

Joanna Czarny-Piotrowska (jnn.czarny@gmail.com)

Magdalena Zapała (magdalenazapala@onet.pl)

Grzegorz Tyc (grzegorztyc@gmail.com)

Studia doktoranckie, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska

Aleja 29 Listopada w Krakowie

29 Listopada Avenue

Streszczenie

Autorzy projektu podjęli próbę zmiany charakteru alei 29 Listopada, tak by z bariery stała się zwornikiem integrującym przestrzeń wokół niej. Wymaga to przeprojektowania nie tylko samej alei, ale również terenów do niej przyległych, tak by aleja 29 Listopada stała się centralnym miejscem aktywności mieszkańców. Postanowiono również podkreślić rangę wynikającą z ważnego miejsca, jakie historycznie i funkcjonalnie aleja zajmuje w przestrzeni Krakowa. Potencjał miejsca wymaga nadania alei funkcji reprezentacyjnej.

Słowa kluczowe: ulica, kompozycja miasta

Abstract

Authors of the project attempted to change the character of 29 Listopada Avenue so that it could be transformed from a barrier into a keystone integrating the space around it. It requires redesigning of not just the avenue itself, but also the grounds adjacent to it, so that 29 Listopada Avenue could become a focal point of the inhabitants' activities. It was also decided to emphasise the rank resulting from the position that the avenue occupies in the space of Cracow, both historically and functionally. The potential of the place requires that the avenue should be given a representative function.

Keywords: street, urban composition

1. CEL PROJEKTU

Celem projektu jest uczynienie z alei 29 Listopada reprezentacyjnej ulicy miejskiej, wprowadzającej do miasta Krakowa, charakterystycznej w skali całego organizmu miejskiego. Podjęte działania projektowe dotyczą także najbliższego otoczenia arterii i mają na celu zintegrowanie terenów podzielonych obecnie ruchliwą ulicą. Zmiany z zakresu rozwiązań komunikacyjnych, rozmieszczenia poszczególnych funkcji wzdłuż alei, estetyki i podkreślenie walorów miejsca są niezbędne do stworzenia nowej jakości przestrzeni.

2. PROBLEM PROJEKTU A TEORIA KOMPOZYCJI URBANISTYCZNEJ

Punktem wyjściowym do projektu było rozważenie zastanych problemów projektowych do poszczególnych pojęć teorii kompozycji urbanistycznej, jakimi są *bariery – granice – krawędzie*. Kevin Lynch w książce *Obraz miasta* wymienia elementy, które pomagają w określeniu konkretnych przestrzeni. Drogi, krawędzie, rejony, węzły oraz punkty orientacyjne mogą posłużyć jako narzędzia badawcze pomocne w określeniu konkretnych przestrzeni. Pojęcie samej drogi według Lyncha oznacza ciąg komunikacyjny, wzdłuż którego porusza się człowiek, będący obserwatorem przestrzeni. Podobne stanowisko prezentuje Kazimierz Wejchert. Według niego elementami krajobrazu miejskiego, najbardziej czytelnymi oraz definiującymi przestrzeń, są: elementy krystalizujące plan miasta, ulice, rejony, linie i pasma graniczne, dominanty układu przestrzennego, wybitne elementy krajobrazowe, punkty węzłowe, znaki szczególne.

Odniesienie kolejnych teoretycznych pojęć do podjętego tematu alei 29 Listopada pomaga zrozumieć jej znaczenie, wpływ na wygląd i funkcjonowanie najbliższego otoczenia oraz relacje przestrzenne w nim zachodzące. Analizując warunki lokalizacyjne pod względem funkcjonalnym, zauważa się funkcjonowanie alei jako bariery przestrzennej. Podobnie działają także drogi o dużym natężeniu ruchu przecinające aleję, w tym estakady, kolejowy nasyp ziemny oraz tory kolejowe. Pewne krawędzie rysują się na granicy terenów o różnym przeznaczeniu funkcjonalnym oraz odbiorze pod względem estetyki i doinwestowania. „Najsilniejsze wydają się te krawędzie, które są nie tylko wizualnie znaczące, lecz także formalnie ciągłe i nieprzeniknione dla ruchu poprzecznego”¹. Najbardziej zauważalne są przestrzenne krawędzie między terenami zabudowy mieszkaniowej a terenami przemysłowymi lub zaniedbanymi terenami zielonymi. Projekt zakłada wykorzystanie potencjału granicy alei 29 Listopada jako linii w przestrzeni nadającej czytelność układowi urbanistycznemu, która dodatkowo spaja otaczające ją tereny, jednocześnie decydując o ich indywidualnym charakterze i unikalności w skali miasta.

Kolejnymi znaczącymi elementami przestrzennymi miasta według Lyncha i Wejcherta są węzły i punkty węzłowe. Projekt poszczególnych węzłów komunikacyjnych odegrał

w projekcie krakowskiej alei kluczową rolę, decydując o sprawnym funkcjonowaniu całego układu. Węzłom, oprócz roli podstawowej: miejsc przesiadkowych, miejsc zmiany kierunku podróży, nadano nowe znaczenie. Jako przestrzenie spotkań i rekreacji, często generujące dodatkowy ruch przez zlokalizowanie przy nich ważnych obiektów, stały się znakami szczególnie dla trasy przebiegu alei oraz dla całego miasta². Kazimierz Wejchert zwraca też uwagę na dominanty, wybitne elementy krajobrazu oraz znaki szczególne. Projekt zakłada stworzenie punktów krystalizujących układ urbanistyczny w postaci placów. Nazwy nadane poszczególnym placom dodatkowo podkreślają ich funkcję, mówią o lokalizacji lub charakterze. Takie rozpoznawalne miejsca ułatwiają nam przestrzenne odniesienie się w stosunku do całej dzielnicy czy miasta.

3. ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE – POKONANIE BARIER, GRANIC

Traktując zastane bariery oraz krawędzie jako elementy negatywne w przestrzeni, należy podjąć próby projektowe, które uczyniłyby z nich oraz terenów im towarzyszących przestrzenie użytkowe o wysokiej jakości. Projekt podjął próbę rozwiązania problemów związanych z komunikacją na alei, zwłaszcza uciążliwym ruchem samochodowym. Zbudowanie planowanej trasy S7 spowoduje, że aleja 29 Listopada straci miano głównej trasy wylotowej do Warszawy. Pomimo tego, wraz z rozwojem zabudowy biurowej i mieszkaniowej w północnej części miasta, wzmożony ruch samochodowy wymaga nowych inwestycji drogowych. Najważniejsze z nich, odciążające aleję 29 Listopada, to równoległa droga ruchu przyspieszonego wzdłuż torów kolejowych na Warszawę oraz przedłużenie ul. Strzelców, które złączywszy się w okolicach cmentarza w Batowicach, łączyłyby się z północną obwodnicą miasta. Węzeł komunikacyjny, łączący owe drogi, uzupełniony byłby parkingiem P&R oraz przystankiem kolei aglomeracyjnej. Zbiorcza komunikacja miejska w rejonie alei, obsługiwana obecnie wyłącznie autobusami, uzupełniona będzie linią szybkiej kolei aglomeracyjnej z przystankami: „Żabinec” (UR), „Prądnik Biały”, „Prądnik Czerwony” oraz nową linią szybkiego tramwaju, oplatającą północną część alei. Wraz z powyższymi zmianami planuje się odciążenie ruchu samochodowego i komunikacji autobusowej na alei 29 Listopada. Jasne określenie przekroju drogi oraz jej użytkowników, wprowadzenie nowych rozwiązań w postaci rond uspokoiłoby w znacznym stopniu planowany ruch kołowy. Dzięki temu możliwa będzie likwidacja buspasa, obniżenie prędkości i uspokojenie ruchu. Likwidacja buspasa umożliwi poszerzenie istniejących chodników, stworzenie ścieżki rowerowej oraz pasów niskiej zieleni oddzielających jezdnię od ciągów pieszo-rowerowych. Dzięki temu możliwa będzie likwidacja istniejących ekranów akustycznych. Ulica nabierze nowego, spokojniejszego i bardziej przyjaznego charakteru, który ożywi ruch pieszy i związane z nim aktywności. Aby ulica tętniła życiem, należy zageścić zabudowę i zróżnicować jej funkcje. Obecną, dominującą funkcję mieszkaniową należy dopełnić funkcjami biurowymi, usługami i drobnym handlem: „koncentracja funkcji użytkowych

jest wystarczająco znacząca, by czynić z tych ulic liniowe rejony”³. Istotne jest przede wszystkim uzupełnienie zabudowy w pierzei alei 29 Listopada oraz wprowadzenie handlu i usług w parterach. Potrzebne są również miejsca, które stałyby się nowymi centrami życia społecznego dla mieszkańców okolicznych osiedli i studentów Uniwersytetu Rolniczego. W projekcie proponuje się stworzenie kilku różnej wielkości placów o zróżnicowanych funkcjach, umieszczonych w wybranych, ważnych punktach alei 29 Listopada. Pierwszy duży plac powstałby na kampusie Uniwersytetu Rolniczego. Rozciągałby się od alei do planowanego przystanku kolejki aglomeracyjnej. Byłby zatem ważnym miejscem nie tylko dla studentów, ale również mieszkańców pobliskich osiedli. W pobliżu następnego przystanku kolejki, w miejscu, w którym aleja 29 Listopada skręca, znajdowałby się „Plac na rozdrożu”. Stanowiłby on zamknięcie kompozycyjne osi biegnącej linią prostą aż od rynku. Ostatni duży „Plac granicy” mieściłby się przy przystanku planowanej linii tramwajowej, przecinającej aleję w jej końcowej części. Stałby się kompozycyjnym wyznacznikiem granicy miasta.

Drugim istotnym aspektem, podnoszącym jakość życia i atrakcyjność miasta, są tereny zielone. Aleja 29 Listopada jest kręgosłupem planu odnowy przestrzeni wokół niej i ma zostać „podłączona” do sieci zielonych alei i tras rowerowych łączących okoliczne osiedla oraz parki. Ważną rolę odgrywają rzeki Sudół i Prądnik, które mają się stać głównymi „naturalnymi arteriami”. Ponadto przy samej alei zaprojektowane zostały nowe parki. Pierwszy, „Park nad dworcem”, powstałby nad torowiskiem dworca głównego i łączyłby aleję z Plantami. Drugi, „Park przy forcie”, eksponowałby zabytkowy charakter Fortu 12. Trzeci, największy „Park przy kolei”, położony tuż za torami przecinającymi aleję, byłby ważnym miejscem odpoczynku zarówno dla mieszkańców Żabińca, jak i studentów Uniwersytetu Rolniczego. Następnym istotnym miejscem zielonym byłby „Park na rozdrożu”, położony przy projektowanym placu, w miejscu, gdzie aleja 29 Listopada rozwidla się. Ostatni duży „Park na granicy”, planowany również wraz z placem, znajdowałby się przy granicy wyznaczonej planowanymi torami tramwajowymi, wśród powstającej w tym miejscu nowej zabudowy mieszkaniowej.

4. ALEJA 29 LISTOPADA JAKO ULICA CHARAKTERYSTYCZNA

W projekcie proponuje się przebudowę alei 29 Listopada tak, by z bariery stała się zwornikiem integrującym tereny wokół niej. Obecnie przeważająca funkcja drogi wylotowej ma zostać zmieniona, a ulica ma nabrać miejskiego charakteru. Zakłada się uczynienie z Alei 29 Listopada reprezentacyjnej ulicy wprowadzającej do miasta, przeznaczonej przede wszystkim dla pieszych oraz rowerzystów. Projekt alei 29 Listopada zakłada stworzenie ulicy charakterystycznej dla miasta oraz rozpoznawalnej w skali miasta. Wydaje się to pożądane ze względu na jej lokalizację oraz znaczenie. Aleja 29 Listopada jest przedłużeniem Alei Trzech Wieszców oraz fragmentem historycznej osi od rynku w stronę Warszawy. Biegnie od północnych granic miasta przez tereny cenne dla Krakowa, z ważnymi dla niego punktami

oraz obiektami, prowadząc do historycznego centrum miasta. Samo znalezienie się na ulicy, której nazwa utrzymuje się i prowadzi aż do serca miasta, może wywołać przyjemne uczucie związku, bez względu na odległość do centrum⁴. Historyczna oś, mocno zaznaczona w projekcie, osiąga swój punkt końcowy na terenach rekreacyjnych – towarzyszącym rzece Wiśle bulwarach. Ranga ulicy wymaga więc nadania jej reprezentacyjnej funkcji i formy.

5. WRAŻENIA WIDOKOWE I EMOCJONALNE

Linie i pasma graniczne według Kazimierza Wejcherta są wyraźnie zarysowanymi liniami dzielącymi w przestrzeni. Mogą one stanowić drogi szybkiego ruchu, estakady, nasypy kolejowe, tory kolejowe czy pasma zieleni. Wejchert zwraca uwagę na towarzyszenie granicom walorów widokowych, często bowiem wynoszą nas one na pewną wysokość, z której widok otwiera się na sylwetę miasta lub konkretną dzielnicę⁵. Nasypowi kolejowemu, biegnącemu wzdłuż alei 29 Listopada oraz przecinającym ją drogowym estakadom, towarzyszą cenne widoki, zwłaszcza te otwierające się w kierunku Starego Miasta. Projekt przewiduje także ochronę cennego widoku na sylwetę miasta od strony wjazdu z kierunku Warszawy dzięki rygorystycznemu określeniu wysokości i gęstości zabudowy w tym miejscu. Zostawiając za sobą niezabudowane, otwarte tereny przedmieść Krakowa, docieramy do „ciągu wrażeń” – alei 29 Listopada, której kulminacją jest widok na Stare Miasto. Dodatkowo efekt teatralności wjazdu do miasta oraz widoku na jego historyczne centrum spotęgowany jest przez pagórkowate ukształtowanie terenu. Przekroczenie prawnej granicy miasta w tym przypadku podkreślone jest wrażeniem „zagłębienia się w jego architektoniczno-urbanistyczną strukturę”. Zachowana zmienność rozwiązań przestrzeni, jej funkcji oraz funkcji poszczególnych terenów i budynków, różnorodność rozwiązań urbanistycznych oraz różnorodność widokowa jest powodem zmienności wrażeń⁶. Towarzyszące uczestnikom, będącymi odbiorcami i oceniającymi przestrzeń⁷, są charakterystyczne dla danego miejsca i powinny być na tyle pozytywne, by zachęcały do powrotu. Efektem końcowym projektu, mimo zachowania cech złożoności miejsca, jest czytelny układ ulicy: ciągi wewnątrz ulicznych stanowią trasy skupienia się ludzi i są najbardziej zapamiętywanymi elementami struktury przestrzennej⁸.

Projekt podjął próbę uczynienia z alei 29 Listopada ulicy tętniącej życiem i ruchem: „(...) drogi i ulice, z towarzyszącą im nieodłącznie architekturą ruchu, wprowadzają na scenę miasta w ramy nieruchomych form otoczenia element zmienności. Człowiek staje się tu uczestnikiem przestrzeni, a w pewnym sensie i aktorem na tej rozległej scenie”⁹. Arteria miałyby stać się aleją wprowadzającą do miasta, na której ludzie dzielą się na tych, którzy chcą się pokazywać – odgrywać swoje życie, aktywność, relacje i tych, którzy chcą na to patrzeć¹⁰. Bez względu na cel znalezienia się w przestrzeni alei, ale przez naszą obecność, stałaby się ona synonimem ruchu, ciągłości oraz mnogości odbieranych wrażeń.

6. ODNIESIENIA DO EUROPEJSKICH REALIZACJI

Nie ulega wątpliwości, że to pieszy decyduje o tym, czy dana przestrzeń publiczna spełnia swoje funkcje, czy też nie. Ulica posiadająca szeroką gamę funkcji usługowych i komercyjnych w obiektach tworzących jej pierzeje staje się martwa bez użytkowników, którzy tak na prawdę nadają jej sens. Dlatego też podstawowym założeniem prezentowanej koncepcji jest zapewnienie pieszemu sztafardowej pozycji w hierarchii komunikacyjnej. System przestrzeni publicznych oraz parków miejskich w powiązaniu z jasną i klarowną komunikacją publiczną pozwala na stworzenie fragmentu miasta o spójnym i pozostającym w ciągłym rozwoju charakterze.

Przykładem, z którego warto czerpać inspiracje w podejściu do projektowania przestrzeni publicznych, jest niewątpliwie długi na kilometr park – plac Superkilen w Kopenhadze. Zaprojektowany przez znaną pracownię architektoniczną BIG Bjarke Ingels Group przy współpracy z Topotek1 i Superflex, znalazł się w finale konkursu do europejskiej nagrody imienia Miesa van der Rohe 2013. Składający się z trzech stref funkcjonalnych idealnie wpisuje się w zwartą zabudowę obszaru zamieszkałego przez ludność różnorodną narodowo i kulturowo. Podział funkcjonalny zaakcentowano kolorem danej strefy i tak czerwony skwer przeznaczony jest przede wszystkim do uprawiania sportu, czarny jako miejsce do piknikowania i wypoczynku, natomiast zielony obszar to place zabaw dla dzieci i naturalne trawniki do rekreacji¹¹. Autorzy dołożyli wszelkich starań, aby każdy z użytkowników mógł odnaleźć w tej przestrzeni fragment swojej kultury, dlatego plac wypełniony jest symbolicznymi elementami i meblami z różnych zakątków świata. Zabiegi te wyraźnie poprawiły jakość życia w tej dzielnicy Kopenhagi i przyczyniają się do wzrostu jej rozwoju.

Komunikacja publiczna w aspekcie tworzenia fragmentu miasta odgrywa również znaczącą rolę. Współistnienie komunikacji publicznej i ruchu pieszego stanowi podstawę prawidłowego funkcjonowania. Wiąże się to jednak z lokalnymi tradycjami i przyzwyczajeniami. Wydzielanie stref dostępnych pieszym od stref zasięgu komunikacji tramwajowej czy samochodowej jest w Krakowie powszechna. Wyjątek stanowi ulica Karmelicka, gdzie bariera ta została pokonana i w pewien sposób odpowiada europejskim przykładom, takim jak handlowa ulica Leidsestraat w Amsterdamie. Ta tętniąca życiem ulica, posiadająca przepustowość około 30 tramwajów na godzinę, przy niewielkim przekroju ulicy – około 10 metrów, w żaden sposób nie stanowi bariery.

Przebudowa stacji Norreport jest kolejnym wartym uwagi przykładem z Kopenhagi, przodującej w ekologicznych i zrównoważonych rozwiązaniach komunikacyjnych. Jest to jedna z najbardziej ruchliwych stacji, która po przebudowie stać ma się nie tylko funkcjonalnym węzłem komunikacyjnym, ale co najważniejsze atrakcyjną przestrzenią miejską przyjazną użytkownikom. W 2009 roku międzynarodowy konkurs wygrało młode duńskie biuro projektowe COBE, które we współpracy z Public Architects, Grontmij Calbro i Bartenbach LichtLabor przygotowało interesującą propozycję integracji budynków służących komunikacji z przestrzenią służącą pieszym i rowerzystom.

PRZYPISY

- ¹ K. Lynch, *Obraz miasta*, Wydawnictwo Archiwolta Michał Stępień, Kraków 2011, s. 72.
- ² *Ibidem*, s. 55.
- ³ *Ibidem*, W odniesieniu do ulic Los Angeles, np. Broadway, Spring Street, Skid Row.
- ⁴ *Ibidem*, s. 62.
- ⁵ K. Wejchert, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984, s. 64–67.
- ⁶ *Ibidem*, s. 171.
- ⁷ *Ibidem*, s. 66.
- ⁸ *Ibidem*, s. 170.
- ⁹ *Ibidem*, s. 56.
- ¹⁰ Program SPAZIO 2013, *Przestrzenie – scena ludzkich działań*, cykl otwartych wykładów; cytat Robert Ast, artykuł promujący wykłady w dniu 23.11.2013, miejsce Stary Browar Poznań; Program SPAZIO – edukacyjno-artystyczny program dla młodych choreografów.
- ¹¹ www.architektura.info/index.php/architektura/polska_i_swiat/superkilen (dostęp: 07.02.2015).

BIBLIOGRAFIA

- Lynch K., *Obraz miasta*, Wydawnictwo Archiwolta Michał Stępień, Kraków 2011.
- Program SPAZIO 2013, *Przestrzenie – scena ludzkich działań*, cykl otwartych wykładów; cytat Robert Ast, artykuł promujący wykłady w dniu 23.11.2013, miejsce Stary Browar Poznań; Program SPAZIO – edukacyjno-artystyczny program dla młodych choreografów.
- Wejchert K., *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984.
- Wejchert K., *Miasteczka polskie jako zagadnienia urbanistyczne*, Wydawnictwo Ministerstwa Odbudowy, Nr 8, Warszawa 1947.
- www.architektura.info/index.php/architektura/polska_i_swiat/superkilen (dostęp: 07.02.2015).