

Piotr BARTOSIK*

**KTÓRĘDY DO CENTRUM?
ASPEKTY PROJEKTOWE PRZY KSZTAŁTOWANIU
PLACU MIEJSKIEGO NA PRZYKŁADZIE PROJEKTU
PRZEBUDOWY PLACU FRYDERYKA CHOPINA
W NOWYM TOMYŚLU**

W artykule zawarto wybrane aspekty związane z procesem analitycznym i projektowym przebudowy głównego placu w mieście z perspektywy architekta projektanta na przykładzie placu Fryderyka Chopina w Nowym Tomyślu. Uwarunkowania formalno-przestrzenne lub funkcjonalne, bądź ich połączenie, są wyznacznikiem przestrzeni określanej jako centrum. W walory kulturowe miejsca, w tym te odnoszące się do historii, związane z jego tożsamością, decydują o zakresie zachowania, wyeksponowania i dopuszczalnych zmianach ich istotnych elementów. Komponenty przestrzeni, kompozycja urbanistyczna, cechy zabudowy, dominanty formalne i funkcjonalne wraz z kontekstem są kanwą do wyznaczenia zakresu ingerencji projektowej w istniejącej strukturze przestrzennej. Potrzeby społeczne, profil użytkowników – społeczności lokalnej oraz wizytatorów – wpływają na przyjęte rozwiązania funkcjonalne. Analiza powiązań transportowych, głównych kierunków napływu użytkowników, ich hierarchii i funkcji, pozwala na określenie zakresu dostępności komunikacyjnej.

Słowa kluczowe: centrum, przebudowa placu, dostępność, komunikacja, Nowy Tomyśl, plac Chopina

* Politechnika Poznańska, Wydział Architektury, Instytut Architektury, Urbanistyki i Ochrony Dziedzictwa.

1. WYZNACZNIKI CENTRUM MIASTA

1.1. Wprowadzenie. Definicja

Którędy do centrum? Kiedy po raz pierwszy znajdujemy się w nowym dla nas mieście, gdy nie korzystamy z „podpowiadaczy” internetowych aplikacji w smartfonach, stawiamy takie pytanie. Nie sobie, napotkanemu, domniemanemu mieszkańcowi.

Cóż odpowie nasz rozmówca? Dokąd i jaką drogą nas skieruje? Jakie elementy kwalifikujące weźmie pod uwagę, by wskazać cel? Które z wyróżników będą miały znaczenie wiodące i czy możliwa będzie ich kwantyfikacja?

W *Słowniku języka polskiego PWN* zdefiniowano centrum jako: „środkową część czegoś”, „miejsce, w którym coś się koncentruje” (SJP 2019).

W *Encyklopedii PWN* określono śródmieście jako „urbanistycznie, historycznie ukształtowaną centralną część miasta, administracyjnie i funkcjonalnie wyodrębnioną jako dzielnica, powstałą wokół zespołu staromiejskiego lub poza nim” (*Encyklopedia PWN* 2019).

Zgodnie z Kartą Przestrzeni Publicznej, adresowaną do uczestników III Kongresu Urbanistyki Polskiej ZMP i TUP, rozumie się przestrzeń publiczną jako „dobro wspólnie użytkowane, celowo kształtowane przez człowieka, zgodnie ze społecznymi zasadami i wartościami – służące zaspokojeniu potrzeb społeczności lokalnych i ponadlokalnych” (Karta Przestrzeni Publicznej 2019).

Wyznacznikiem strefy – przestrzeni określanej jako centrum – jest zatem jego ranga formalno-przestrzenna lub funkcjonalna bądź ich połączenie.

W przypadkach proweniencji historycznych śródmieście – centralna przestrzeń publiczna – to załączek układu miasta kształtujący jego strukturę. Elementami krystalizującymi plan miasta są komponenty stanowiące główne jego znamiona, czytelne i łatwe do zapamiętania, takie jak rynek czy główna ulica. Zapamiętywane są tym łatwiej, im więcej mają cech indywidualnych, im większe jest ich znaczenie dla kształtowania się życia społecznego (Wejchert 2016).

Potencjałem dla rozwijania i budowania rangi publicznej oraz społecznej danego miejsca są jego walory kulturowe, w tym te odnoszące się do historii, związane z jego tożsamością. Istotnymi elementami przestrzennymi są: kompozycja urbanistyczna, cechy zabudowy, dominanty formalne i funkcjonalne wraz z kontekstem.

1.2. Analiza miejsca

Przy analizie cech przestrzeni publicznej należy wziąć pod uwagę:

- rangę miejsca, uwarunkowania historyczne, przestrzenne i funkcjonalne, obszar oddziaływania w różnych skalach przestrzennych – lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej,

- odniesienia do materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego, w tym:

- a) kompozycję urbanistyczną,
- b) formę i skalę istniejącej zabudowy,
- c) relacje przestrzenne, w tym układ i charakter dominant, osi widokowych, otwarć,
- d) punkty odniesienia, miejsca i obiekty charakterystyczne, związane z historią, tożsamością miejsca, upamiętniające wydarzenia z przeszłości, pomniki, artefakty,
 - założenia zieleni, powiązania kompozycyjne i funkcjonalne w skali makro i lokalnej,
 - powiązania komunikacyjne, główne kierunki napływu użytkowników, ich hierarchię i funkcję,
 - ocenę konieczności i sposób zapewnienia miejsc postojowych dla komunikacji zbiorowej i indywidualnej,
 - nasłonecznienie, układ względem stron świata,
 - potrzeby społeczne, profil użytkowników – społeczności lokalnej oraz wizytatorów, analizę struktury społeczno-zawodowej oraz lokalnych procesów demograficznych,
 - zapisy planistyczne od skali krajowej, poprzez wojewódzką, do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu oraz aktów normatywnych,
 - ochronę archeologicznego dziedzictwa kulturowego,
 - ochronę wynikającą z Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie i opiece nad zabytkami (Dz.U. 2003),
 - status prawny, strukturę własnościową terenów,
 - istniejącą infrastrukturę techniczną.

2. HISTORIA, DZIEDZICTWO KULTUROWE, UKŁAD URBANISTYCZNY

2.1. Rys historyczny

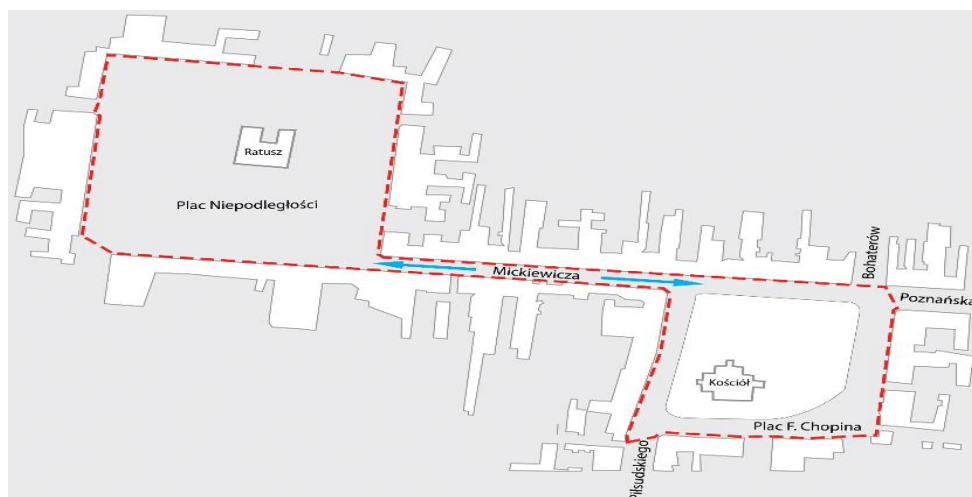
Dla zobrazowania tematu analizie zostanie poddane mające ok. 15 tys. mieszkańców miasto Nowy Tomyśl z czytelną, opartą na historycznym założeniu, strukturą miejską¹.

¹ W artykule wykorzystano materiały z projektu przebudowy placu im. F. Chopina w Nowym Tomyślu wykonanego w 2019 r. przez architektów Piotra Bartosika, Marcina Adamczyka, Ewę Białkę.

Powstały w XVIII w. Nowy Tomyśl jest jednym z najmłodszych miast Wielkopolski. Rodzina Szołdrskich – właściciele tych ziem – sprowadziła osadników olęderskich, wśród których dominowali protestanci Niemcy z Brandenburgii, Śląska i Pomorza. W 1780 r. wybudowano zbór ewangelicki. Świątynia powstała w osadzie nova colonia Glinki, a kilka lat później Feliks Szoldrski postanowił lokować w sąsiedztwie kościoła nowe miasto. Prawa miejskie i nazwę Nowy Tomyśl nadano 8 kwietnia 1786 r. przywilejem wydanym przez króla Stanisława Augusta Poniatowskiego. Cennym zabytkiem Nowego Tomyśla jest układ urbanistyczny najstarszej części miasta. Tworzą go dwa rynki: większy plac Niepodległości i nieco mniejszy plac Chopina, połączone ulicą Mickiewicza. Pierwotnie miasto obejmowało też kilka ulic przylegających do tych placów. W tej najstarszej części miasta zachowało się kilkadziesiąt budynków pochodzących przeważnie z II połowy XIX i początku XX w. Miasto miało charakter rzemieślniczo-usługowy. Jego centralne położenie w stosunku do osad olęderskich wyznaczyło mu także rolę lokalnego ośrodka handlowego. Organizowane w Nowym Tomyślu jarmarki i targi spełniały ważną funkcję w rozwoju gospodarczym miasta (Polak 1998).

2.2. Ranga miejsca, uwarunkowania historyczne, przestrzenne i funkcjonalne, strefa oddziaływania

Zalążkowy, historyczny kościec miasta stanowi założenie urbanistyczne powstałe w wyniku zespolenia dwóch placów miejskich: placu Niepodległości i placu Chopina, spiętych ulicą Mickiewicza o charakterze deptaku dla pieszych (rys. 1).



Rys. 1. Układ placów miejskich w Nowym Tomyślu (oprac. P. Bartosik, M. Adamczyk)

Plac Niepodległości – większy, na rzucie kwadratu – pełni funkcje reprezentacyjne. Odbywają się na nim oficjalne uroczystości. O jego charakterze decyduje znajdujący się w centrum ratusz. Ten wybudowany w 1879 r. trzykondygnacyjny budynek nie pełni już swojej początkowej funkcji. Obecnie mieści Urząd Stanu Cywilnego i sąd. Na placu znajduje się pomnik powstańców wielkopolskich z 1966 r. zaprojektowany przez Jana Jakóba oraz największy na świecie kosz wiklinowy o długości 17,3 m oraz szerokości 9,5 m zaprojektowany przez Jędrzeja Stępaka.

Plac Fryderyka Chopina zwany Starym Rynkiem jest bardziej kameralny, zbudowany na rzucie trapezu zbliżonego do kwadratu. Jego dominantą jest wzniesiony w latach 1778-1779 zbór ewangelicki, obecnie kościół rzymskokatolicki pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa. Jest to świątynia w stylu barokowo-klasycystycznym, na planie krzyża greckiego. Dawniej miała wieżę rozebraną w 1940 r. Na placu znajdują się obelisk z 1987 r., upamiętniający Konstytucję 3 maja, autorstwa Pawła Wierkiewicza, oraz popiersie Fryderyka Chopina, autorstwa Marka Jerzego Nowakowskiego (Narodowy Instytut Dziedzictwa 2019; Polak 1998). 2-3 kondygnacyjne kamienice tworzą zwarte pierzeje placu.

Mamy do czynienia z ciekawym układem urbanistycznym przestrzeni ukształtowanych w otoczeniu najważniejszych w mieście budynków. Stary Rynek powstał wokół pierwszego reprezentacyjnego budynku – świątyni, stanowiąc miejsce spotkań, handlu i targów. Nowy Rynek z ratuszem, siedzibą władz miejskich, pełnił funkcję administracyjnego centrum miasta. Dokonano swoistego rozdziału sacrum–profanum, egzystencji materialnej i duchowej od władzy. Ten dopełniający się układ jest swoistą metaforą modelu egzystencji człowieka w zorganizowanej społeczności polegającej na potrzebie zaspokojenia potrzeb indywidualnych i powinności wynikających z funkcjonowania w grupie.

2.3. Uwarunkowania społeczne

Potrzeby społeczne dotyczące placu Chopina zostały zdefiniowane w obszarach umożliwiających interakcje między użytkownikami i realizację potrzeb indywidualnych. Wykorzystując dziedzictwo kulturowe, uzyskano sposobność wzmocnienia poczucia tożsamości użytkownika z miastem i miejscem oraz możliwość realizacji celów społecznych, takich jak: podniesienie prestiżu, legitymizacja władzy, budowanie postaw patriotycznych. Przez wydobycie rangi istniejącego budynku kościoła uzyskano możliwość zaspokajania potrzeb duchowych i wspólnotowych. Wytworzenie otwartej przestrzeni placowej pozwoliło na wykorzystanie jej dla różnorodnej aktywności: kulturalnej (koncerty, wystawy plenerowe), sportowej, zgromadzeń, obchodów itp. Poszerzenie strefy komunikacji pieszej wzdłuż pierzei dało możliwość rozwoju bazy gastronomiczno-kawiarnianej w postaci ogródków sezonowych. Rozwinięcie układu istniejącej zieleni w formule ogrodowo-parkowej miało na celu zwiększenie atrakcyjności miejsca dla wypoczynku i spokojnego spędzania czasu, w tym aktywizację osób

starszych. Zapewniono dostęp dla osób niepełnosprawnych przez wyeliminowanie tzw. barier architektonicznych.

Przestrzeń publiczna została przeznaczona dla szerokiego profilu użytkowników. Możemy do nich zaliczyć:

- mieszkańców, którzy pokonując drogę przez centrum, zyskają możliwość chwilowego wypoczynku,
- osoby zamieszkałe w okolicy (szczególnie osoby starsze), wykorzystujące przestrzeń parkową dla rekreacji, spacerów i spotkań,
- osoby umawiające się na spotkanie w miejscu powszechnie rozpoznawalnym, charakterystycznym,
- osoby aktywne, uczestniczące w wydarzeniach odbywających się na terenach sportowych, dostępnych z południowo-wschodniego narożnika placu,
- uczestników nabożeństw, uroczystości, występów, festynów odbywających się w przestrzeni placowej,
- uczestników kameralnych koncertów, występów w otoczeniu pomnika F. Chopina,
- mieszkańców, przyjezdnych i gości, dla których atrakcyjny mógłby być rozwój oferty kawiarniano-gastronomicznej,
- interesantów załatwiających sprawy w centrum miasta.

Pytanie pozostanie otwarte, czy zaproponowany układ przestrzenny z utrzymaną dostępnością komunikacyjną wzmocni odbiór placu jako centrum nie tylko w znaczeniu formalnym, ale i społecznym.

2.4. Zagospodarowanie placu – istniejące i projektowane

Dotychczasowy sposób zagospodarowania placu nie definiował jego funkcji i charakteru. Usunięcie z rynku – placu – funkcji handlu w formie targowiska spowodowało dewaluację wspólnej przestrzeni miejskiej. Nie wypracowano rozwiązań zastępczych, które przyciągnęłyby mieszkańców na główny plac.

Bryła zabytkowego kościoła stanowiąca dominantę formalną i funkcjonalną w skali nie tylko placu, lecz i miasta nie miała adekwatnej do rangi ekspozycji. Istniejący układ ciągów pieszych przebiegał wśród zieleni niskiej, z pojedynczymi drzewami. Jedynym czytelnym wyróżnikiem była aleja centralna przebiegająca w kierunku północ-południe. Plac nie miał układu kompozycji eksponującego lokalne punkty odniesienia np. w postaci istniejących pomników.

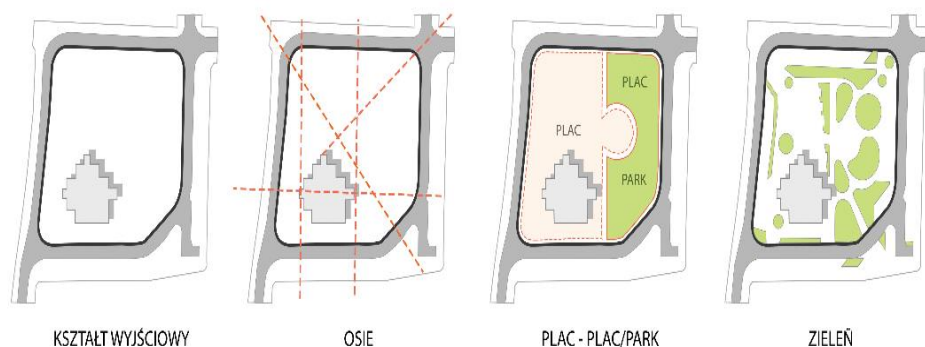


Rys. 2. Widok placu Chopina w Nowym Tomyślu, 11.11.2019 (fot. P. Bartosik)

Kościół i odbywające się w nim zgromadzenia stanowią jeden z dominujących czynników aktywizujących strefę placu. Szczególnie w czasie odbywających się nabożeństw² następuje intensywny napływ uczestników, generując wzmożony ruch pojazdów indywidualnych, którym należy zapewnić odpowiednią liczbę miejsc postojowych.

Na podstawie analiz wypracowano koncepcję zagospodarowania nawiązującą do uwarunkowań historycznych. Wytyczne konserwatorskie obligowały do ujednolicenia płaszczyzny placu. Założenie pierwotne – placu targowego – stanowiło jednorodną całość, nie wytwarzało podziału na różne strefy funkcjonalne. Kierując się zasadą jednorodności placu jako całości, z utrzymaniem i wyeksponowaniem istniejącej zieleni jako czynnika przesądzającego o jego kameralnym charakterze, zaproponowano rozwiązania uwzględniające i rozwijające potrzeby lokalnej społeczności.

² W Nowym Tomyślu znajdują się dwie parafie zlokalizowane w centrum miasta.



Rys. 3. Schematy ideowe placu (oprac. M. Adamczyk)

Przy kościele zaproponowano wytworzenie placu miejskiego – przestrzeni spotkań, aktywności indywidualnych i zbiorowych, w tym przeznaczonych dla uczestników nabożeństw, procesji, kiermaszów parafialnych, świątecznych itp. Siatkę alejek zastąpiono otwartą, wielofunkcyjną płaszczyzną. Bryła kościoła w tym układzie stała się dominantą, celem, centrum placu, swoistą *axis mundi*. Po przeciwległej stronie, zmieniając obecną lokalizację, wyeksponowano obelisk upamiętniający Konstytucję 3 maja. Przyległe do kościoła wewnątrz urbanistyczne wydzielono ścianami zieleni – projektowanymi szpalerami drzew i istniejącą aleją centralną stanowiącą element sprzężenia z drugą częścią placu o charakterze parkowym.

Zieleń przybrała układ „bezkontekstowy”, silny i abstrakcyjny w założeniach, oparty na formach kołowych, mający nawiązywać do gazonów zieleni „nasadzonych – ustawionych” na płycie placu. Takie rozwiązanie miało połączyć koncepcję spójności centralnej części placu przy jednoczesnym podziale na dopełniające się funkcje.

Układ parkowy zestawiono z otwartą przestrzenią placową. Dla części parkowej – miejskiego ogrodu – wyznaczono lokalny układ krystalizujący, czyli kameralny plac z przeniesionym popiersiem patrona placu F. Chopina. Pomnik wyeksponowano na tle zieleni oraz układu lustrzanych pylonów, „załamujących”, odbijających w sposób wielokrotny obrazy istniejącego kontekstu. Zaprojektowano miejsce zacienione w dni upalne, oferujące możliwość indywidualnego wypoczynku. Utrzymano jednorodność kolorystyczną i materiałową posadzki, ze zróżnicowaniem jej charakteru i faktury. Reprezentacyjny, geometryczny układ posadzki placu zestawiono ze swobodnym układem drobnowymiarowej kostki granitowej, bardziej adekwatnej dla funkcji spacerowych.



Rys. 4. Projektowane zagospodarowanie placu (oprac. P. Bartosik, M. Adamczyk)

Wytworzono przekątniowy układ placu, który oprócz tego, że ma walory kompozycyjne, stanowi optymalizację komunikacyjną dla pieszych z głównych kierunków ich napływu. Wprowadzono kontynuację pieszego połączenia placu Niepodległości, przez ulicę Mickiewicza, z placem Chopina, do terenów sportowych dostępnym wejściem z południowo-wschodniego narożnika placu. Reprezentacyjną ulicę Marszałka Józefa Piłsudskiego, z południowo-zachodniego narożnika placu, spięto z ulicą Poznańską, przy której znajduje się część usługowo-administracyjna miasta. Optymalizując drogę komunikacji, stworzono zachętę do przejścia „przez” i „do” wnętrza układu. Z marketingowego punktu widzenia z przechodnia uzyskano potencjalnego użytkownika. W ten sposób walory przestrzenne ukształtowanego otoczenia mogą stanowić cel, ale również przystanek na drodze.

W celu zapewnienia możliwości wypoczynku zastosowano różnorodne formy siedziskowe, od ławek z oparciem, przez układy ciągłe, aneksy umożliwiające wybór przez użytkownika formy kontaktu z innymi osobami.

W strefie przyulicznej zatoki postojowe dla samochodów oddzielono od wnętrza placu buforowymi szpalerami zieleni wysokiej.



Rys. 5. Wizualizacja placu (oprac. M. Adamczyk)

2.5. Dostępność komunikacyjna

Zasadniczym aspektem funkcjonowania śródmieścia jest jego dostępność. Prawidłowy układ komunikacyjny powinien zapewnić rozdział i bezpieczeństwa jego użytkowników oraz umożliwić parkowanie środków transportu.

Ocenie podlega rodzaj ruchu, w zależności od jego zasięgu, tj. tranzytowy, zbiorczy w skali miasta lub dzielnicy, lokalny, oraz jego charakteru: indywidualny (pieszy, rowerowy, motorowerowy), grupowy (usługi przewozowe – taksówkowe, autokarowe) i zbiorowy – komunikacja miejska. W analizie dostępności należy uwzględnić użytkowników stałych – mieszkańców – oraz użytkowników czasowych – klientów, interesantów, dostawców, pracowników, służby, turystów.

Nawet przy narastającym procesie suburbanizacji pożądane jest ograniczenie udziału samochodów indywidualnych w transporcie do i z śródmieścia na rzecz transportu zbiorowego oraz komunikacji pieszej i rowerowej, czyli wdrożenie zasady zrównoważonej mobilności.

Dostępność miejsc postojowych jest jednym z głównych aspektów mających wpływ na wybór sposobu dotarcia do centrum miasta. Należy rozważyć możliwość wyznaczenia buforowych stref parkowania, bezpłatnych lub o niskiej, konkurencyjnej dla strefy śródmiejskiej odpłatności, powodujących ograniczenie ruchu kołowego w centrum. Dalszy transport należy zapewnić w formule zbiorowej lub indywidualnej – pieszej bądź rowerowej (w tym możliwość wypożyczenia rowerów miejskich).

Użytkownicy stali – mieszkańcy śródmieścia – powinni mieć dostęp do miejsc parkingowych. Nie oznacza to jednak dowolności ich wyboru. Szczególne znaczenie ma to we wspólnych, eksponowanych przestrzeniach publicznych. Parkowanie dla mieszkańców, jeżeli nie odbywa się na posesji, winno być zapewnione w przestrzeniach drugorzędnych, w ramach wydzielonych, zbiorczych stref parkingowych.

Dla użytkowników czasowych należy zapewnić miejsca postojowe przeznaczone do krótkotrwałego parkowania pojazdów. System płatnych, czasowych stref parkowania pozwala na ograniczenie czasu postoju samochodów.

Wyraźnym trendem jest rozwój komunikacji rowerowej. Z jednej strony podyktowane jest to wygodą i łatwą dostępnością, z drugiej strony ma podłoże ekologiczne, prozdrowotne i finansowe. Wydzielenie infrastruktury rowerowej w ramach nowych dróg jest zadaniem prostym. Problem pojawia się w przypadku wydzielenia pasów rowerowych jako dopełnienia istniejącego bądź modyfikowanego układu komunikacyjnego. W śródmieściu rzadko jest miejsce na dodatkową, niezależną infrastrukturę rowerową. Konieczna jest integracja z komunikacją samochodową w ramach pasa drogowego bądź w obszarze ciągów pieszych. Oba rozwiązania generują niedogodności związane z bezpieczeństwem użytkowników.

2.6. Istniejący i projektowany układ komunikacyjny

Nowy Tomyśl cechuje się bardzo dobrą dostępnością komunikacyjną, co ma znaczący wpływ na jego rozwój. Dużym atutem jest przebiegająca przez obszar gminy linia kolejowa nr 3 (E20) relacji Berlin – Poznań – Warszawa – Moskwa oraz autostrada A2.

Przez plac F. Chopina przebiega część głównego układu komunikacyjnego miasta. Dostęp od strony południowej zapewnia wjazd jednokierunkowy z reprezentacyjnej ulicy Marszałka Józefa Piłsudskiego, obecnie połowicznie przebudowanej. Jednokierunkowy ruch pojazdów odbywa się w sposób okrężny wokół placu. Z północno-wschodniego narożnika kontynuowany jest ulicą Poznańską do części usługowo-administracyjnej miasta (Starostwo Powiatowe, Urząd Miasta i Gminy, szpital). W kierunku północnym ulica Bohaterów prowadzi do Placu Niepodległości oraz północnej i zachodniej części miasta. Z północno-zachodniego narożnika prowadzi ulicą Mickiewicza omawiane wcześniej piesze połączenie z placem Niepodległości.

Parkowanie pojazdów odbywa się w formie wydzielonych przyulicznych zatok postojowych oraz w południowym narożniku placu – przedpołu dla strefy wejściowej na

tereny sportowe – stadion – w formule wydzielonego parkingu. W ramach placu funkcjonuje strefa czasowego, płatnego postoju.

Strategia komunikacyjna miasta uniemożliwiła znaczącą ingerencję w organizację ruchu kołowego przez śródmieście. Konieczność utrzymania wszystkich dotychczasowych połączeń w ramach struktury sieci komunikacji spowodowała nieznaczne tylko korekty dotyczące geometrii i przebiegu wydzielonych ulic jednokierunkowych. Projektowo zmieniono część północno-zachodnią placu w sposobie rozdziału jezdni od strefy pieszej. Nieznaczne wyniesienie chodników umożliwiło integrację płaszczyzny ruchu. Przy postulowanym wyłączeniu tej części placu w określonych dniach i porach z funkcji komunikacji kołowej i parkingowej (pozostanie połączenie południowo-wschodnie) powstanie strefa dla pieszych łącząca ulicę Mickiewicza z centralną częścią placu. Poszerzone chodniki wzdłuż pierzei ulicznych umożliwią wydzielenie strefy usługowej, np. ogródków kawiarnianych.

Zasady kształtowania ciągów pieszych – chodników – są spójne dla placu Chopina i częściowo zrealizowanej ulicy Piłsudskiego³. Kolorystyczne i fakturowe zróżnicowanie nawierzchni pozwoli na wytworzenie dwóch stref buforowych: wzdłuż pierzei, przy których znajdują się elementy stwarzające potencjalną możliwość kolizji, oraz przyulicznej, tzw. białego bufora, rozdzielającej ruch pieszy i kołowy. W ramach strefy przyulicznej umieszczono wiele spójnych kolorystycznie i stylistycznie z posadzką elementów małej architektury miejskiej oraz zieleni:

- wysokie i niskie donice z białego betonu architektonicznego na zieleni ozdobną,
- zintegrowane z donicami stanowiska siedziskowe – ławy zestawione z koszami na śmieci i niskimi słupkami oświetleniowymi,
- stojaki rowerowe i kule betonowe będące elementami odgradzającymi,
- drzewa z kratą ochronną tworzące szpaler zieleni wysokiej,
- podświetlane punkty systemu informacji miejskiej.

Ruch rowerowy, kontynuowany z przyległych ulic, na których odbywa się z uwagi na ich szerokość w formie zintegrowanej ze strefą pieszą, poprowadzony zostanie przez centralną część placu. „Uwolnione” chodniki przy pierzejach ulicznych pozwolą na swobodny ruch pieszych i umożliwią wydzielenie stref usługowych.

Parkowanie samochodów odbywać się będzie, jak dotychczas, w ramach zatok postojowych. Wydzielony zostanie pas postojowy dla samochodów – taxi oraz zatoka dla busów w pobliżu wejścia na tereny sportowe.

³ Nawierzchnie zaprojektowano z płyt granitu strzegomskiego, o fakturze płomieniowanej, formatu 120 cm × 40 cm, w układzie podłużnym, z elementami dopełniającymi z czarnego, polerowanego granitu, czarnej, sjenitowej kostki łupanej, płyt z białego betonu architektonicznego.



Rys. 6. Elementy zagospodarowania strefy przyulicznej w ramach tzw. białego bufora zrealizowane w 1 etapie inwestycji na ulicy Piłsudskiego w Nowym Tomysłu, 20.09.2019 (fot. P. Bartosik)

3. PODSUMOWANIE

Podejmowane decyzje projektowe obarczone są mnogością uwarunkowań wynikających z działania w istniejącej strukturze miejskiej. Muszą godzić wiele aspektów funkcjonowania śródmieścia, oczekiwań i zamiarów społecznych, możliwości realizacji oraz związane są z licznymi procedurami administracyjnymi. Istotny czynnik wpływu partycypacji społecznej na etapie projektowym, pozwalający na pełniejsze poznanie potrzeb, często nie jest możliwy w pełni do zrealizowania z uwagi na przeciwstawne racje i oczekiwania. Czy wybory dokonane przez projektanta sprostają wyzwaniom tej wielopłaszczyznowej materii?

Celem jest wytworzenie adekwatnie adresowanej przestrzeni publicznej wykorzystującej materialne i niematerialne dziedzictwo kulturowe, sankcjonującej uwarunkowania historyczne, przestrzenne i funkcjonalne.

Cóż odpowiedział nagabywany przechodzień? Miejmy nadzieję, że wskazał miejsce, z którym się identyfikuje. Miejsce stanowiące centrum zarówno w ujęciu formalnym, jak i społecznym. A my?

LITERATURA

- Encyklopedia PWN*, <https://encyklopedia.pwn.pl/encyklopedia/srodmiescie.html> [dostęp: 19.09.2019].
- Ghel J. (2009). *Życie między budynkami*, RAM, Kraków.
- Karta Przestrzeni Publicznej (2019), www.tup.org.pl/download/2009_0906_KartaPrzestrzeniPublicznej.pdf [dostęp: 12.09.2019].
- Murzyn-Kupisz M. (2012). *Dziedzictwo kulturowe a rozwój lokalny*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego, Kraków.
- Narodowy Instytut Dziedzictwa (2019). *Wykaz zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków na terenie województwa wielkopolskiego*, https://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/stanna_dnia_30.06.2019/WLK-rej.pdf (dostęp: 19.09.2019).
- Nowy Tomyśl. Oficjalna Strona Urzędu Miejskiego, <https://nowytomysl.pl/turysta/polozenie-i-historia-nowego-tomysla> [dostęp: 19.09.2019].
- Park R.E., Burgess E.W., McKenzie R.D. (1967). *The City*, University of Chicago Press, Chicago.
- Polak B., red. (1998). *Dzieje Nowego Tomyśla*, UMiG, Nowy Tomyśl.
- Słownik języka polskiego PWN*, <https://sjp.pwn.pl/szukaj/centrum.html> [dostęp: 19.09.2019].
- Strategia Rozwoju Gminy Nowy Tomyśl na lata 2015-2025, <https://bip.nowytomysl.pl/Article/id,1012.html> [dostęp: 20.09.2019].
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie i opiece nad zabytkami (Dz.U. z 2003 r., nr 162, poz. 1568 ze zm.).
- Wejchert K. (2016). *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa.
- Wykaz zabytków nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków na terenie województwa wielkopolskiego. Narodowy Instytut Dziedzictwa, https://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/stanna_dnia_30.06.2019/WLK-rej.pdf [dostęp: 19.09.2019].

**WHERE TO CENTER? DESIGN ASPECTS FOR SHAPING THE CITY SQUARE
ON THE EXAMPLE OF THE CONSTRUCTION PROJECT OF FRYDERYK
CHOPIN'S SQUARE IN NOWY TOMYŚL****Summary**

The article contains selected aspects related to the analytical and design process of rebuilding the main square in the city from the perspective of an architect – designer, on the example of Fryderyk Chopin Square in Nowy Tomyśl. Formal – spatial or functional conditions, or their combination are an indicator of the space defined as the center. Cultural values of the place, including those related to history, related to its identity, determine the extent of behavior, exposure and permissible changes of their essential elements. Space components: urban composition, building features, formal and functional dominants with the context are the canvas for determining the extent of design interference in the existing spatial structure. Social needs, the profile of users – the local community and visitors influence the adopted

functional solutions. The analysis of transport connections, the main directions of the influx of users, their hierarchy and functions allows to determine the scope of transport accessibility.

Keywords: center, reconstruction of the square, availability, communication, Nowy Tomyśl, Chopin Square