej. Od zachodniej strony znajduje się teren zielony – Park 1. Maja. Na całym terenie centrum punktowo są zlokalizowane niewielkie tereny zielone. Centrum miasta składa się z historycznych dzielnic będących w przeważającej części w kształcie prostokąta. Opracowywana dzielnica leży w otoczeniu obiektów o dużej ilości ludności. Te obiekty mają takie funkcje, jak przemysłowa, oświaty, religijna, handlowa.

Analiza - podział funkcjonalny centrum miasta Brześć

1:15000



Rys. 16. Podział funkcjonalny centrum miasta Brześć.

2.3. Układ komunikacyjny.

W centrum miasta dominuje zabudowa kwartałowa, więc siatka dróg ma prostokątny kształt, wzajemnie się przecinający. Głównymi osiami komunikacyjnymi są ulice Moskowskaja, Gogola i Maszerowa. Przez nich jest generowany najbardziej intensywny ruch. Ulica Moskowskaja jest kontynuacją trasy M1 i jest ulicą wjazdową do miasta od stron wschodniej i zachodniej, więc przez Brześć przechodzą ważne transportowe magistrale, które łączą pomiędzy sobą Azję i Europę. Centrum miasta posiada wystarczającą ilość przystanków autobusowych. Również jest widoczny brak parkingów, co powoduje boczne parkowanie pomiędzy kwartałów na dwupasowych drogach. Podobna sytuacja ma niekorzystny wpływ i powoduje korki. Równoległe do ulicy Maszerowa wzdłuż centralnej części centrum miasta jest zlokalizowany główny ciąg pieszy. Ten ciąg zaczyna się od nabrzeża rzeki Muchawiec i przerywa się na środku centrum miasta. Po krawężniach obszaru centrum miasta oraz wzdłuż ulicy Gogola znajdują się zielone bulwary, które nie posiadają pieszego połączenia pomiędzy sobą.



Rys. 17. Schemat komunikacji centrum miasta Brześć

2.4. Układ przestrzeni publicznych.

Przestrzenie publiczne są zlokalizowane w większości wzdłuż głównego ciągu pieszo oraz od zachodniej strony. Na opracowywanym terenie są tylko przestrzenie publiczne o dominującej funkcji handlowej. Otaczające obszary od strony wschodniej posiadają zespół budynków uniwersytetu, od strony zachodniej – Ogród Zimowy i cerkiew. Na terenie znajduje się budynek targu o kształcie unikatowym dla Brześcia. Funkcja tego budynku nadana jest oddawna i gra istotną rolę w mieście.



Rys. 18. Schemat przestrzeni publicznych

2.5. Układ zieleni miejskiej.

Na opracowywanym obszarze zlokalizowanych jest kilka skwerów z niską i wysoką roślinnością. Nasadzenia tworzą atrakcyjny zielony widok tylko podczas ciepłych pór roku. Od wschodniej i zachodniej strony są zlokalizowane aleje z posadzonymi z dwóch stron drzewami. Podobne nasadzenia znajdują się również na bulwarach.

2.6. Funkcjonowanie terenu

Największe natężenie ruchu odbywa się w godzinach 07:30-08:30 oraz 17:00-18:00, godziny, kiedy ludzie poruszają się z pracy/do pracy. W sobotę i niedzielę to godziny 11:00-16:00, ruch jest dostosowany do funkcjonowania targu. W ciągu dnia przemieszczanie się ludzi jest słabe, a w późniejszych godzinach w ogóle praktycznie znikome, co może sprzyjać niebezpiecznym sytuacjom w dzielnicy i odstraszać ludzi.

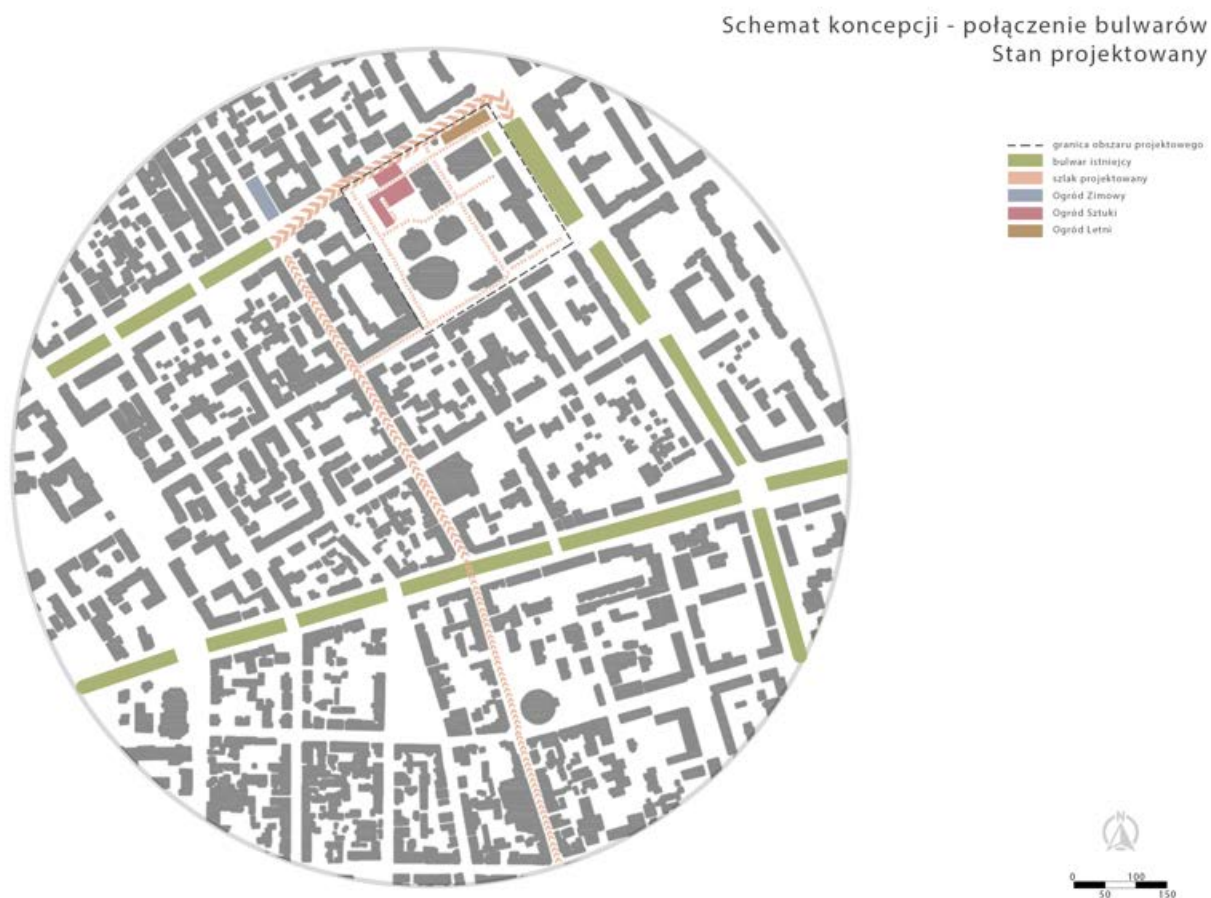
3. Wytyczne do projektu

3.1. Analiza SWOT

Poniżej są przedstawiono wyniki opracowywania analizy SWOT.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none">-marka Brześcia, Białowieskiej puszczy, Twierdzy Brzeskiej-rezerwy przestrzenne dla inwestycji-lokalizacja centrum miasta-potencjał otoczenia (historyczny, usługowy)-bliskość dworców, rozwinięta komunikacja miejska-duże natężenie ruchu ludzkiego-audytorium, przygotowane do odbioru oferty kulturalnej (studenci, profesorze, seniorzy, rodziny z dziećmi, pracownicy biurowi)- unikatowość budynku targu-łatwy dostęp do terenów zielonych	<ul style="list-style-type: none">-dezorganizowana zabudowa tymczasowa-brak połączenia bulwarów zielonych-brak miejsc wypoczynku-nierówności w dostępie do usług publicznych-zły stan przepustowości infrastruktury drogowej-brak miejsc parkingowych-brak sieci dróg rowerowych-opustoszała zabudowa- „bezludne” godziny
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none">-wzrost powiązań i współpracy ludzkiej, dialogu społecznego-podwyższenie jakości rynku usług, rozwój platform biznesowych-kształtowanie się nowej kultury miejskiej, kultury handlu-współpraca między studentami a innymi ludźmi-wzrost znaczenia procesów humanizacji oraz rewitalizacji tkanki miejskiej-modernizacja systemu ciągów pieszych i rowerowych oraz dróg samochodowych-rekonstrukcja opustoszałej i niewykorzystywanej około 30 lat wieży ciśnień	<ul style="list-style-type: none">-negatywne konsekwencje ruchu turystycznego-odpływ mieszkańców z centrum miasta.-wzrost liczby samochodów osobowych.-brak inwestorów-niekontrolowany handel

3.2. Skala urbanistyczna



Rys. 19. Schemat koncepcji – połączenie bulwarów oraz kontynuacja głównego ciągu pieszego

- Połączenie ze sobą bulwarów, tworząc jednolity, pełnowartościowy szlak pieszy;
- Połączenie zabudowy istniejącej z budynkami nowoprojektowanymi – Idea „Trzech ogrodów: Ogród Zimowy, Ogród Sztuki i Ogród Letni”;
- Kontynuacja i połączenie istniejącego, głównego szlaku pieszego;
- Rewitalizacja terenu podworcowego;
- Wprowadzenie uzupełniających się funkcji, tworzących spójną przestrzeń, działającą całodobowo;
- Zagospodarowanie terenów wzdłuż dróg, placów, bulwarów;
- Projektowanie miejsc rekreacji;
- Zagospodarowanie terenu koło uniwersytetu oraz zaprojektowanie nowego wejścia;
- Uporządkowanie miejsc parkingowych i zaprojektowanie parkingu podziemnego;
- Wskazanie ulic przeznaczonych do uwolnienia od ruchu samochodowego i przekształcenie ich w woonerfy.

3.3. Skala architektoniczna

- Rewitalizacja budynku starego dworca – „Ogród Sztuki”. Przeprojektowanie istniejącego obiektu oraz zaprojektowanie nowej części galerii.
- Dach – płaski, przeszklony, o kącie nachylenia nie mniejszym niż 3 procent.
- Połączenie ulicy i wnętrza poprzez galerię-zewnątrz do wnętrza
- Wykorzystane materiały – podkonstrukcja z paneli z blachy, fasada szklana
- Projektowanie wewnętrznych, zielonych oranżerii.

III OPIS KONCEPCJI

1. Dane ogólne

1.1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem niniejszego opracowania jest „Projekt zagospodarowania terenu w centrum miasta Brześć oraz szczegółowe rozwiązanie starego dworca jako Ogródu Sztuki”.

1.2. Zakres opracowania

Zakres opracowania obejmuje wykonanie projektu koncepcyjnego, w skład, którego wchodzi:

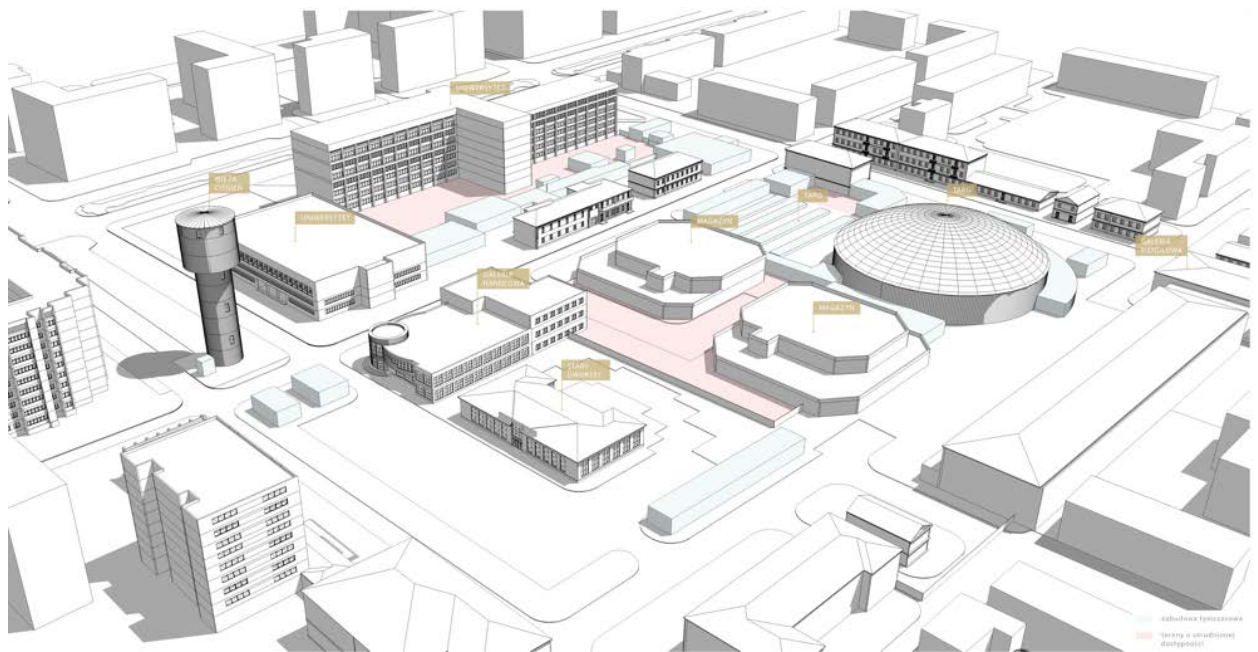
- analizy urbanistyczne i architektoniczne,
- projekt zagospodarowania terenu
- rozwiązania szczegółowe wybranych elementów urbanistycznych
- rzuty wszystkich kondygnacji,
- charakterystyczne przekroje,
- charakterystyczne elewacje,
- wizualizacje,
- rozwiązania materiałowe,
- opis koncepcji.

2. Stan istniejący

Na opracowywanej dzielnicy przeważa funkcja handlowa. Główne obiekty, które kształtują charakter terenu to:

- budynek targu, który ma unikatową konstrukcję kopuły
- niewykorzystywana wieża ciśnień – jest dominantą wysokościową
- zdegradowany teren starego dworca.

Teren od strony wschodniej graniczy z uniwersytetem, od strony zachodniej – z cerkwią. Od strony północnej są zlokalizowane budynki wielorodzinne, wysokie. Na działce występują znaczne różnice wysokości budynków.



Rys. 20. Stan istniejący obszaru opracowania

3. Ogólne wytyczne zagospodarowania obszaru projektowego w skali dzielnicy

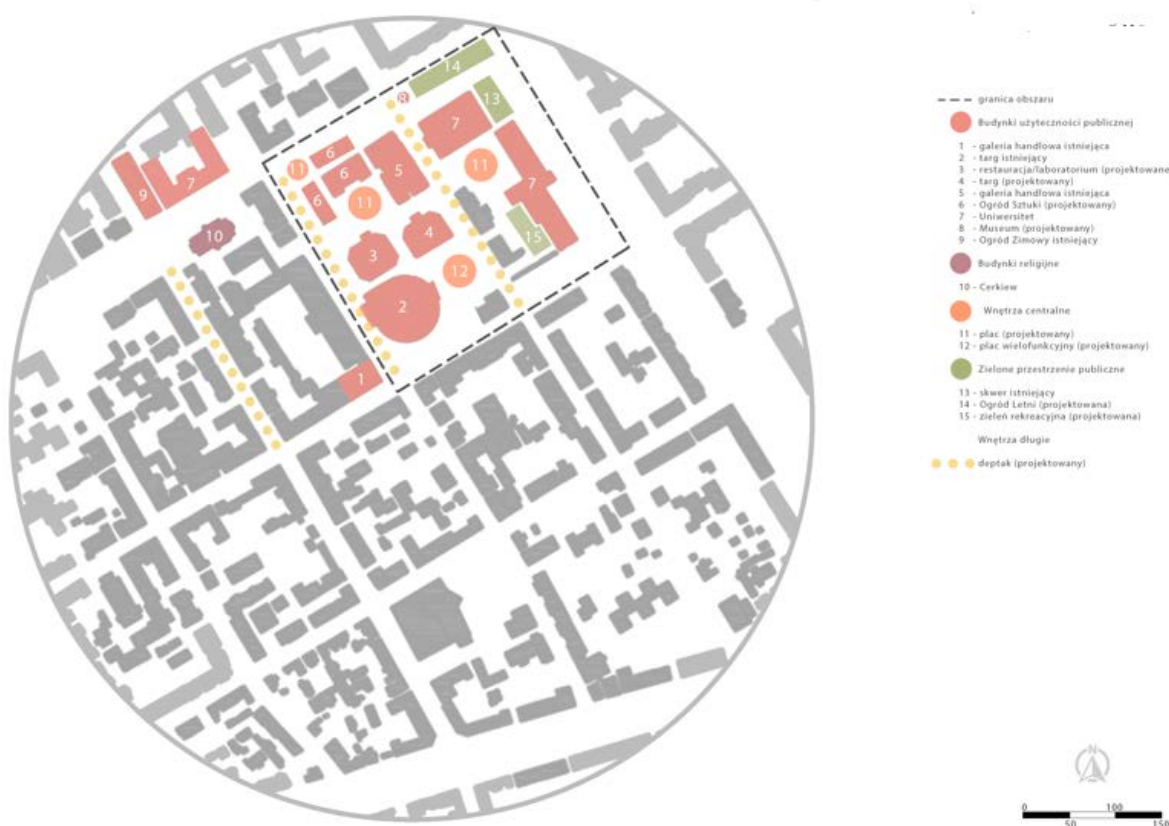
Wytyczne zagospodarowania obszaru dla całej dzielnicy obejmują następujące działania:

- Naprawa relacji między bulwami, wytworzenie nieprzekraczalnego ciągu pieszego;
- Idea trzech ogrodów – na przestrzeni nowego ciągu pieszego znajduje się Ogród Zimowy - istniejący. Obiekty i zagospodarowanie terenu są kontynuacją idei ogrodów. Od wschodniej strony istniejącego Ogrodu Zimowego są zaprojektowane Ogród Sztuki i Ogród Letni.
- Szczegółowo rozwiązywany w dalszej fazie koncepcji projekt rewitalizacji terenu starego dworca, który obejmuje: nadanie nowych funkcji, zagospodarowanie terenu, projekt nowych budynków – Ogród Sztuki.
- Zagospodarowanie obszaru w pobliżu uniwersytetu
- Projekt parkingu podziemnego samochodowego oraz parkingu rowerowego
- Ograniczenie ruchu samochodowego na terenie, oddanie priorytetu pieszym, projektowanie wóweńców
- Projektowanie komunikacji rowerowej
- Zagospodarowanie terenu w pobliżu wieży ciśnień na Ogród Letni, funkcjonujący całodobowo i dla osób w różnym wieku.
- Nadanie nowej funkcji istniejącej niewykorzystywanej wieży ciśnień – muzeum z punktem widokowym na górze. Dla zabezpieczenia norm przeciwpożarowych są zaprojektowane schody oraz winda.
- Zagospodarowanie terenów targu oraz w jego pobliżu.
- Modernizacja i przebudowa istniejących budynków magazynowych koło targu – w budynku od strony zachodniej jest zaprojektowana restauracja oraz laboratorium sanitarno-epidemiologiczne. Budynekowi od strony wschodniej nadana jest funkcja handlowa, tam został zlokalizowany sklep oraz targ dla ludzi, którzy wcześniej handlowali w sposób dezorganizowany na terenie przetargowym.
- Kontynuacja istniejącego głównego ciągu pieszego, powiązanie go z ciągiem projektowanym
- Zachowanie zieleni wysokiej

4. Koncepcja zagospodarowania obszaru.

4.1. Projektowane funkcje na obszarze.

Teren znajduje się w otoczeniu dróg jednokierunkowych dwupasowych, od strony północnej ulica Puskhinskaja, od południowej – Mickiewcza. Ulice Karbyszewa i Kujbyszewa są przeprojektowane na piesze ze wzmocnioną nawierzchnią i możliwością dojazdu samochodem w określonych godzinach. Tereny w liniach dróg, placów, bulwarów są zagospodarowane, zhumanizowane i budynki przy tych terenach posiadają usługi w parterach. Siatka ciągów pieszych została przeprojektowana, również w projekcie zostały dodane drogi rowerowe. Na terenie zlokalizowane są parkingi: podziemny dla samochodów oraz rowerowy naziemny z wjazdami od strony ulicy Puskhinskaja. Został zagospodarowany teren przy uniwersytecie i powiązany z otaczającymi obiektami. W tym obszarze są zintegrowane niska zielen, fontanna i miejsca wypoczynku. Nad parkingiem podziemnym jest zaprojektowany plac multifunkcyjny, w którym funkcje będą się zmieniać w zależności od potrzeb i pór roku. Na terenie są zlokalizowane dwa bulwary: przy ulicy Maszerowa oraz przy ulicy Mickiewicza. Projektem jest uwzględnione połączenie tych bulwarów atrakcyjnym ciągiem pieszym. W linii ciągu pieszego znajdują się Trzy Ogrody: Ogród Zimowy (istniejący), Ogród Sztuki i Ogród Letni. Ogród Sztuki jest zrewitalizowanym terenem starego dworca. Projektem uwzględnione jest powiększenie terenów zielonych, więc przy placach i chodnikach pojawiają się trawniki, donice z roślinnością.



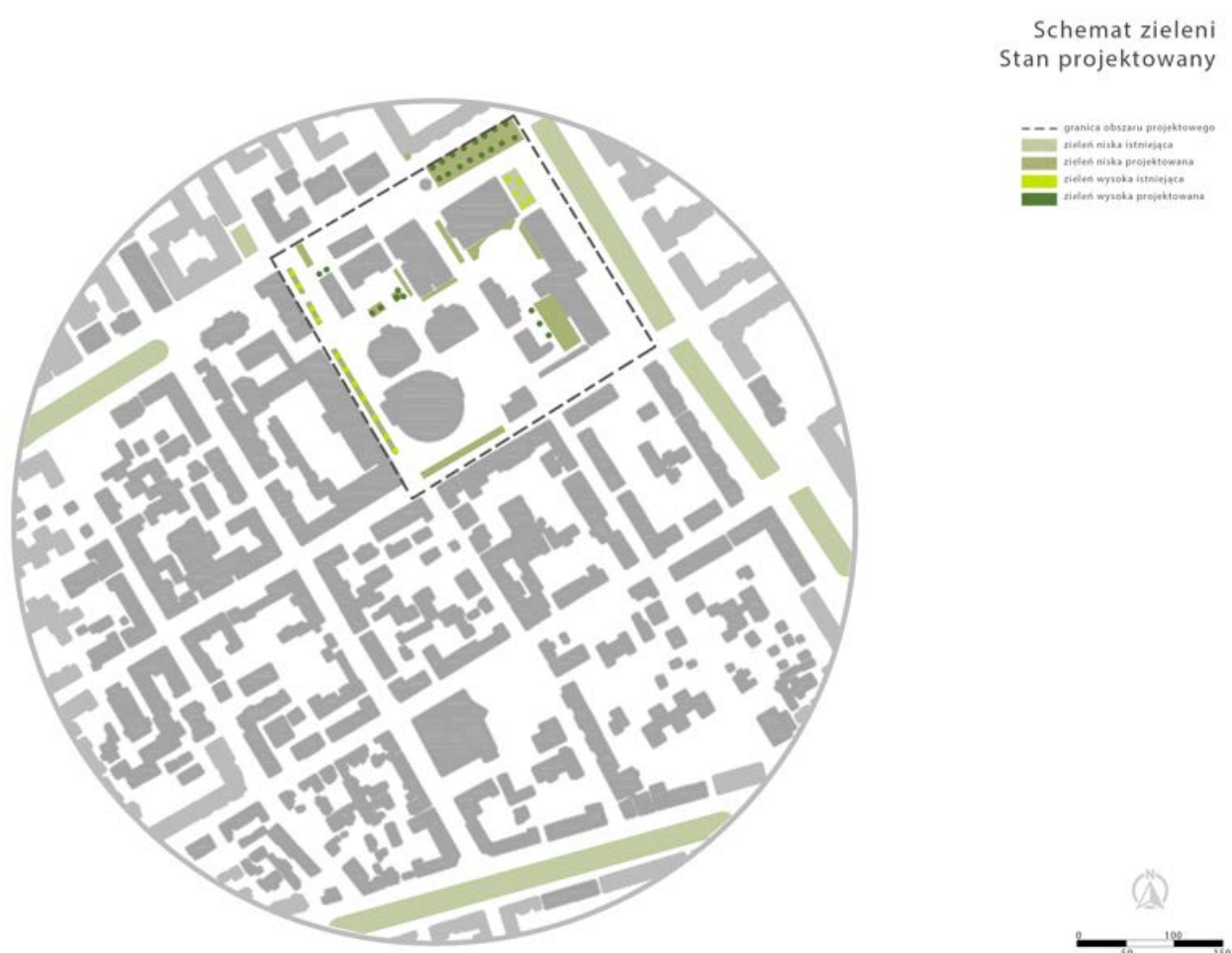
Rys. 21. Schemat funkcji projektowanych

4.2. Ukształtowanie terenu.

Relief obszaru jest płaski, różnica pomiędzy najwyższym i najniższym punktami wynosi nie więcej niż 0,6 m.

4.3. Projekt zieleni

Projekt przewiduje zachowanie istniejących drzew, skwerów i zielonych bulwarów. Od strony wschodniej w pobliżu uniwersytetu znajdują się istniejące skwery. Na terenie około wieży ciśnień przewidywany jest projekt Ogrodu Letniego. Na terenie Ogrodu Sztuki projektuje się wysadzenie pojedynczych drzew. Od zachodniej strony uniwersytetu jest zaprojektowany skwer dla rekreacji.



Rys. 22. Schemat zieleni.

4.4. Miejsca postojowe oraz parking podziemny

Na terenie jest zaprojektowany parking podziemny, 2-piętrowy. Liczba miejsc postojowych – 338, w tym 21 dla osób niepełnosprawnych. Również zaprojektowane jest 29 miejsc parkingowych naziemnych. Przy ulicy

Puszkinskaja w pobliżu uniwersytetu jest zaprojektowany zadaszony parking rowerowy na 104 miejsca (załącznik Nr 1 i Nr 2).

4.5. Rozwiązania szczegółowe obszaru

Humanizacja jest niemożliwa bez takich ważnych narzędzi jak mała architektura, mebli miejskie oraz spełnione warunki projektowania przestrzeni dla osób niepełnosprawnych.

Na opracowanym obszarze mała architektura jest zaprojektowana w skali człowieka. Są to fontanny, schody-siedziska, mebli miejskie do wypoczynku. Na całym obszarze są zaprojektowane dwa placu dla dzieci z huśtawkami, drabinkami. Jeden znajduje się w pobliżu budynku targu, drugi – w Ogrodzie Letnim w pobliżu uniwersytetu. Nie daleko od tych placów projektuje się fontanny i ławki. Wzdłuż wszystkich ciągów pieszych są zaprojektowane siedziska i ławki dla wypoczynku ludzi starszego wieku. Również są wprowadzone donice z zielenią co ma pozytywny wpływ na wizerunek przestrzeni w oczach ich użytkowników. Przy wejściach do budynków są zlokalizowane kilka parkingów rowerowych. Plac, który jest zlokalizowany w środku terenu starego dworca, jest wzbogacony zielenią, siedziskami oraz fontanną. Na ten plac otwiera się dobry widok nie tylko z otwartej przestrzeni, ale również z sali konferencyjnej, biurowca i restauracji. Plac w pobliżu pasażu posiada fontannę, stoliki do gry w szachy oraz siedziska do obserwowania gry. Przez ten plac leży szlak, który prowadzi ludzi do cerkwi, co oznacza, że ta przestrzeń często będzie wykorzystywana przez ludzi starszego wieku.

W pobliżu wieży ciśnień jest zaprojektowany Ogród Letni. Ogród posiada dużo zieleni niskiej i wysokiej, leżaki, ławki, plac dla dzieci. Przy ścianie wieży ciśnień jest zaprojektowany tymczasowy kinoteatr z projektorem, naprzeciwko są zlokalizowane schody-siedziska.

Na całym obszarze jest wprowadzona zieleń, żeby uniknąć zbytniego nagrzewania powietrza oraz nawierzchni. Również trawniki dają możliwość przetrzymać wodę w gruncie. W projekcie są wykorzystane rośliny zimo zielone i letnie zielone.

Przestrzeni publiczne są zaprojektowane w sposób, żeby osoby niepełnosprawne mogli samodzielnie zaspokajać własne potrzeby i nie zmagali się z różnymi ograniczeniami. W projekcie jest założony brak różnicy poziomów. Nawierzchnia jest zróżnicowana kolorowo oraz fakturowo. Przy podejściu do niebezpiecznych miejsc, takich jak droga samochodowa, jest zaprojektowana specjalna nawierzchnia. Wysokość siedzisk i ławek jest zgodna z warunkami. Wejścia do budynków posiadają eliminowane progi. Przy wejściach do budynków minimalna szerokość w świetle ościeżnicy 0,9 m.

5. Obiekt projektowany – Ogród Sztuki

5.1. Forma architektoniczna

Obiekt Ogródu Sztuki składa się z trzech części: budynek galerii, budynek czytelnicy i coworkingu oraz budynek o funkcji handlowo-biurowej. Obiekty są zaprojektowane w stylu modernistycznym: posiadają płaskie dachy, dach czytelnicy jest dachem zielonym, posiadają przestronne pomieszczenia, duże okna. Wielkość otworów okiennych jest zaprojektowana w złotym podziale. Założenie architektoniczne było dobrane w taki sposób, aby wpisać obiekt w zabudowę istniejącą, w której można wyróżnić wiele stylów minionych epok. Kontrast w obiekcie tworzy połączenie takich współczesnych materiałów jak fasada wentylowana z paneli blaszanych (białego koloru) na podkonstrukcji oraz fasada szklana. Budynek galerii z budynkiem czytelnicy łączy szklany pasaż. Budynek handlowy

powiązany placemz czytelnią, posiada niską i wysoką roślinność, fontannę, miejsca rekreacji oraz tarasy przy kawiarniach. Na całym terenie można zauważyć powtarzalność placów o kształcie kołowym –jest tokontynuacja niezwyklej formy budynku targu.

5.2. Układ funkcjonalny

Układ funkcjonalny budynków projektowanych na nowo przedstawia się w następnym sposób:

- budynek galerii – składa się z pomieszczenia sali wystawienniczej w centrum obiektu, która od wschodniej i zachodniej strony jest otoczona pomieszczeniami pomocniczymi oraz technicznymi. Główne, techniczne pomieszczenia są rozmieszczone na poziomie -1, również tutaj są zlokalizowane pomieszczenia magazynowe. Galeria zajmuje parter i pierwsze piętro. Na drugiej kondygnacji znajduje się centrum medytacji i jogi, które posiada sale, szatnie, pomieszczenia pomocnicze. Ściany galerii oraz sali wykonane są ze szkła przezroczystego.

-budynek czytelni – jest powiązany z galerią szklanym pasażem. Centrum jogi w galerii jest powiązane z zielonym dachem czytelni za pomocą mostka. Obiekt posiada takie pomieszczenia, jak:

- Piętro -1: pomieszczenia techniczne
- Piętro 0: pomieszczenia czytelni i coworkingu, kawiarnia z kuchnią oraz sala konferencyjna, która może być wykorzystana dla niewielkich seansów kinowych
- Piętro 1: czytelnia oraz pomieszczenia pomocnicze

-budynek handlowo-usługowy – na parterze posiada kawiarnię z zapleczem gastronomicznym, pomieszczenia handlowe oraz techniczne, na pierwszym i drugim piętrze są zaprojektowane pomieszczenia biurowe.

6. Opis techniczny

6.1. Parametry techniczne obiektu

- Powierzchnia działki – 6926 m²
- Powierzchnia zabudowy – 3460 m²
- Powierzchnia biologicznie czynna – 9% (660m²)
- Powierzchnia całkowita – 7612 m²
- Powierzchnia użytkowa - 5000m²

6.2. Bilans pomieszczeń.

Tabela 1.1. Bilans pomieszczeń.

Lp	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia, m ²
1.	Budynek galerii	
-1 piętro		
1.0.17	Korytarz	133
1.0.18	Korytarz	78
1.0.19	Pomieszczenie - izolator	93,7
1.0.20	Pomieszczenie restauracji	74,4
1.0.21	Magazyn	18,5
1.0.22	Pomieszczenie przygotowania ekspozycji	132

1.0.23	Magazyn fundów	115
1.0.24	Zbiornik ppoż	49
1.0.25	Centrala wentylacyjna	71
1.0.26	Pomieszczenie trafostacji	55,7
	Razem	820,3
Parter		
1.0.1	Sala wystawowa	350
1.0.2	Hol wejściowy	27
1.0.3	Szatnia	19
1.0.4	Kasa biletowa	8
1.0.5	WC damski	10
1.0.6	WC męski	12
1.0.7	Wentylatornia	12,5
1.0.8	Przedsiónek	8
1.0.9	Pomieszczenie załadunku	11,5
1.0.10	Korytarz	380
1.0.11	Pomieszczenie biurowe	11,5
1.0.12	Pomieszczenie biurowe	11,5
1.0.13	Korytarz	11
1.0.14	Korytarz	37
1.0.15	Aranżeria	8
1.0.16	Pomieszczenie handlowe	39
	Razem	956
I piętro		
1.1.1	Sala wystawowa	350
1.1.2	Korytarz	403
1.1.3	Pomieszczenie handlowe	15
1.1.4	Pomieszczenie handlowe	19
1.1.5	WC damski	10
1.1.6	WC męski	12
1.1.7	Wentylatornia	12,5
1.1.8	Food court	33
1.1.9	Pomieszczenie biurowe	20,7
1.1.10	Pomieszczenie biurowe	20,7
1.1.11	Korytarz	23,8
1.1.12	Pomieszczenie biurowe	18
1.1.13	Pomieszczenie biurowe	18
1.1.14	Aranżeria	8
1.1.15	WC	3,8
	Razem	967,5
2 piętro		
1.2.1	Sala jogi	89
1.2.2	Sala jogi	97
1.2.3	Sala tańca	120,7
1.2.4	Sala medytacji	114,3
1.2.5	Korytarz	278,4
1.2.6	Food court	33
1.2.7	Szatnia	24
1.2.8	Szatnia	24
1.2.9	WC damski	14
1.2.10	WC męski	17
1.2.11	Wentylatornia	12,5
1.2.12	Szklany most	59
1.2.13	Pomieszczenie biurowe	20,7
1.2.14	Pomieszczenie biurowe	20,7
1.2.15	Korytarz	23,8
1.2.16	Pomieszczenie biurowe	18
1.2.17	Pomieszczenie biurowe	18

1.2.18	Aranżeria	8
1.2.19	WC	3,8
	Razem	995,9
	Suma powierzchni użytkowej	3799,7
2.	Budynek czytelnia	
-1 piętro		
2.0.18	Korytarz	50
2.0.19	Magazyn	9
2.0.20	Pomieszczenie przyłącza wody	20
2.0.21	Zbiornik ppoż	23
2.0.22	Pomieszczenie trafostacji	32,5
2.0.23	Centrala wentylacyjna	34,7
	Razem	169,2
Parter		
2.0.1	Hol wejściowy	107
2.0.2	Czytelnia	383
2.0.3	Sala konferencyjna	387
2.0.4	Kawiarnia	104,5
2.0.5	Kuchnia	30
2.0.6	Przygotownia czysta	15
2.0.7	Przygotownia brudna	12,6
2.0.8	Przedsiónek	5
2.0.9	Wejście dla pracowników	11
2.0.10	Magazyn	13
2.0.11	Przedsiónek	3,7
2.0.12	Pomieszczenie biurowe	39
2.0.13	Pomieszczenie biurowe	25
2.0.14	Korytarz	7,6
2.0.15	WC męskie	28
2.0.16	WC damskie	17
2.0.17	Wentylatornia	21
	Razem	1209,4
1 piętro		
2.1.1	Korytarz	7,6
2.1.2	WC męskie	28
2.1.3	WC damskie	17
2.1.4	Pomieszczenie co-workingu	211
2.1.5	Czytelnia	500
2.1.6	Wentylatornia	21
2.1.7	Taras	387
	Razem	1171,6
2 piętro		
2.2.1	Korytarz	7,6
2.2.2	WC męskie	28
2.2.3	WC damskie	17
2.2.4	Pomieszczenie wypoczynku	73,2
2.2.5	Pomieszczenie wypoczynku	82,3
2.2.6	Wentylatornia	21
2.2.7	Zielony dach	638,6
	Razem	867,7
	Suma powierzchni użytkowej	3417,9
3.	Budynek biurowy	
Parter		
3.0.1	Aranżeria	8,3
3.0.2	Kawiarnia	156
3.0.3	Kuchnia	57,7
3.0.4	Przygotownia czysta	8,8
3.0.5	Przygotownia brudna	13,3
3.0.6	Przedsiónek	7
3.0.7	Pomieszczenie załadunku	17

3.0.8	Magazyn	28,5
3.0.9	Szatnia pracowników	29
3.0.10	WC	3,5
3.0.11	WC dla osób niepełnosprawnych	5,5
3.0.12	Pomieszczenie handlowe	114
3.0.13	Magazyn	22
3.0.14	Pomieszczeni pracowników	18
3.0.15	Zbiornik ppoż	35
3.0.16	Pomieszczenie wentylatorni	56
3.0.17	Pomieszczenie trafostacji	41
	Razem	774,6
1 i 2 piętra		
3.1/2.1	Aranżeria	8,3
3.1/2.2	Hol wejściowy	35,5
3.1/2.3	Korytarz	124,5
3.1/2.4	Szatnia	35
3.1/2.5	WC męskie	23,6
3.1/2.6	WC damskie	13,8
3.1/2.7	Kuchnia	70
3.1/2.8	Hol	51
3.1/2.9	Pomieszczenie biurowe	30
3.1/2.10	Pomieszczenie biurowe	18,6
3.1/2.11	Pomieszczenie biurowe	71
3.1/2.12	Pomieszczenie biurowe	71
3.1/2.13	Pomieszczenie biurowe	84
3.1/2.14	Hol	40
3.1/2.15	Sala konferencyjna	101
3.1/2.16	Wentylatornia	42,5
	Razem	819,8
	Suma powierzchni użytkowej	2414,2
	Suma powierzchni użytkowej (cała)	9631,8

6.3. Konstrukcja budynków

We wszystkich trzech budynkach została założona konstrukcja szkieletowo-żelbetowa. Wymiary słupów w liniach krawędzi zewnętrznych- 30x40 cm, w środku – 30x30 cm, wymiar podciągów – 20x40 cm. Budynki zostaną posadowione na płytach fundamentowych.

6.4. Instalacje wewnętrzne

6.4.1. Instalacja wody użytkowej

Zaopatrzenie w zimną i ciepłą wodę projektowano z sieci wodociągowej. Wodomierze zlokalizowane w pomieszczeniu technicznym, które w galerii i czytelnicy znajduje się na kondygnacji -1, w budynku handlowo-biurowym – na parterze.

6.4.2. Instalacje kanalizacji deszczowej

Płaskie dachy budynków są zaprojektowane ze spadkiem nie mniejszym niż 3% i mają spusty dachowe. Rury spustowe są ukryte, woda odprowadzana jest do studzienek.

6.4.3. Instalacja kanalizacji sanitarnej

Odprowadzenie ścieków do sieci kanalizacyjnej odbywa się przy pomocy pionów kanalizacyjnych.

6.4.4. Instalacja IT

Przyłącze z sieci. Rozdzielnia zlokalizowana w każdym budynku osobno w pomieszczeniu trafostacji.

6.4.5. Instalacja ciepła

Zaprojektowane są pompy ciepła w pomieszczeniu technicznym osobno dla każdego budynku.

6.4.6. Wentylacja

W projekcie przewidywana jest wentylacja mechaniczna. Centrale wentylacyjne umieszczone są na poziomie -1- w budynkach galerii i czytelní, na poziomie 0- w budynku handlowo-usługowym. Pomieszczenia wentylatorni są zaprojektowane w jednym pionie, na każdym piętrze. Czerpnie i wyrzutnie zlokalizowane zostały na dachu.

6.5. Rozwiązania materiałowe

Budynki galerii i biurowca posiadają podobne rozwiązania materiałowe. Obudowa składa się z paneli blaszanych (w białym kolorze) na podkonstrukcji. Budynek galerii również posiada fasadę szklaną od strony południowej. Dach częściowo składa się ze stropu żelbetowego z warstwami wykończeniowymi, częściowo z paneli szklanych na aluminiowych profilach.

Budynek czytelní posiada otynkowane ocieplone żelbetowe ściany. Ściany sali konferencyjnej składają się z paneli szklanych. Dach jest zaprojektowany jako strop żelbetowy z warstwami wykończeniowymi.

6.6. Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Wszystkie budynki są dostępne dla osób niepełnosprawnych. Każdy budynek posiada dźwíg dostosowany do przewozu osób niepełnosprawnych. Komunikacja wewnętrzna zaprojektowana z odpowiednią szerokością, projektem są uwzględnione bez progowe drzwi. Każda strefa posiada WC dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych.

6.7. Ochrona przeciwpożarowa

Wysokość budynków: do 15 m

Liczba kondygnacji podziemnych: 0-1.

Liczba kondygnacji nadziemnych: 1-2.

Kategoria zagrożenia ludzi: ZL I.

W granicach obszaru projektuje się 2 hydranty zewnętrznych. Wyjścia ewakuacyjne zaprojektowane na parterach.

Wszystkie elementy konstrukcyjne oraz materiały wykończeniowe zaprojektowano zgodnie z wymaganiami ppoż.

7. Podsumowanie

Proponowane rozwiązania urbanistyczne i architektoniczne mają na celu ożywienie przestrzeni Starego Dworca oraz otaczających go terenów. Założeniem projektu jest rewitalizacja takich budynków jak stary dworzec autobusowy i magazyny koło targu. Projekt zakłada również uwolnienie od tymczasowej zabudowy oraz dezorganizującego handlu. Na obszarze zaprojektowane są na nowo dwa budynki użyteczności publicznej oraz pasaż. Cały teren dzielnicy został zagospodarowany na nowo za pomocą działań humanizacyjnych. Zmienione są kierunki szlaków pieszych i dodane drogi rowerowe. Dzięki temu, że nowo dodane funkcje są różnorodne i pozwalają obszarowi pracować całodobowo (obszar sprzyja spędzaniu czasu w dowolnych godzinach). Ludzie mają możliwość zatrzymania się zarówno na świeżym powietrzu, tak i w zamkniętych przestrzeniach.

Przestrzeń została zaadaptowana wobec współczesnych potrzeb ludzi. Poprawa estetyki, bezpieczna atmosfera, uzupełnienie zieleni i oświetlenia, dodanie mebli miejskich mają na celu utworzenie ponownych relacji obszaru z miastem oraz powiązanie emocjonalne ludzi z tym terenem. Za pomocą wszystkich wprowadzonych działań człowiek ma możliwość identyfikowania siebie z dzielnicą.

8. Bibliografia

- [1] Gehl J. (1987), *Life Between Buildings: Using Public Space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- [2] Barełkowska K. (2007), *Planistyczne Mechanizmy Humanizacji Przestrzeni Architektonicznej*, „Czasopismo Techniczne”.
- [3] Łempicka Z. (1968), *Mały Słownik Języka Polskiego*, PWN-Państwowe wydawnictwo naukowe, Warszawa
- [4] *Słownik Języka Polskiego PWN (2017)*, PWN-Państwowe wydawnictwo naukowe, Warszawa
- [5] Lis A., Bocheńska-Skałeczka A., Burdziński J., Gubański J., Walter E. (2013). *Badanie potencjału miejsc publicznych w aspekcie możliwości ich aktywizacji*, Architektura Krajobrazu/Landscape Architecture.
- [6] Bender, T. (2002). *The Unfinished City: New York and The Metropolitan Idea*, New York: The New press.
- [7] Lis A., Burdziński J., Gubański J., Walter E., Bocheńska-Skałeczka A. (2014). *Aktywizacja przestrzeni publicznych w mieście – ocena potencjału miejsc*, Uniwersytet Przyrodniczy, Wrocław
- [8] Gehl J., Gemzøe L. (2001), *New City Spaces*, Danish Architectural Press, Copenhagen.
- [9] Gehl J. (2009), „Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych”, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- [10] Bourdieu P. (2005), *Sociologie de l'espace social* / tłum. Z franc.: N.A. Shmatko. – Moscow, SPb.
- [11] Park, R.(1925),*The City: Suggestions for the Study of Human Nature in the Urban Environment*, Chicago.
- [12] Weber M.(1994),*The image of society*, Moscow.
- [13] Dymnicka M. (2019), *Miasto jako przedmiot badań architektury i socjologii*, Politechnika Gdańska, Gdańsk.
- [14] Boczkariowa S., Efriemowa A., Kierimowa N., Diemin A., GrinkrugN.(2018), *Współczesne przestrzeni społeczne jako narzędzie rozwoju miasta*, Państwowy Uniwersytet Architektoniczno-Budowlany, Sankt Petersburg.
- [15] Szamiakin I. (1987), *Brześć. Przewodnik encyklopedyczny*, Białoruska Sowiecka Encyklopedia imienia Piotrusia Browki, Minsk.
- [16] Betlej M., Radziejowska A., *Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi*, Bezpieczeństwo i ekologia.

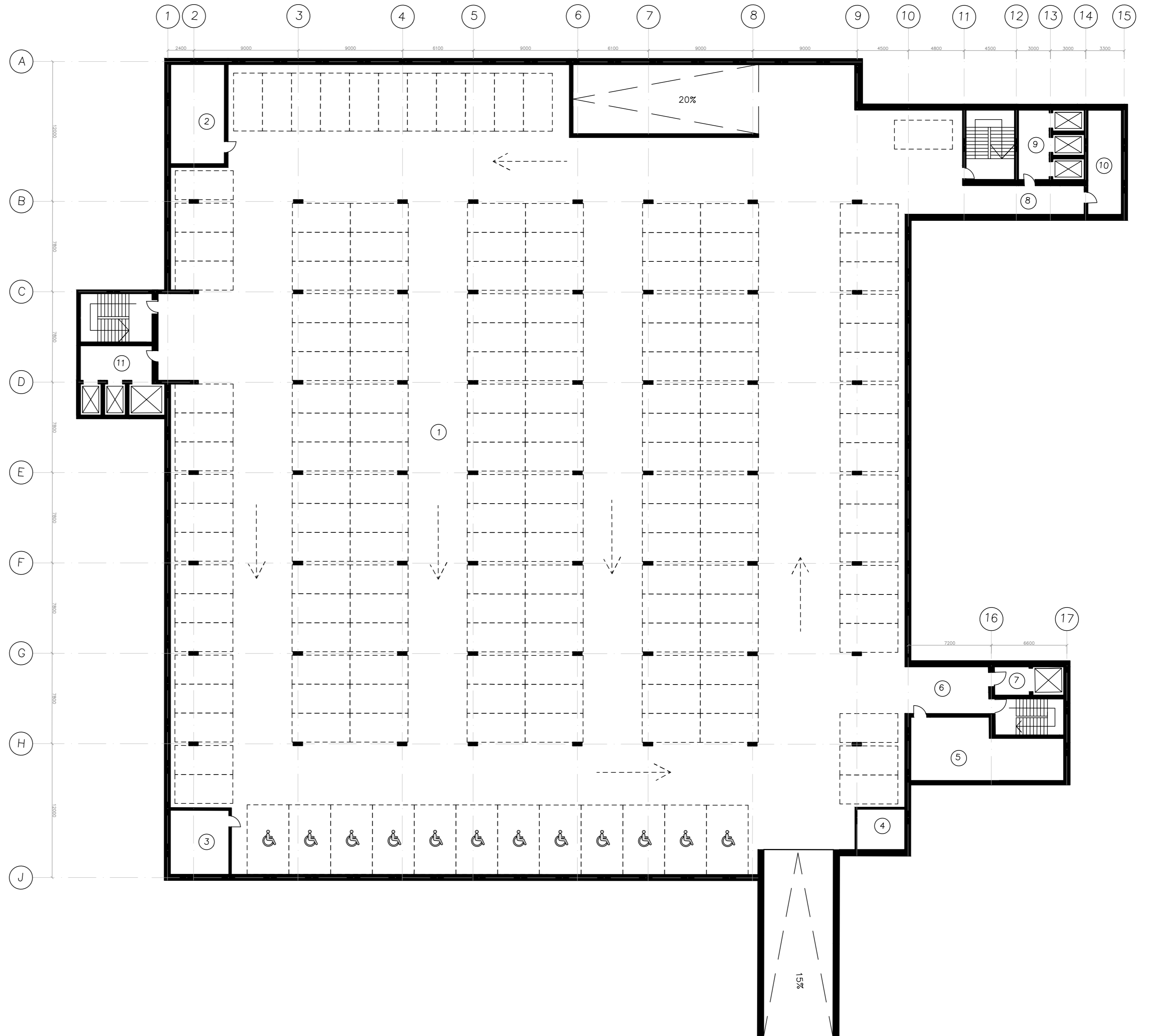
- [17] Bendyk E., *Na rozstaju dróg*, POLITYKA Spółka z o.o. SKA, Warszawa
- [18] Chądzyńska E. (2015), *Rewitalizacja zdegradowanych przestrzeni miejskich – studia przypadku*, Politechnika Wroclawska, Wrocław.
- [19] Bierwiaczonek K. (2018), *Miejskie przestrzeni publiczne i ich społeczne znaczenia – próba systematyzacji*, Uniwersytet Śląski, Śląsk
- [20] Nowaczyk M. (2017), *Katalog metod i form humanizacji przestrzeni miejskiej*, Politechnika Warszawska, Warszawa.
- [21] Wiszniowski J. (2016), *Czynniki kształtujące przestrzenie publiczne*, Architectus 2(46).
- [22] Chylińska D., Kosmala G. (2010), *Humanizacja i dehumanizacja przestrzeni miejskiej na przykładzie współczesnego Wrocławia*, Politechnika Krakowska, Kraków.
- [23] Gadomska W., Gadomski W., *Park High Line – przestrzeń publiczna jako rezultat rewitalizacji postindustrialnego dziedzictwa zachodniego Manhattanu*, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, Olsztyn.
- [24] Gadomska W. (2014), *Humanizacja postindustrialnej przestrzeni miejskiej – przykład Nowojorskiego Parku High Line jako udanej rewitalizacji dawnej linii kolejowej*, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski, Olsztyn.
- [25] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (2010), *Problemy kształtowania przestrzeni publicznych*, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk

9. Spis Ilustracji

- Rys.1. Człowiek witruwiański – Leonardo da Vinci. *źródło: galeria-zdjec.com*
[dostęp online: 24.11.2020 r.]
- Rys.2. Modulory – Adolf Zeising, Aulis Blomstedt, Le Corbusier. *źródło: Dictionary of architecture and building construction* [dostęp online: 24.11.2020 r.]
- Rys.3. Planowany układ woonerfu na ulicy 6 Sierpnia w Łodzi. Kolor zielony-strefa wyłącznie dla pieszych; kolor żółty-strefa wspólna dla ruchu kołowego i pieszego; kolor czerwony-strefa z zielenicami oraz ławkami.
źródło: Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi [dostęp: 03.12.2020 r.]
- Rys.4. Woonerf na ulice Traugutta. *źródło: Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi*
[dostęp: 03.12.2020 r.]
- Rys.5. Ulica 6 Sierpnia przed i poprzekształceniu w woonerf. *źródło: Rozwój idei stref woonerf w Polsce na przykładzie miasta Łodzi* [dostęp: 03.12.2020 r.]
- Rys.6. Dawna linia kolejowa do rewitalizacji. *źródło: Park High Line – przestrzeń publiczna jako rezultat rewitalizacji postindustrialnego dziedzictwa zachodniego Manhattanu*, [dostęp: 12.12.2020 r.]
- Rys.7. Dawna linia kolejowa po rewitalizacji. *źródło: Park High Line – przestrzeń publiczna jako rezultat rewitalizacji postindustrialnego dziedzictwa zachodniego Manhattanu*, [dostęp: 12.12.2020 r.]
- Rys.8. Plan zagospodarowania przestrzeni Superkilen. *źródło archemon.com*, [dostęp: 12.12.2020 r.]
- Rys.9. Czerwony skwer dzielnicy Superkilen. *źródło archemon.com*, [dostęp: 12.12.2020 r.]
- Rys.10. Zhumanizowany czarny skwer dzielnicy Superkilen. *źródło archemon.com*,
[dostęp: 12.12.2020 r.]
- Rys.11. Stary dworzec miasta Brześć. *źródło brestcity.com*, [dostęp: 25.12.2020 r.]
- Rys.12. Budynek targu w centrum miasta Brześć. *źródło brestcity.com*, [dostęp: 25.12.2020 r.]
- Rys.13. Organizacja handlu przy targu. *źródło brestcity.com*, [dostęp: 25.12.2020 r.]

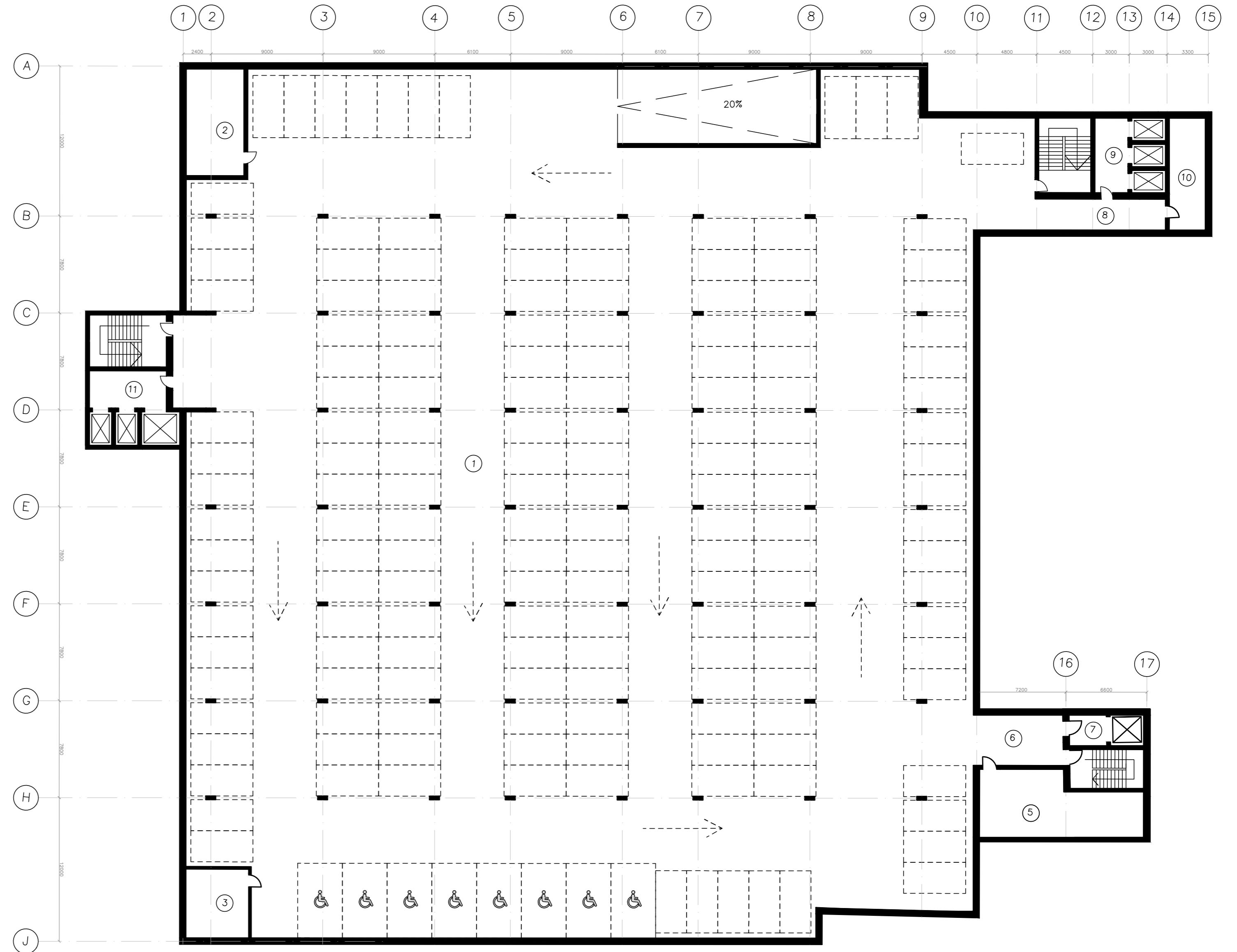
RZUT PARKINGU POZIOM -1

Lp	Nazwa pomieszczenia	Pow., m ²
Parking podziemny		
-1 poziom		
1	Parking	4243,5
2	Pomieszczenie techniczne	40
3	Pomieszczenie techniczne	28
4	Pomieszczenie techniczne	14,5
5	Wentylatornia	60,7
6	Przedśionek	29
7	Przedśionek ppoż	8
8	Korytarz	25
9	Przedśionek ppoż	16
10	Wentylatornia	26
11	Przedśionek ppoż	18,6
Razem		4509,3



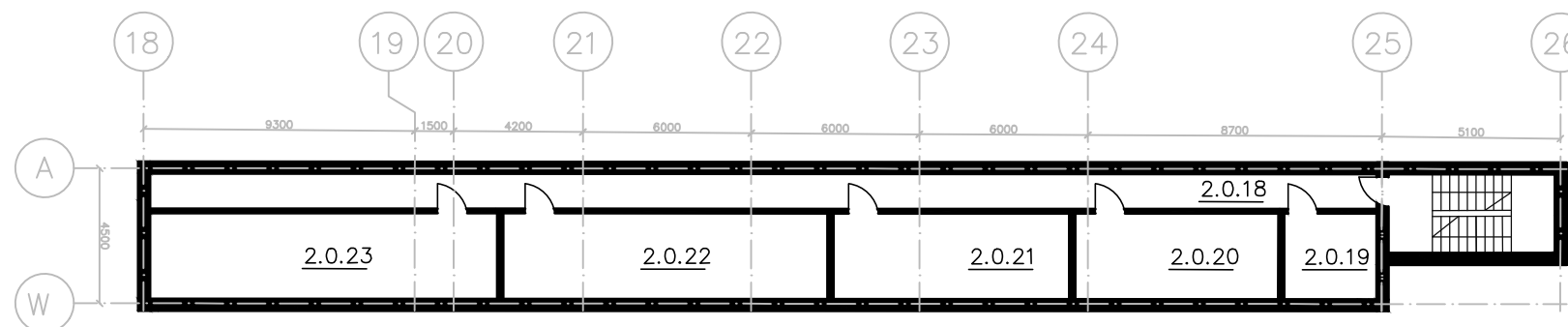
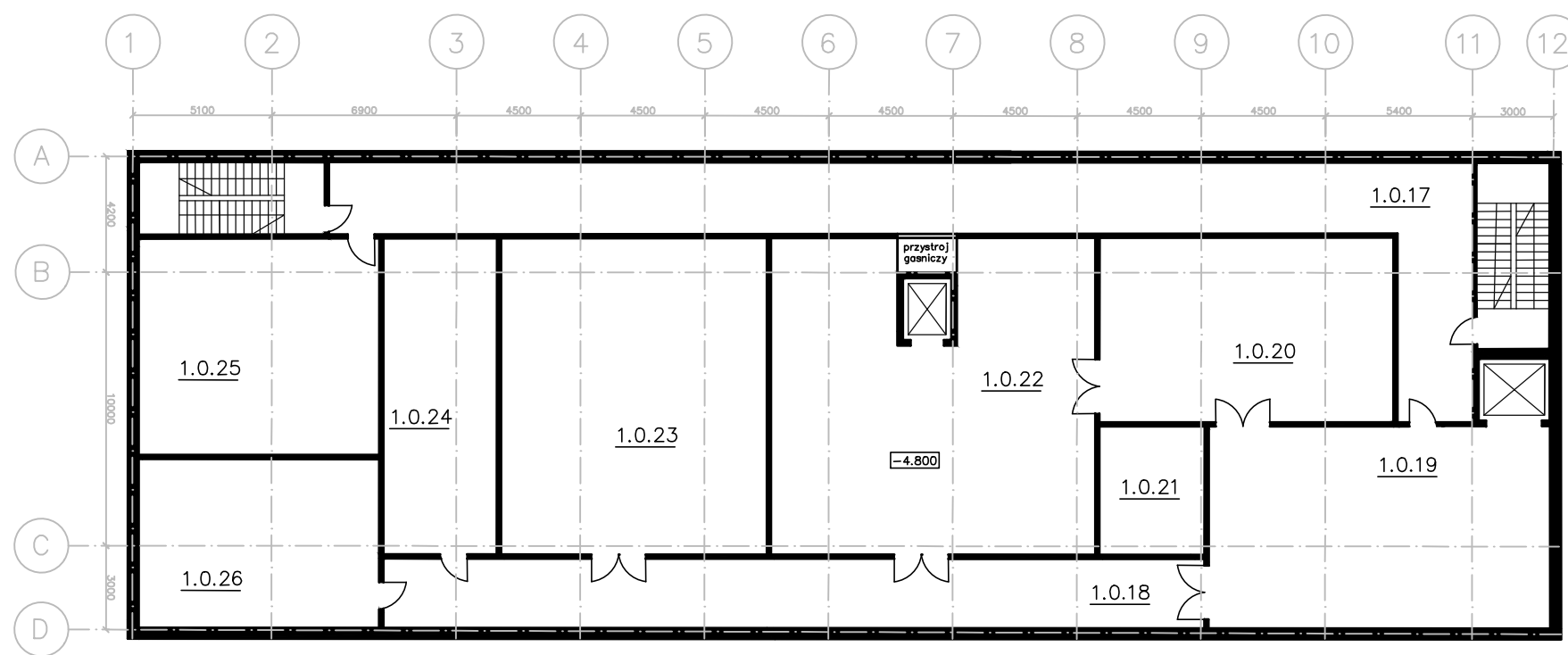
RZUT PARKINGU POZIOM -2

Lp	Nazwa pomieszczenia	Pow., m ²
Parking podziemny		
-2 poziom		
1	Parking	4250,5
2	Pomieszczenie techniczne	40
3	Pomieszczenie techniczne	28
4	Pomieszczenie techniczne	14,5
5	Wentylatornia	60,7
6	Przedsionek	29
7	Przedsionek ppoż	8
8	Korytarz	25
9	Przedsionek ppoż	16
10	Wentylatornia	26
11	Przedsionek ppoż	18,6
	Razem	4516,3



RZUT BUDYNKU GALERII -1 PIĘTRO

Lp	Nazwa pomieszczenia	Pow., m ²
1.	Budynek galerii	
-1 piętro		
1.0.17	Korytarz	133
1.0.18	Korytarz	78
1.0.19	Pomieszczenie - izolator	93,7
1.0.20	Pomieszczenie restauracji	74,4
1.0.21	Magazyn	18,5
1.0.22	Pomieszczenie przygotowania ekspozycji	132
1.0.23	Magazyn fundów	115
1.0.24	Zbiornik ppoż	49
1.0.25	Centrala wentylacyjna	71
1.0.26	Pomieszczenie trafostacji	55,7
	Razem	820,3





HUMANIZACJA CENTRALNEJ STRUKTURY MIASTA NA PRZYKŁADZIE BRZEŚCIA



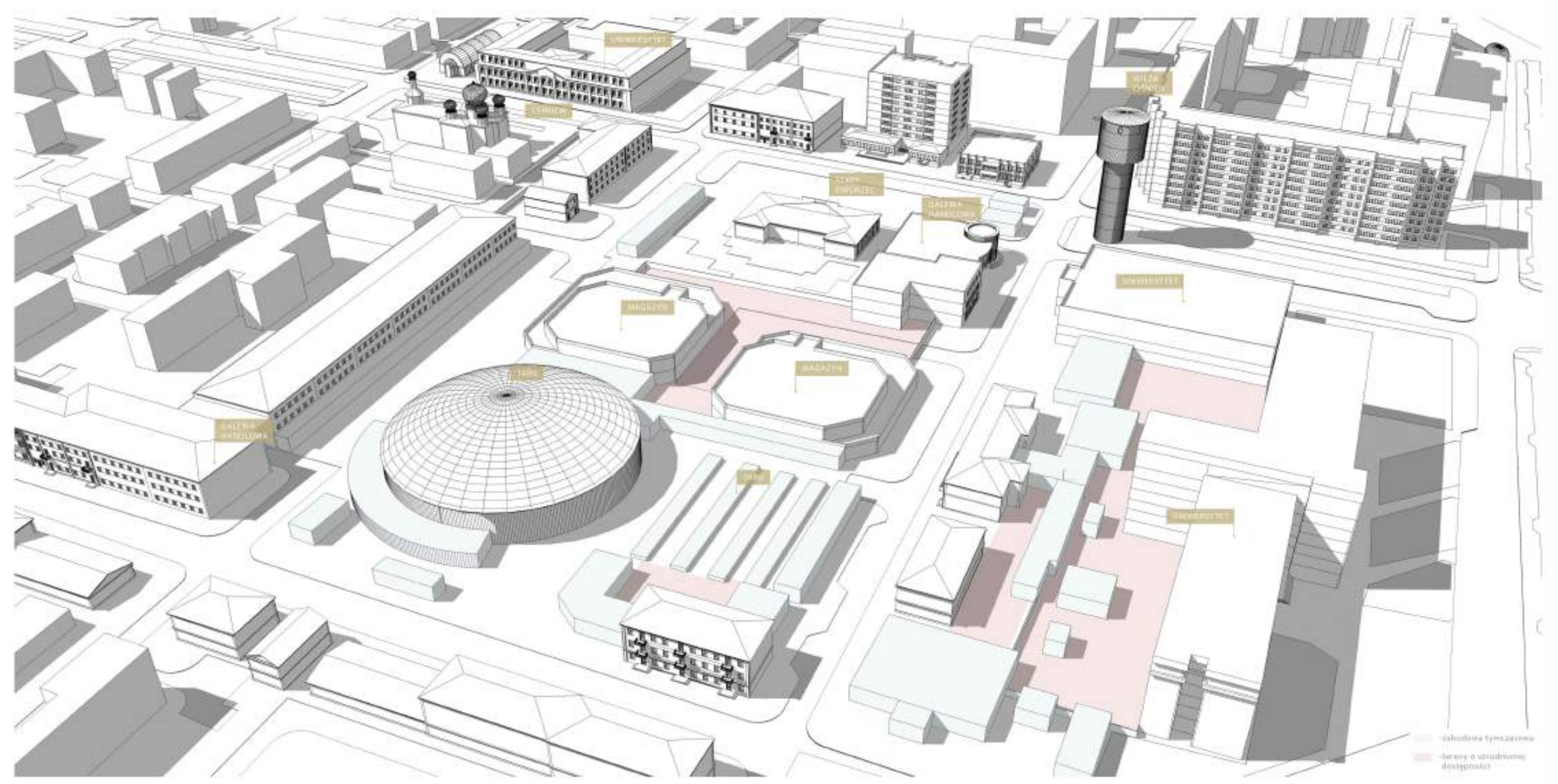
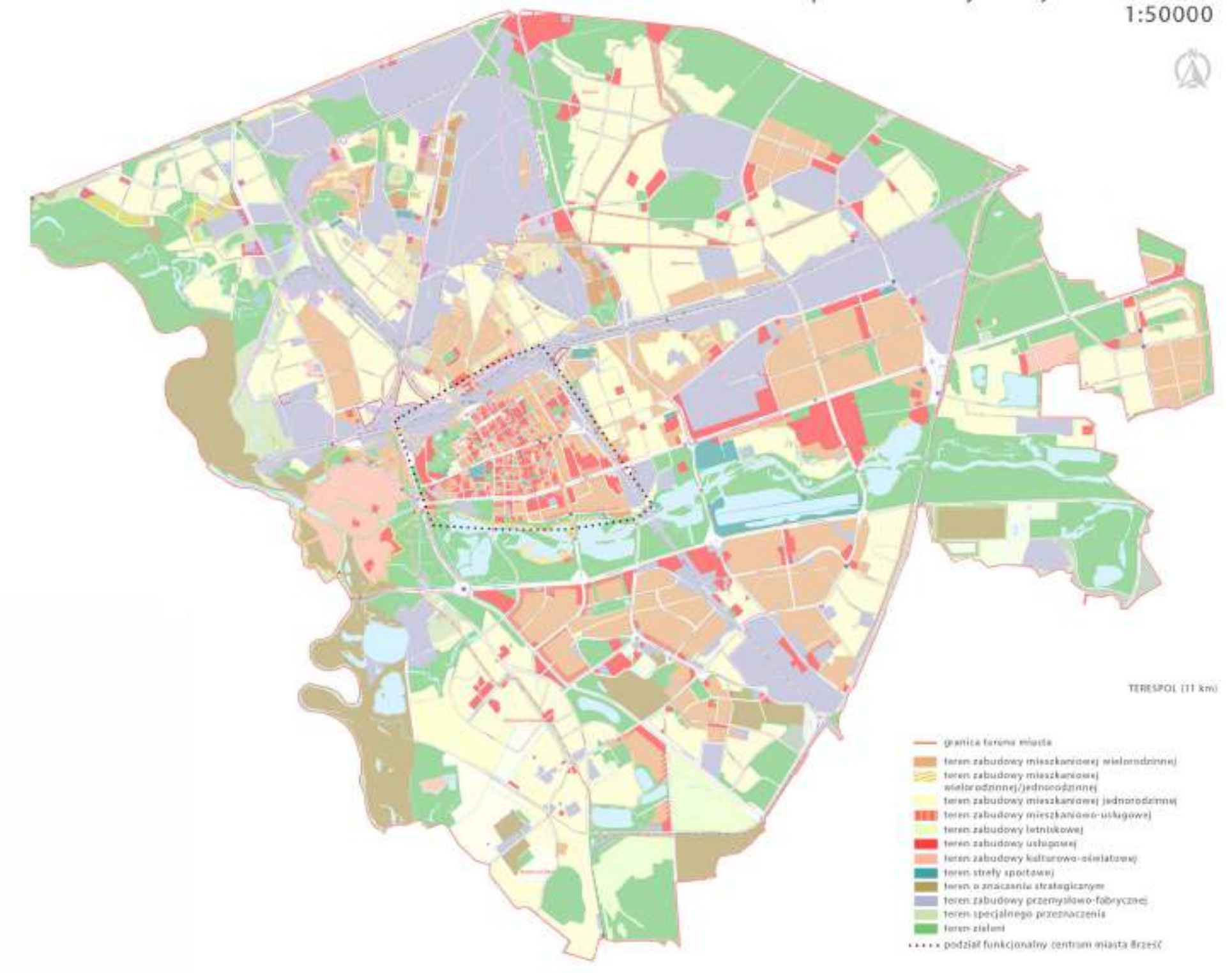


Szwarcplan



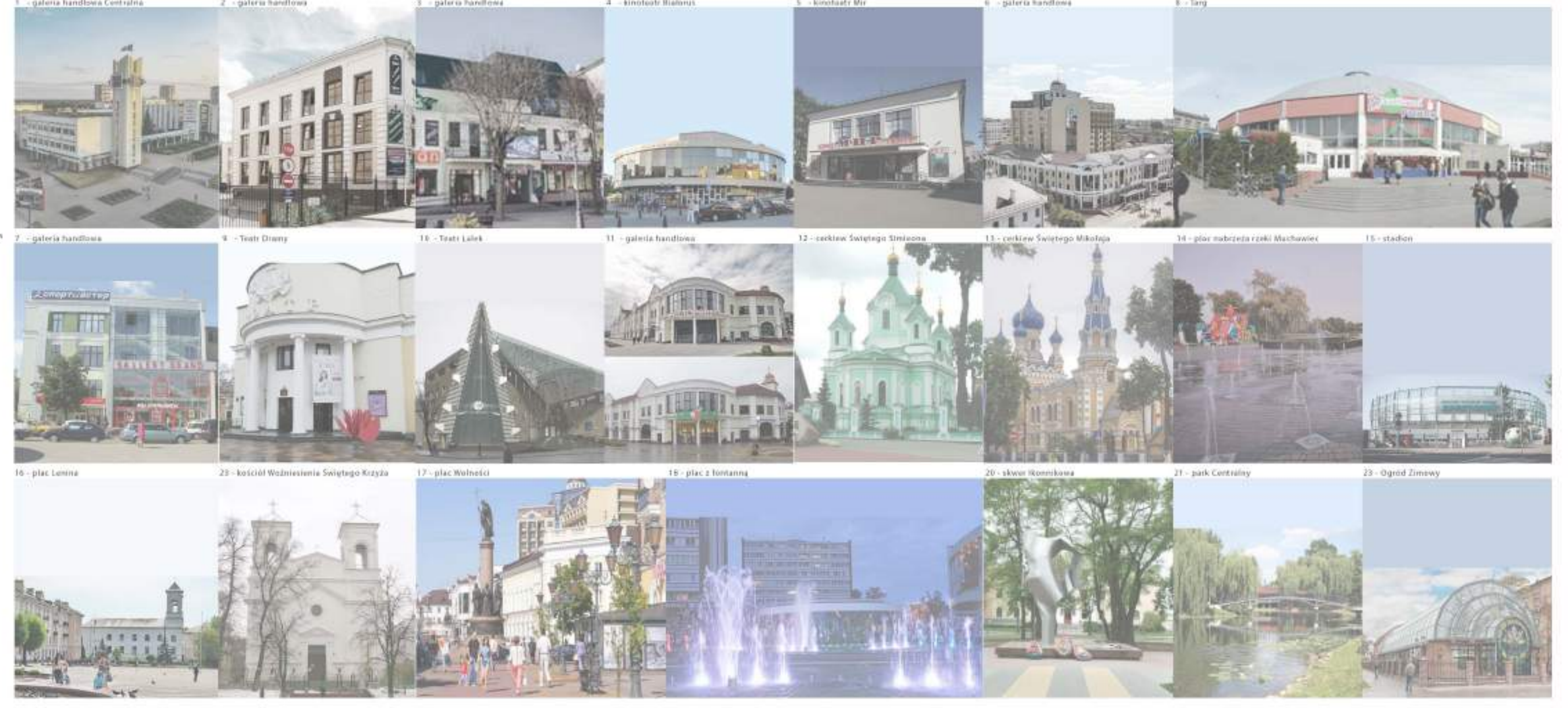
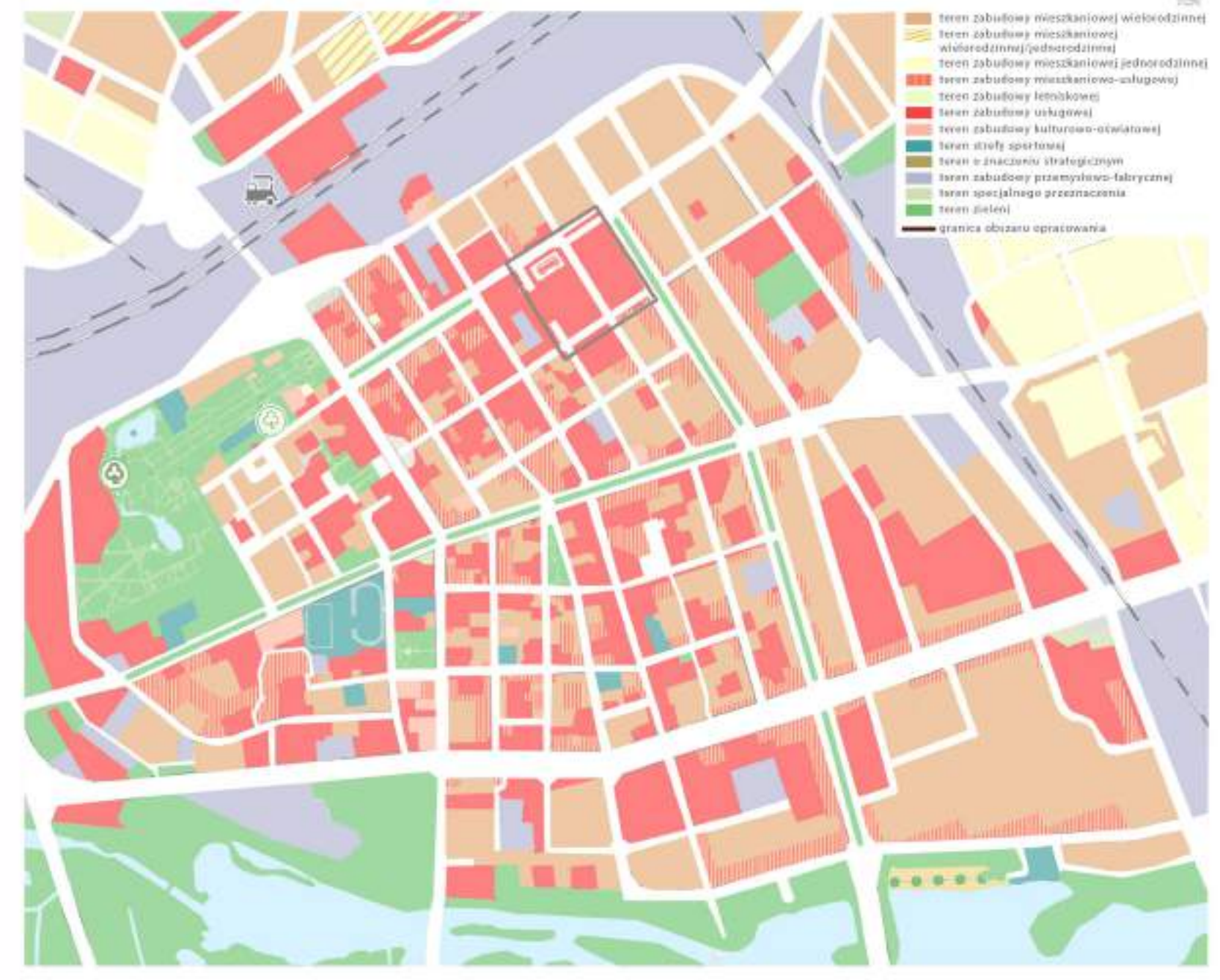
Analiza - podział funkcjonalny miasta Brześć 1:50000

Schemat - komunikacja centrum miasta Brześć



Analiza - podział funkcjonalny centrum miasta Brześć 1:15000

Schemat - przestrzeni publicznych

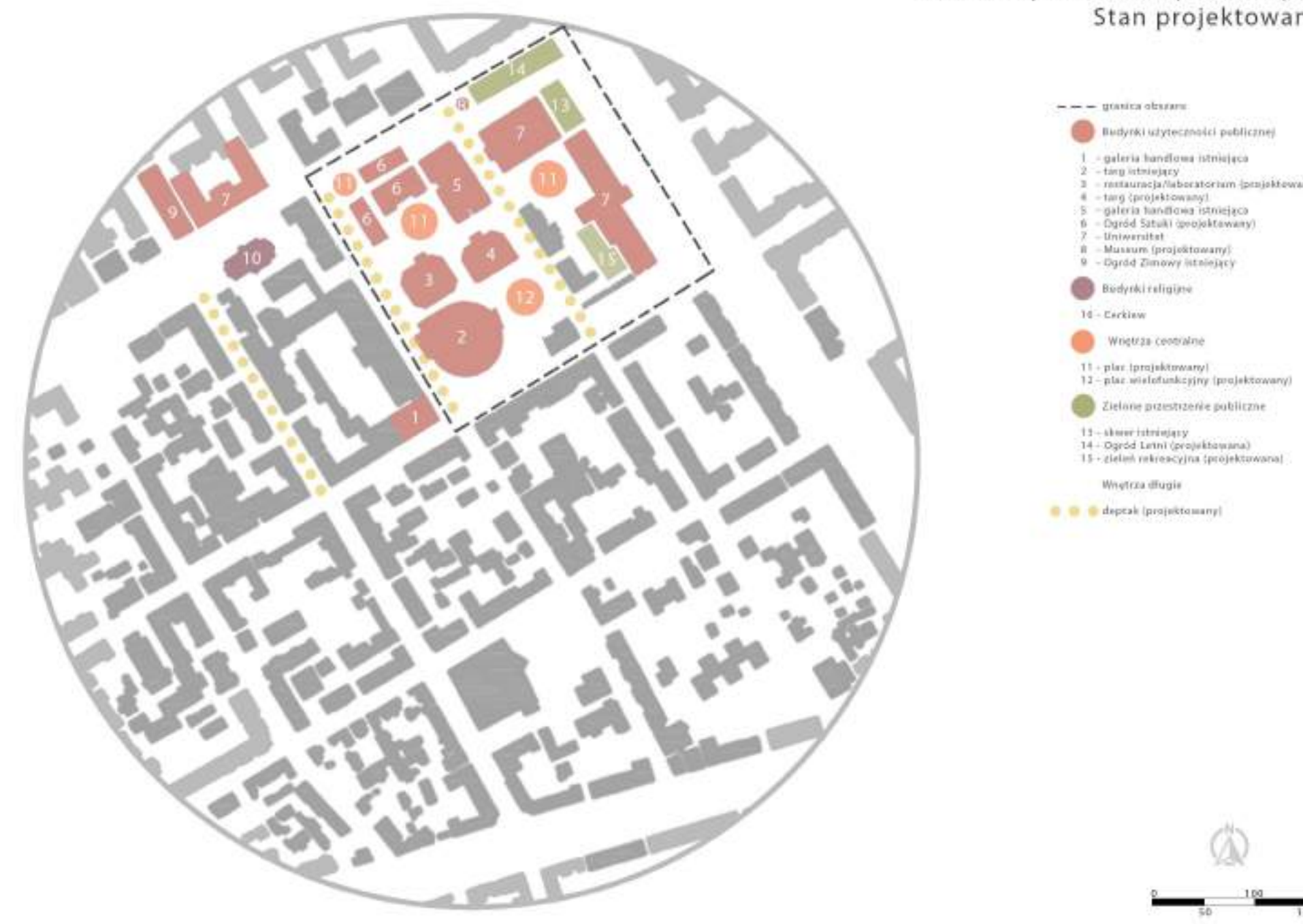




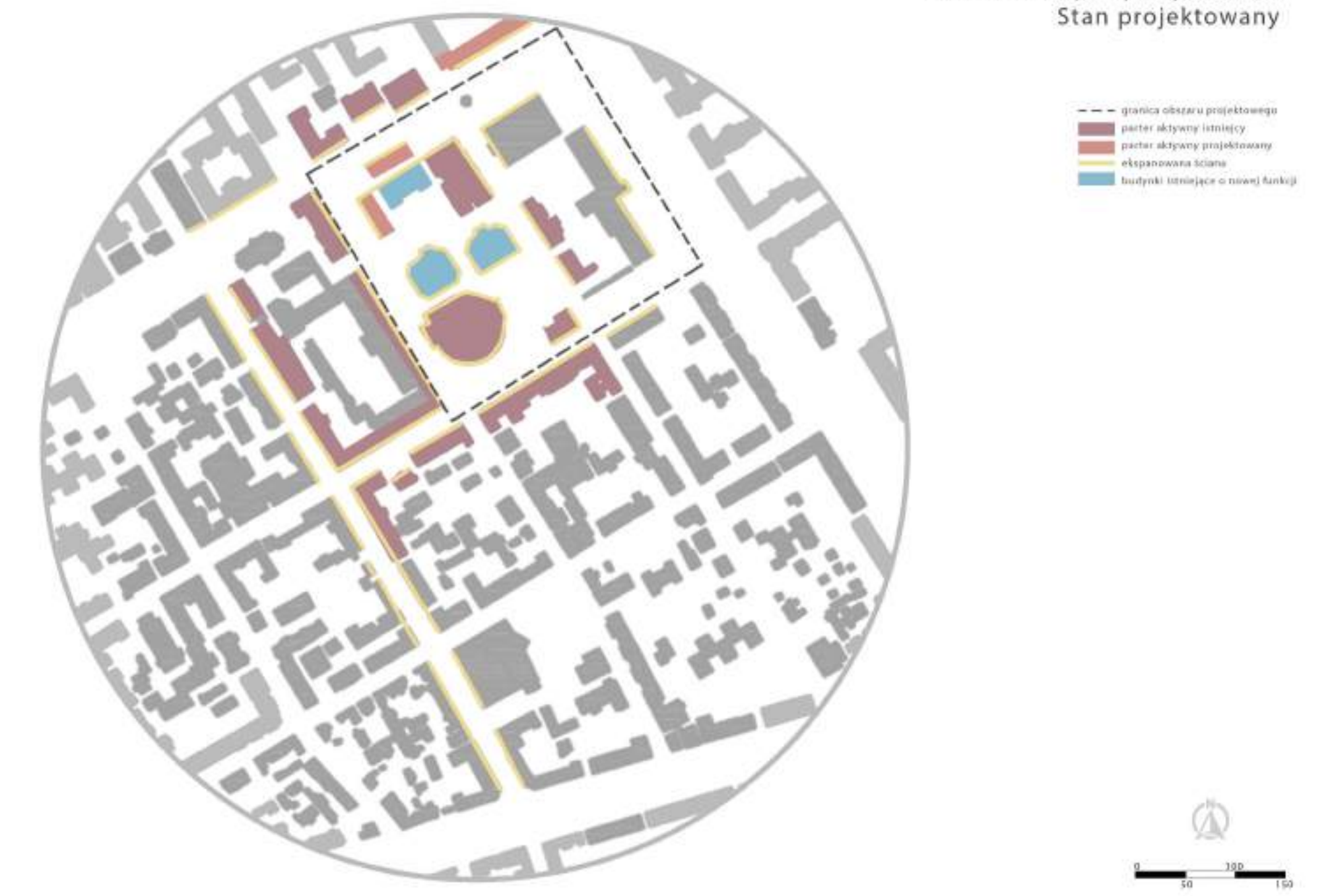
Schemat koncepcji - połączenie bulwarów
Stan projektowany



Schemat przestrzeni publicznych
Stan projektowany



Schemat aktywnych parterów
Stan projektowany



Schemat komunikacji dróg samochodowych
Stan projektowany



Schemat komunikacji - ciąg pieszo-rowerowy
Stan projektowany



Schemat zieleni
Stan projektowany



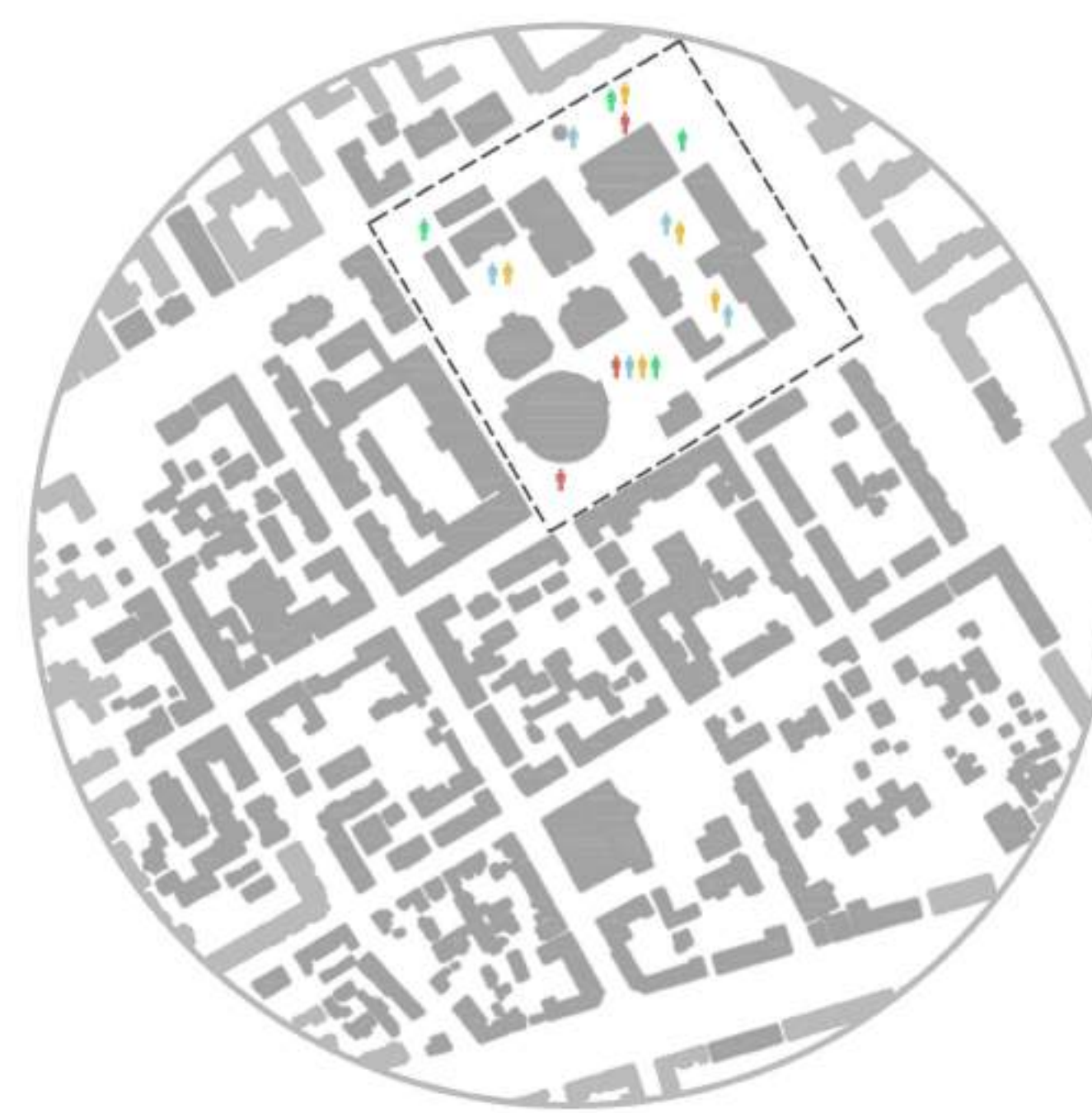
Schemat wykorzystania sezonowego
Stan projektowany



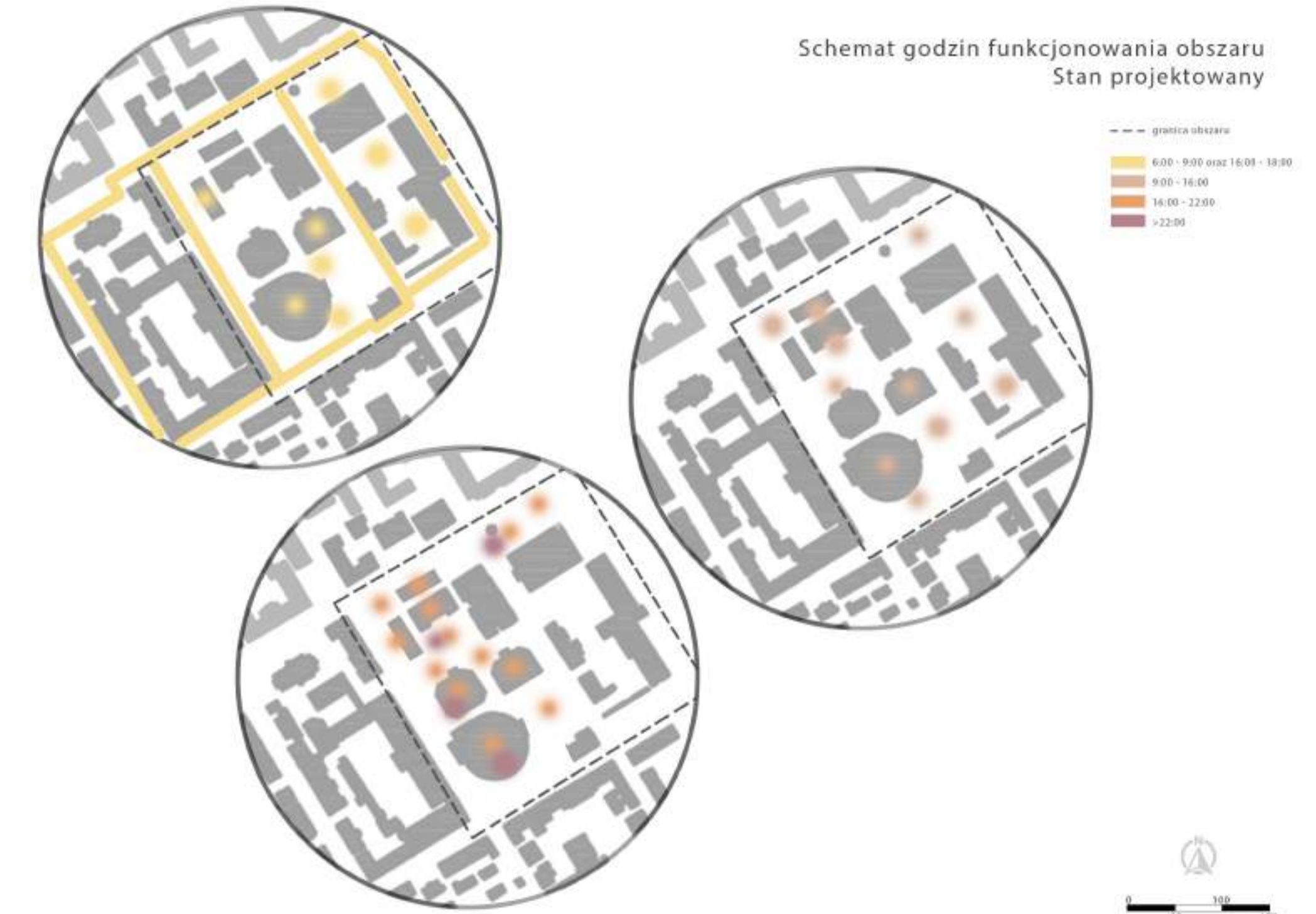
Schemat wykorzystania obszaru zimą



Schemat użytkowników obszaru - grupy wiekowe
Stan projektowany

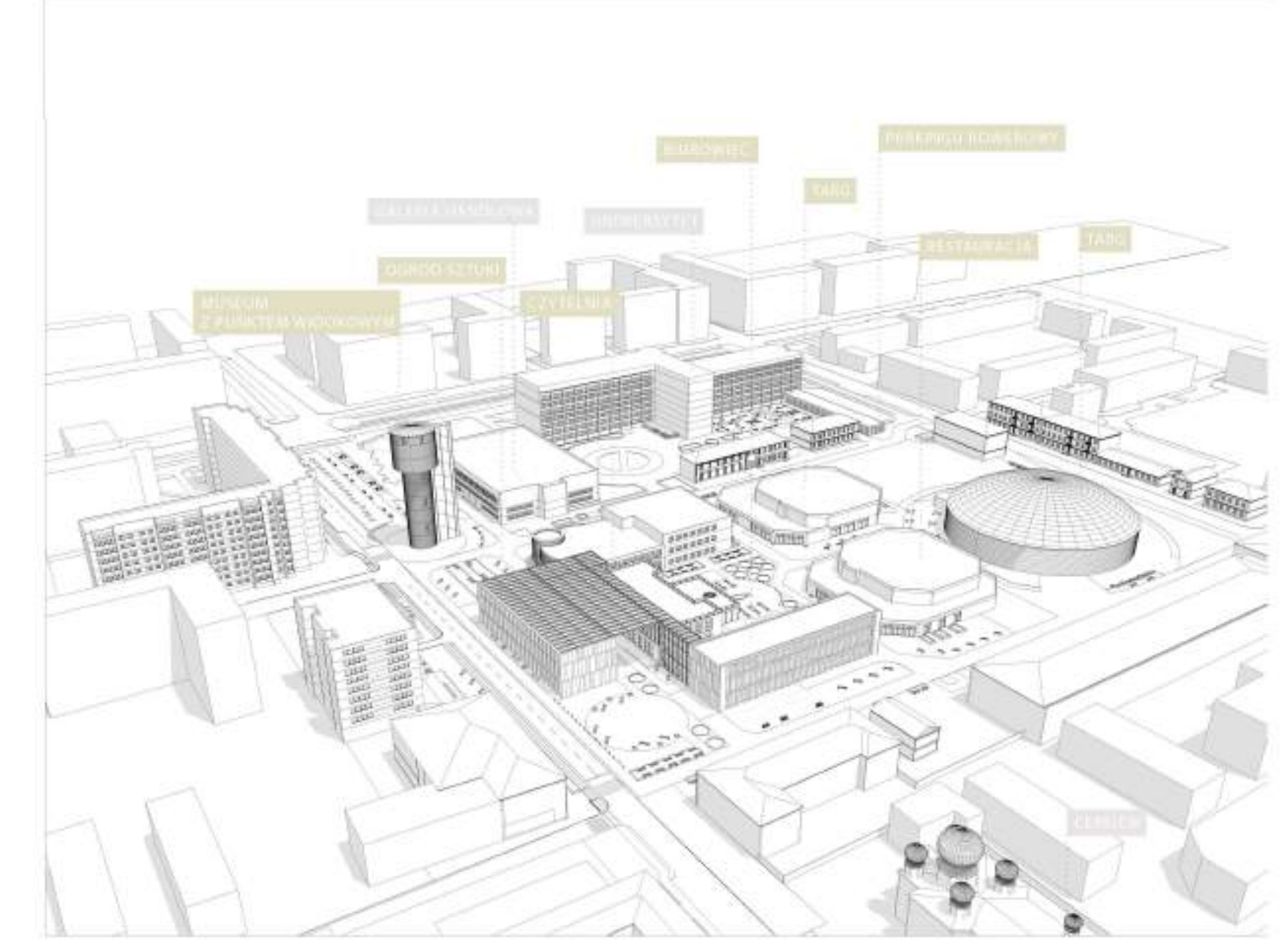
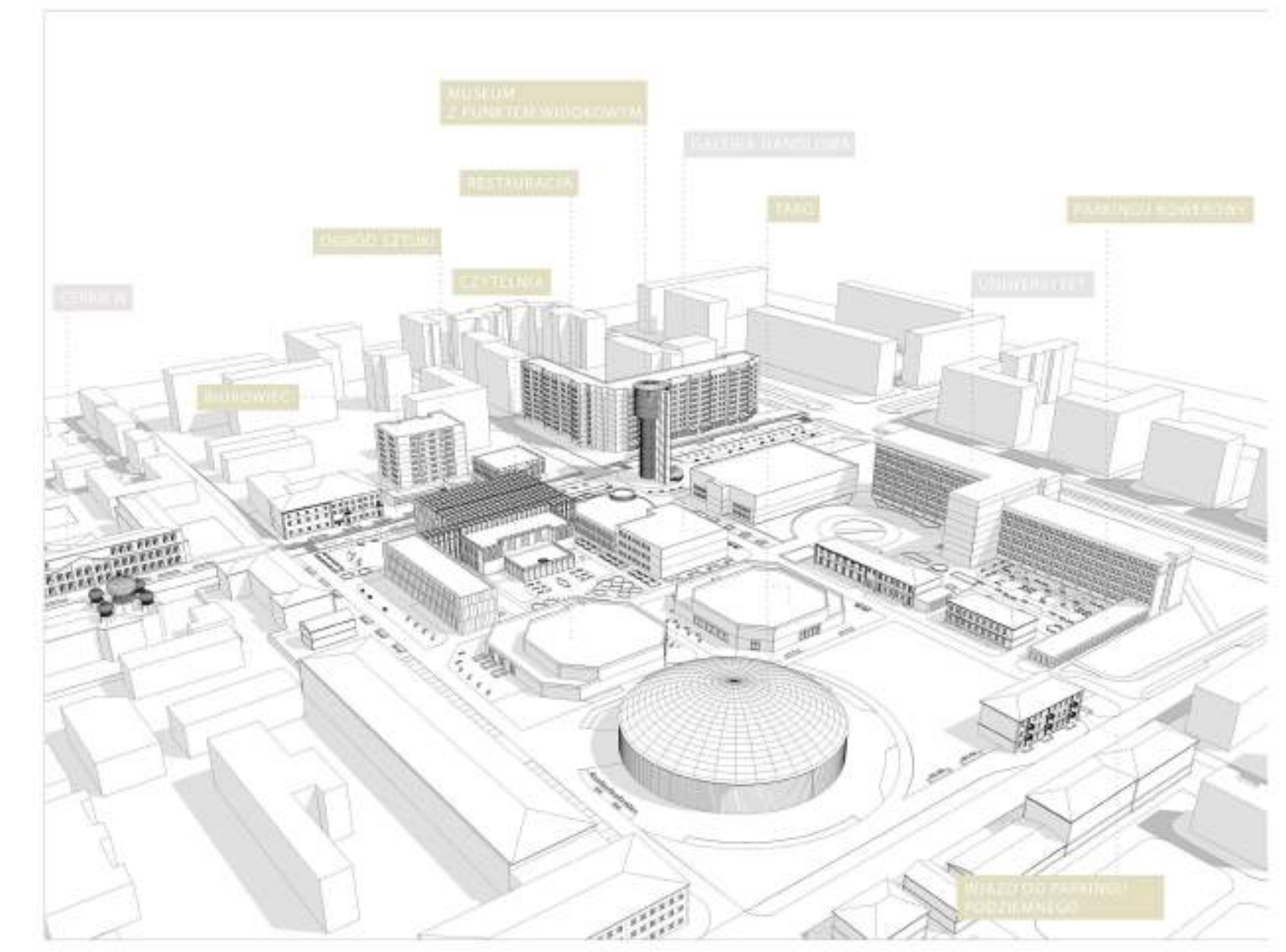
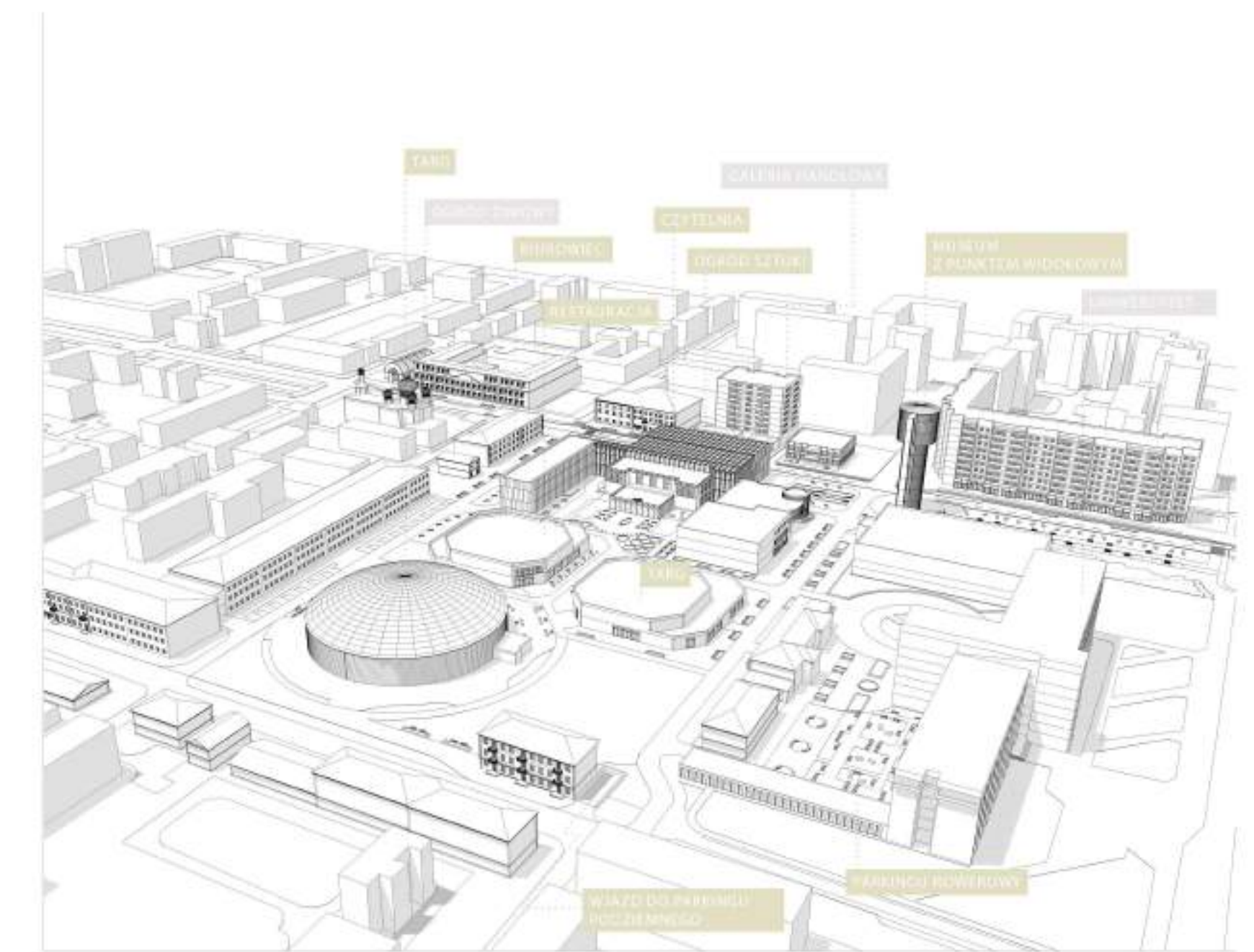
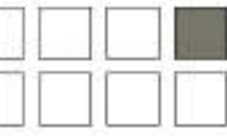


Schemat godzin funkcjonowania obszaru
Stan projektowany



Schemat wykorzystania obszaru latem

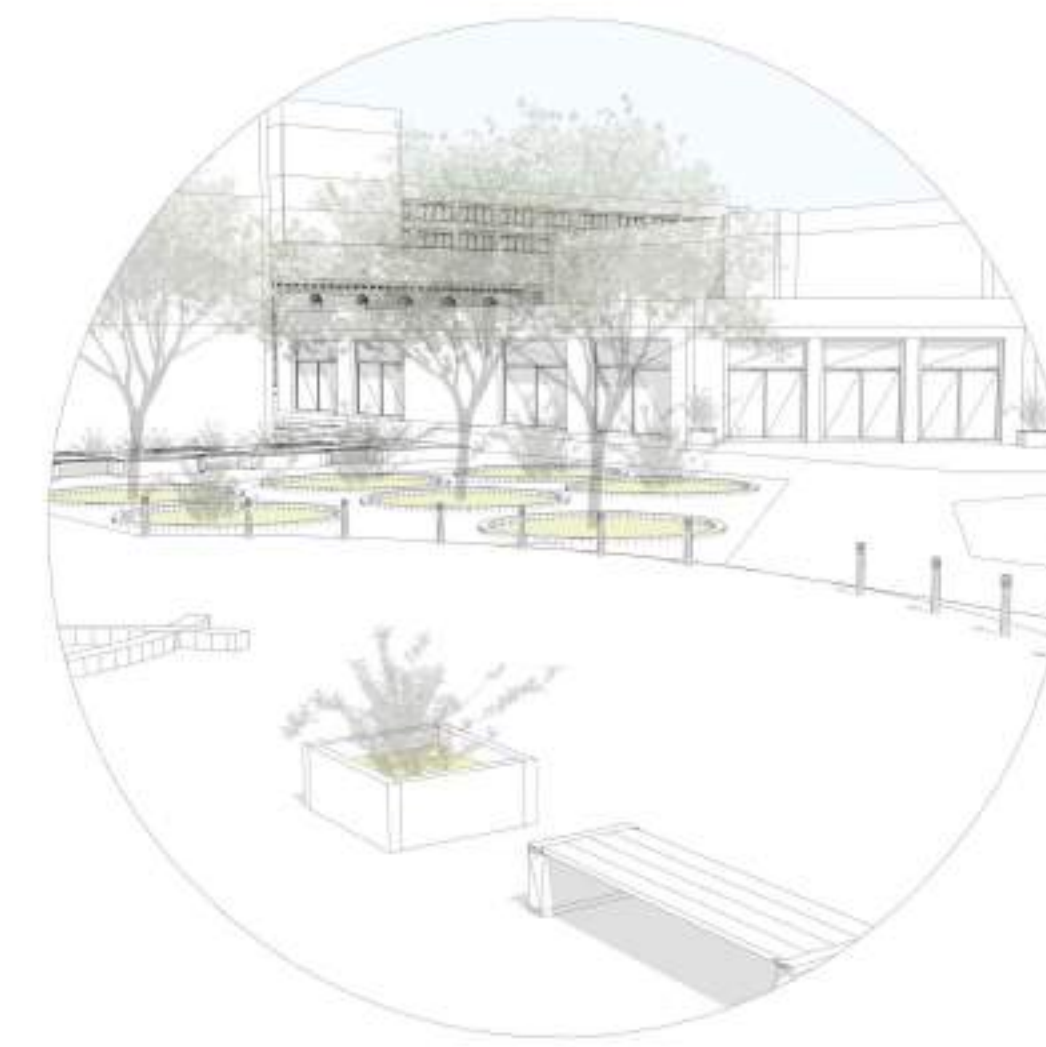
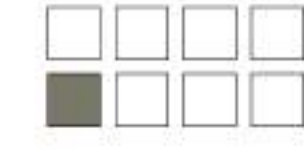




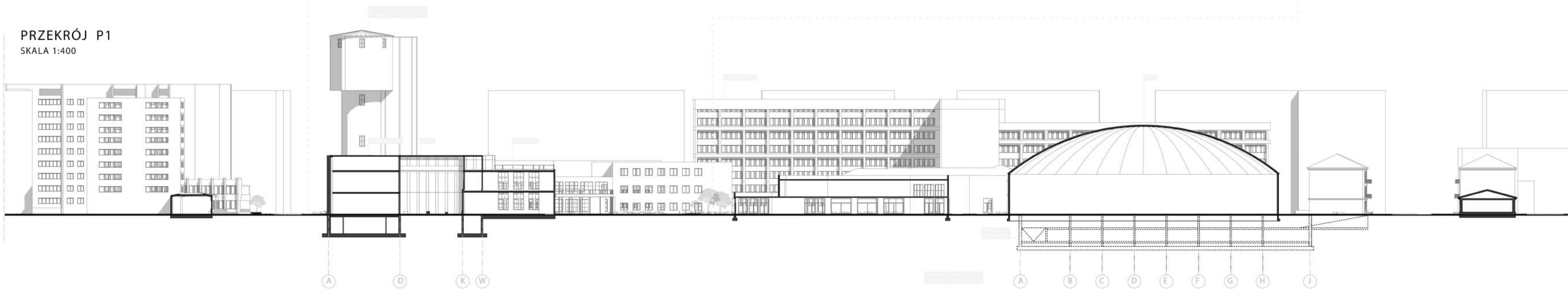
PZT
SKALA 1:1000



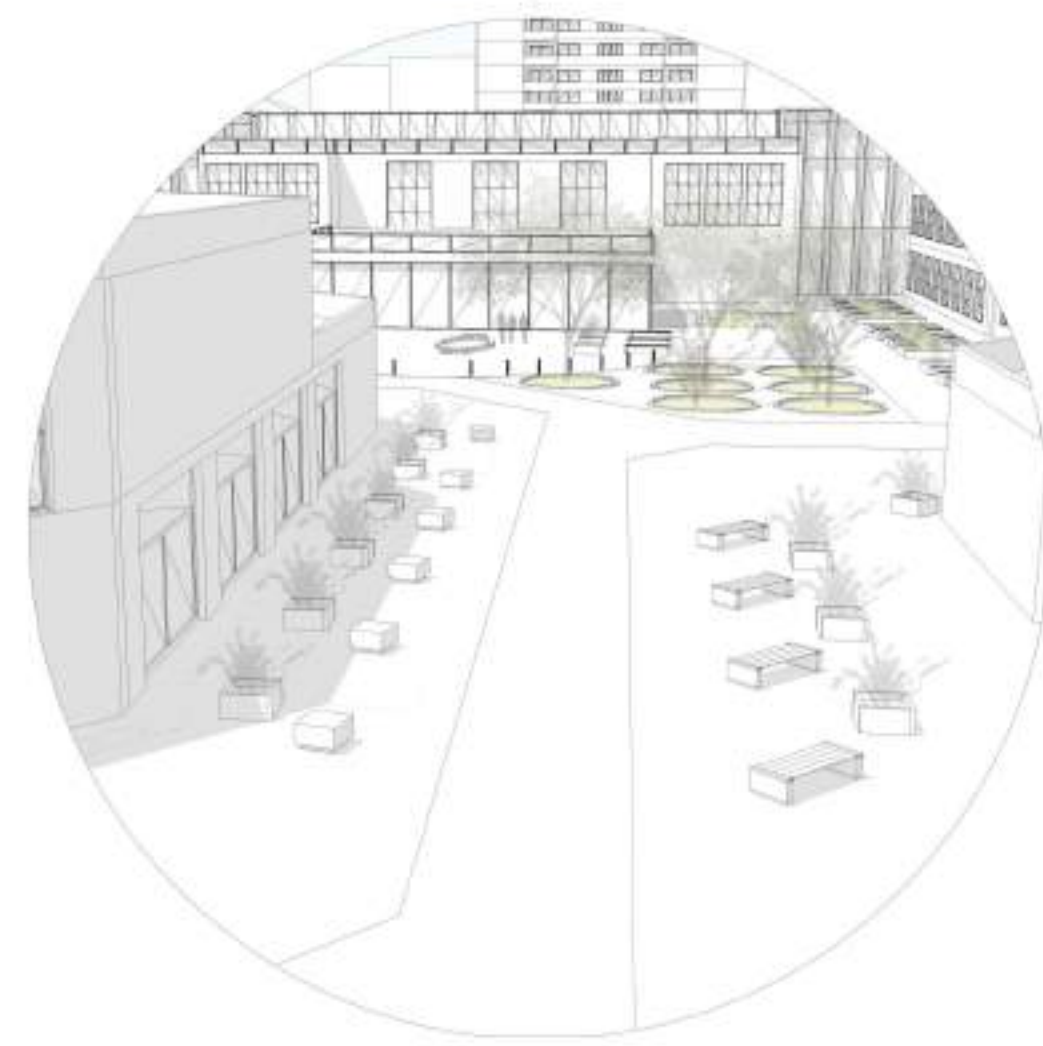
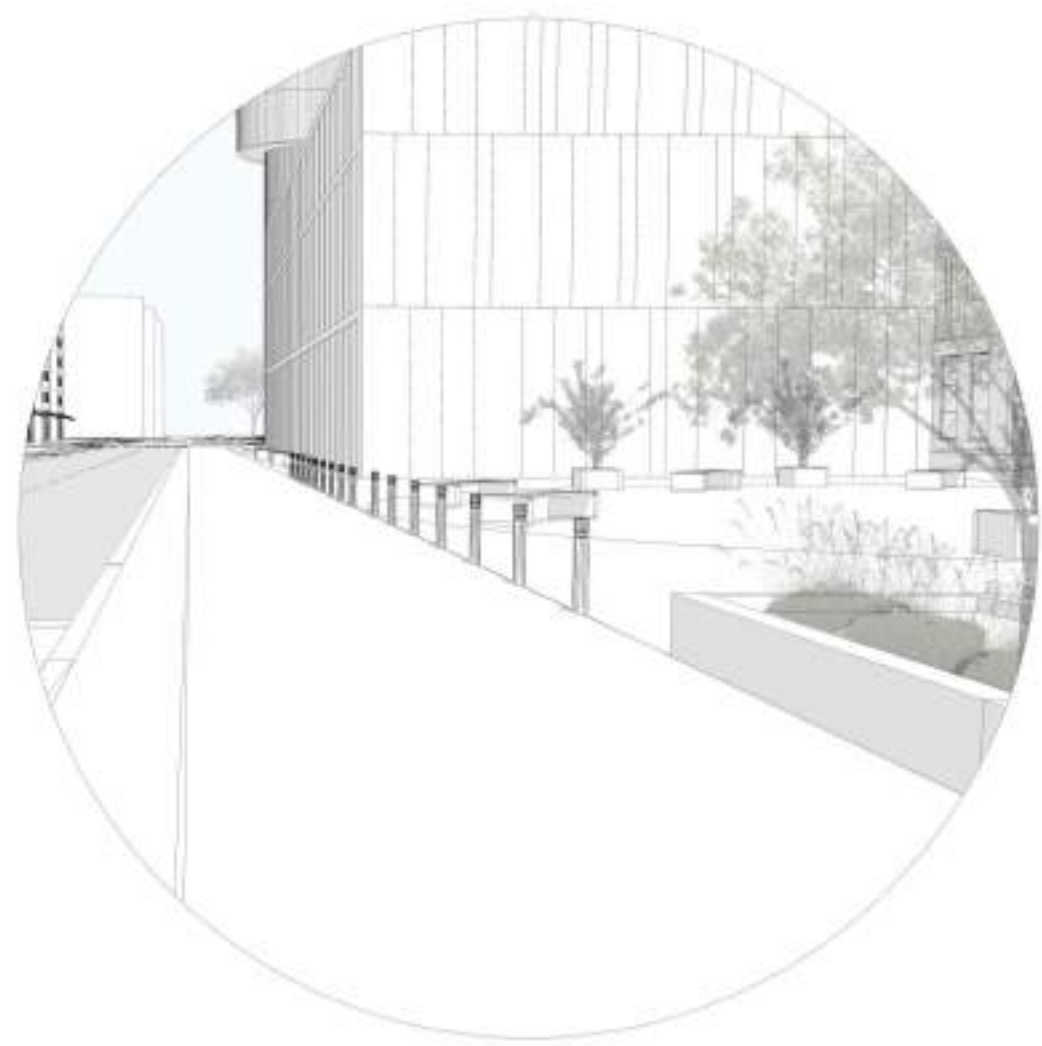
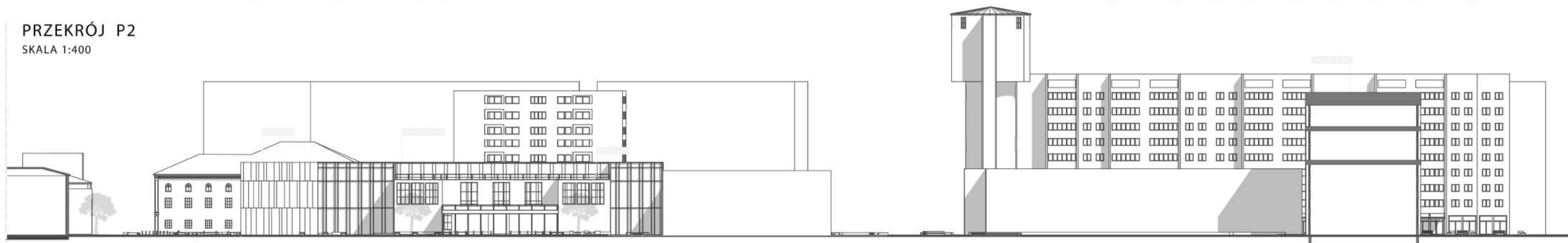
- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| --- granica obszaru ogólnego | --- linia dróg |
| □ ciąg pieszy | ⊕ wjazd do parkingu podziemnego |
| □ ciąg pieszy pasywny | ⊖ wjazd do parkingu naziemnego |
| □ plac | ⊙ przystanek autobusowy |
| □ droga | ⊙ stacja węzła |
| ■ terenek | ⊙ II i III kondygnacji |
| ■ plac dla dzieci | ⊙ wjazd do budynku |
| ■ droga rowerowa | ⊙ wjazd do zabudowy |

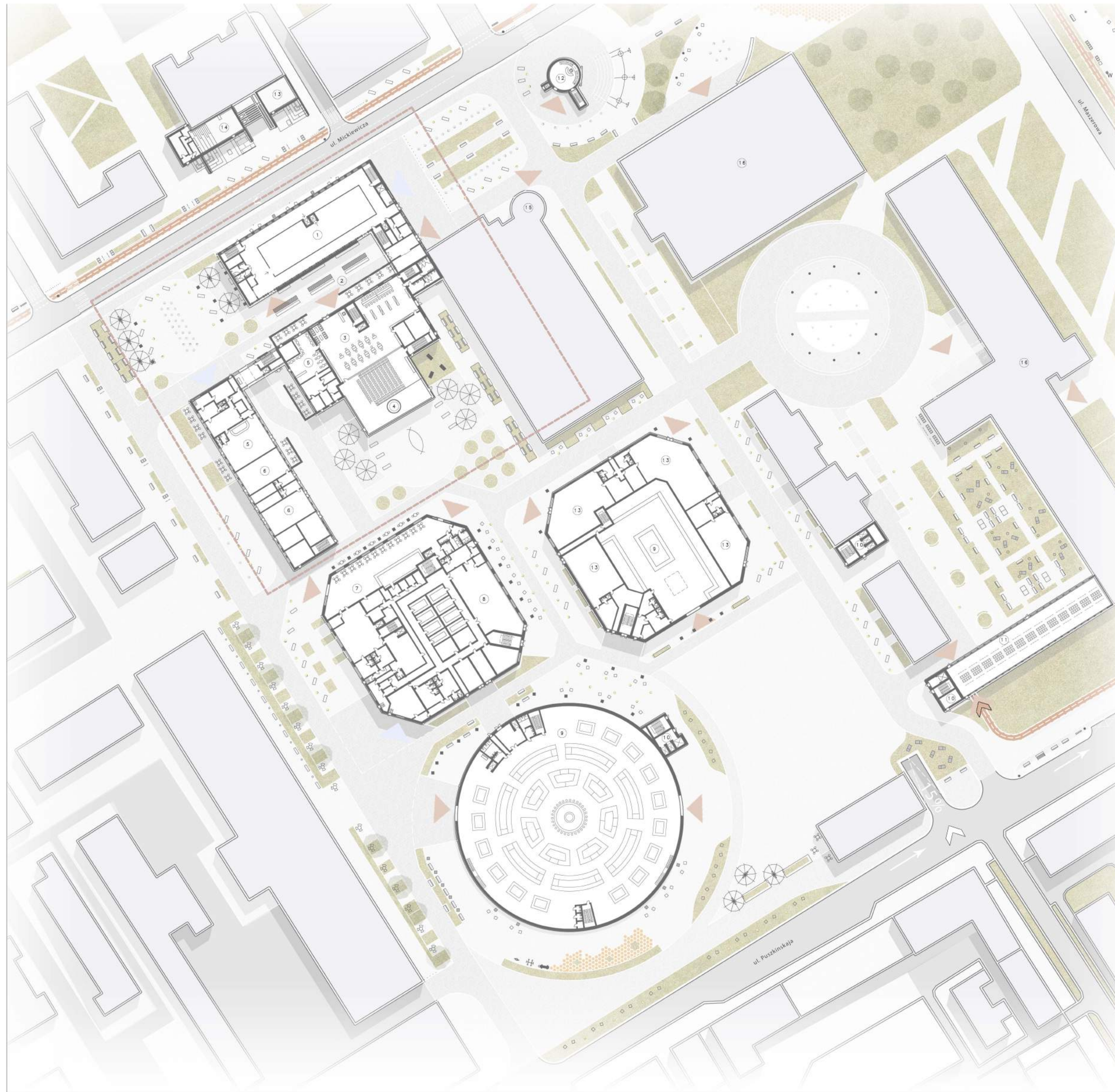
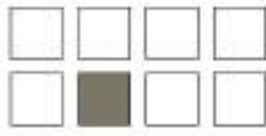


PRZEKRÓJ P1
SKALA 1:400



PRZEKRÓJ P2
SKALA 1:400



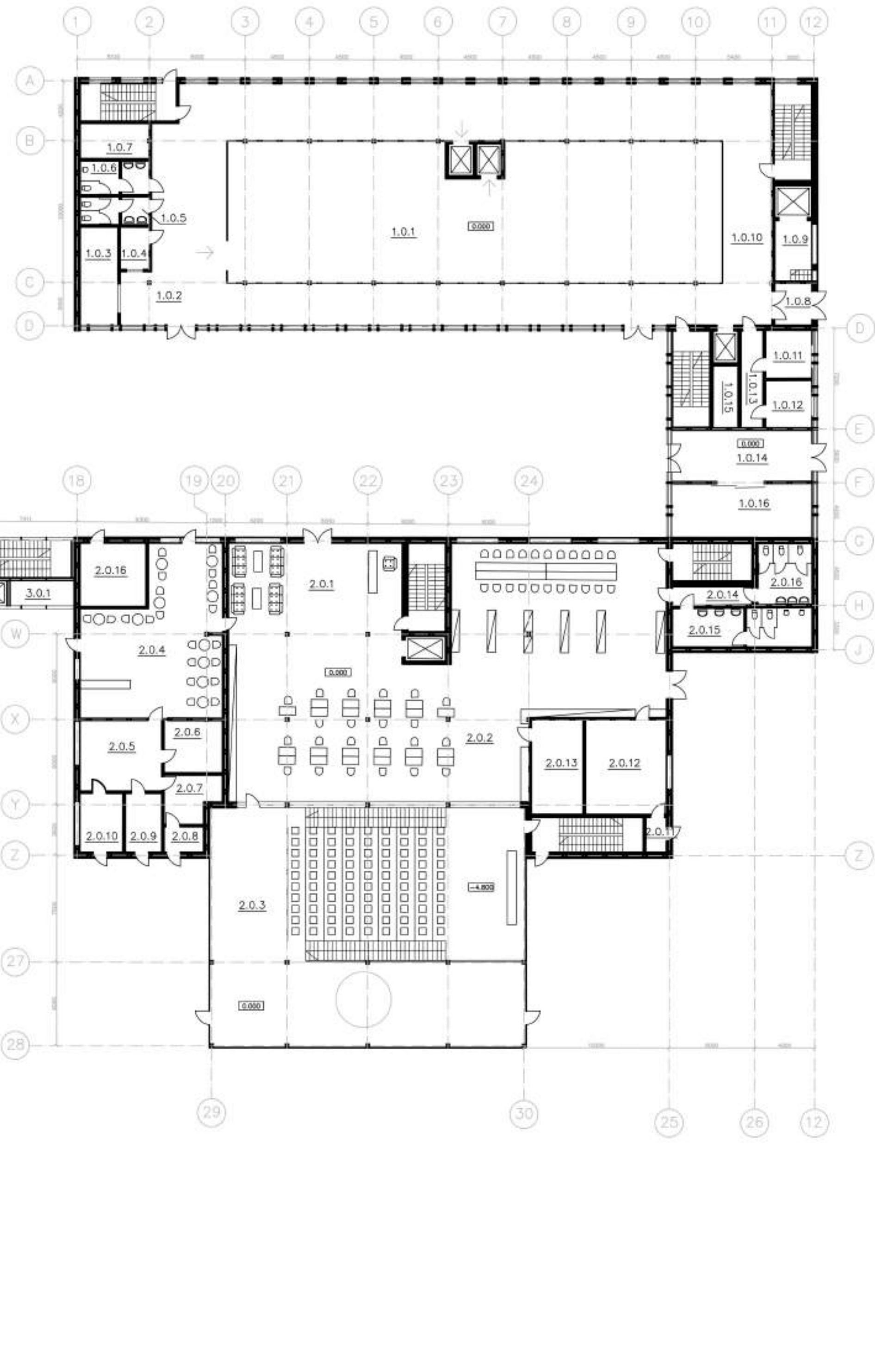


PZT
SKALA 1:500

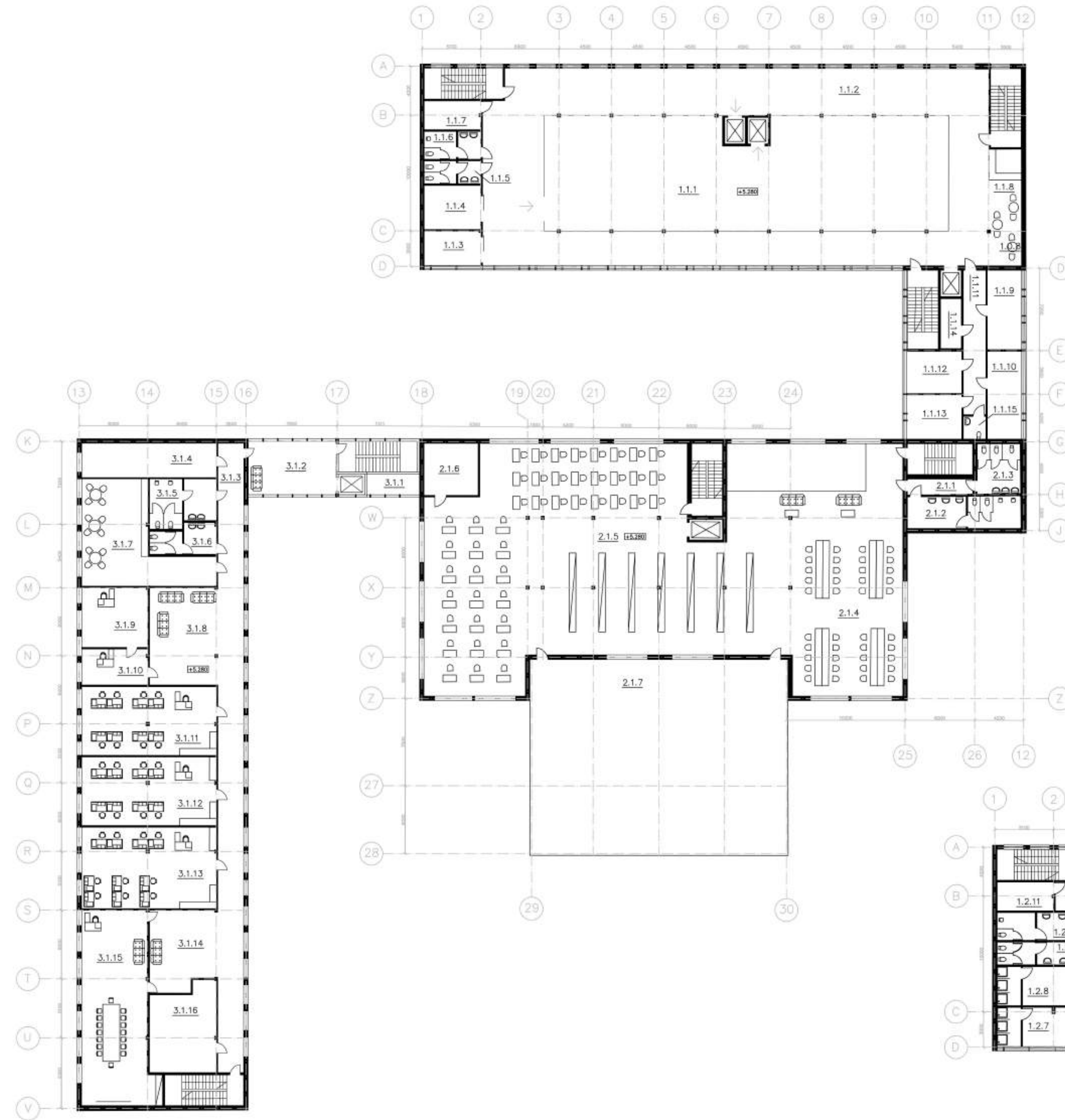


- Budynki istniejące**
 - 1 - budynek
 - 2 - garaż
 - 3 - sala konferencyjna
 - 4 - promiolarznie handlowe
 - 5 - miejsce parkingowe podziemnego
 - 6 - parking zewnętrzny
 - Budynki istniejące z interwencją**
 - 7 - wyłączenie-wydział
 - 8 - wyłączenie
 - 9 - stacja sanitarno-epidemiologiczna
 - 10 - garaż
 - 11 - miejsce z parkingiem nadziemnym
 - 12 - pomieszczenie handlowe
 - 13 - kawiarnia
 - Budynki istniejące**
 - 14 - budynek handlowy
 - 15 - uliczny
- granica operacyjna inwestycyjna
 - ciąg pieszy
 - ciąg pieszo-jazdowy
 - plac
 - droga
 - rownik
 - plac dla dzieci
 - droga rowerowa
 - kierunek drogi
 - wjazd do parkingu podziemnego
 - wjazd do parkingu nadziemnego
 - parking nadziemny
 - stółki wysoka
 - wejście do budynku
 - wjazd do zabudowy
 - fontanna
 - fontanna
 - fontanna
 - W - fontanna do picia
 - obsługa
 - personel
 - latarka
 - parking zewnętrzny
 - sprzęt sanitarny
 - podłoga nieopiszana

RZUT PARTERU
SKALA 1:250



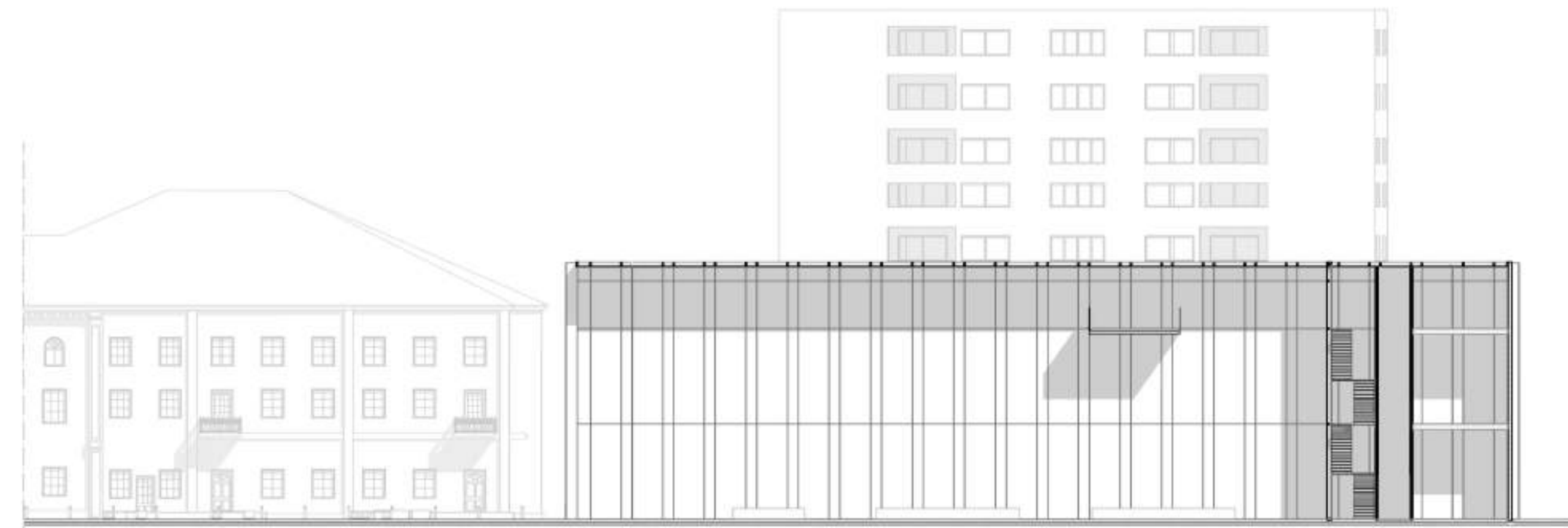
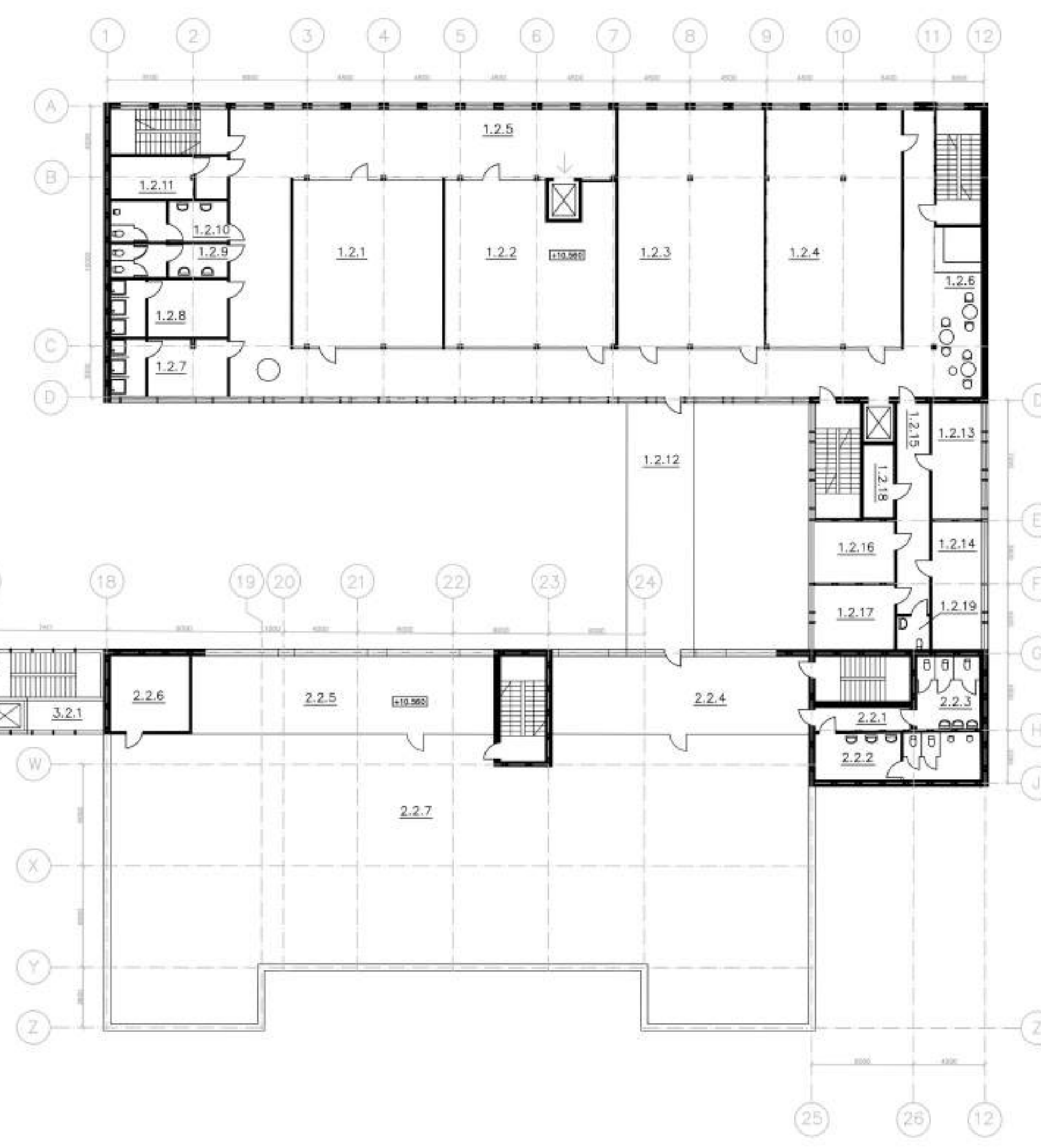
RZUT 1 PIĘTRA
SKALA 1:250



№	Nazwa pomieszczenia	Plan	№	Nazwa pomieszczenia	Plan
Parter					
1.0.1	Salon	000	1.0.11	WC	000
1.0.2	Kuchnia	000	1.0.12	WC	000
1.0.3	Salon	000	1.0.13	WC	000
1.0.4	Kuchnia	000	1.0.14	WC	000
1.0.5	Salon	000	1.0.15	WC	000
1.0.6	Kuchnia	000	1.0.16	WC	000
1.0.7	Salon	000	1.0.17	WC	000
1.0.8	Kuchnia	000	1.0.18	WC	000
1.0.9	Salon	000	1.0.19	WC	000
1.0.10	Kuchnia	000	1.0.20	WC	000
1.0.11	Salon	000	1.0.21	WC	000
1.0.12	Kuchnia	000	1.0.22	WC	000
1.0.13	Salon	000	1.0.23	WC	000
1.0.14	Kuchnia	000	1.0.24	WC	000
1.0.15	Salon	000	1.0.25	WC	000
1.0.16	Kuchnia	000	1.0.26	WC	000
1.0.17	Salon	000	1.0.27	WC	000
1.0.18	Kuchnia	000	1.0.28	WC	000
1.0.19	Salon	000	1.0.29	WC	000
1.0.20	Kuchnia	000	1.0.30	WC	000
1.0.21	Salon	000	1.0.31	WC	000
1.0.22	Kuchnia	000	1.0.32	WC	000
1.0.23	Salon	000	1.0.33	WC	000
1.0.24	Kuchnia	000	1.0.34	WC	000
1.0.25	Salon	000	1.0.35	WC	000
1.0.26	Kuchnia	000	1.0.36	WC	000
1.0.27	Salon	000	1.0.37	WC	000
1.0.28	Kuchnia	000	1.0.38	WC	000
1.0.29	Salon	000	1.0.39	WC	000
1.0.30	Kuchnia	000	1.0.40	WC	000
1.0.31	Salon	000	1.0.41	WC	000
1.0.32	Kuchnia	000	1.0.42	WC	000
1.0.33	Salon	000	1.0.43	WC	000
1.0.34	Kuchnia	000	1.0.44	WC	000
1.0.35	Salon	000	1.0.45	WC	000
1.0.36	Kuchnia	000	1.0.46	WC	000
1.0.37	Salon	000	1.0.47	WC	000
1.0.38	Kuchnia	000	1.0.48	WC	000
1.0.39	Salon	000	1.0.49	WC	000
1.0.40	Kuchnia	000	1.0.50	WC	000
1.0.41	Salon	000	1.0.51	WC	000
1.0.42	Kuchnia	000	1.0.52	WC	000
1.0.43	Salon	000	1.0.53	WC	000
1.0.44	Kuchnia	000	1.0.54	WC	000
1.0.45	Salon	000	1.0.55	WC	000
1.0.46	Kuchnia	000	1.0.56	WC	000
1.0.47	Salon	000	1.0.57	WC	000
1.0.48	Kuchnia	000	1.0.58	WC	000
1.0.49	Salon	000	1.0.59	WC	000
1.0.50	Kuchnia	000	1.0.60	WC	000
1.0.51	Salon	000	1.0.61	WC	000
1.0.52	Kuchnia	000	1.0.62	WC	000
1.0.53	Salon	000	1.0.63	WC	000
1.0.54	Kuchnia	000	1.0.64	WC	000
1.0.55	Salon	000	1.0.65	WC	000
1.0.56	Kuchnia	000	1.0.66	WC	000
1.0.57	Salon	000	1.0.67	WC	000
1.0.58	Kuchnia	000	1.0.68	WC	000
1.0.59	Salon	000	1.0.69	WC	000
1.0.60	Kuchnia	000	1.0.70	WC	000
1.0.61	Salon	000	1.0.71	WC	000
1.0.62	Kuchnia	000	1.0.72	WC	000
1.0.63	Salon	000	1.0.73	WC	000
1.0.64	Kuchnia	000	1.0.74	WC	000
1.0.65	Salon	000	1.0.75	WC	000
1.0.66	Kuchnia	000	1.0.76	WC	000
1.0.67	Salon	000	1.0.77	WC	000
1.0.68	Kuchnia	000	1.0.78	WC	000
1.0.69	Salon	000	1.0.79	WC	000
1.0.70	Kuchnia	000	1.0.80	WC	000
1.0.71	Salon	000	1.0.81	WC	000
1.0.72	Kuchnia	000	1.0.82	WC	000
1.0.73	Salon	000	1.0.83	WC	000
1.0.74	Kuchnia	000	1.0.84	WC	000
1.0.75	Salon	000	1.0.85	WC	000
1.0.76	Kuchnia	000	1.0.86	WC	000
1.0.77	Salon	000	1.0.87	WC	000
1.0.78	Kuchnia	000	1.0.88	WC	000
1.0.79	Salon	000	1.0.89	WC	000
1.0.80	Kuchnia	000	1.0.90	WC	000
1.0.81	Salon	000	1.0.91	WC	000
1.0.82	Kuchnia	000	1.0.92	WC	000
1.0.83	Salon	000	1.0.93	WC	000
1.0.84	Kuchnia	000	1.0.94	WC	000
1.0.85	Salon	000	1.0.95	WC	000
1.0.86	Kuchnia	000	1.0.96	WC	000
1.0.87	Salon	000	1.0.97	WC	000
1.0.88	Kuchnia	000	1.0.98	WC	000
1.0.89	Salon	000	1.0.99	WC	000
1.0.90	Kuchnia	000	1.0.100	WC	000



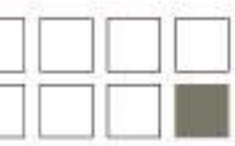
RZUT 2 PIĘTRA
SKALA 1:250



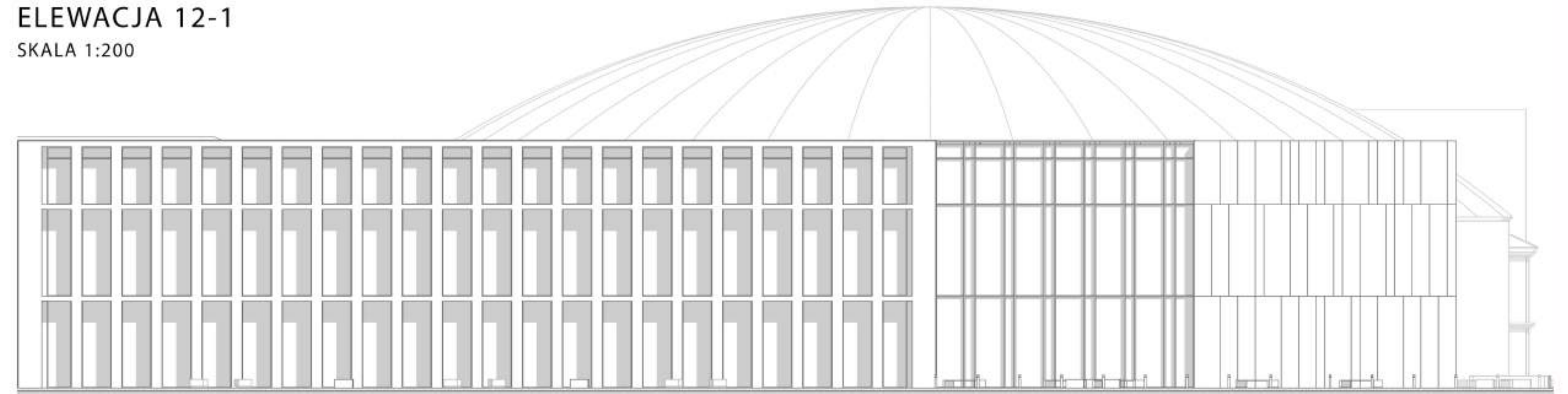
ELEWACJA 1-12
SKALA 1:250



ELEWACJA 13-12
SKALA 1:250



ELEWACJA 12-1
SKALA 1:200



ELEWACJA 25-13
SKALA 1:200

