

Barbara Dulińska (dulinska.b@gmail.com)

Marta Łukasik (m.lukasik@pk.edu.pl)

Studia doktoranckie, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska

Koncepcja redefinicji alei 29 Listopada i kształtowania przestrzeni publicznej w jej rejonie

Concept of redefinition of 29th Listopada Avenue and shaping of the public space in its vicinity

Streszczenie

Artykuł prezentuje wyniki pracy projektowej podjętej nad tematyką redefinicji obecnej drogi wylotowej z Krakowa w kierunku północnym, w stronę Warszawy i Kielc, na ulicę miejską przyjazną mieszkańcom, a także wytworzenie żywych, aktywnych przestrzeni publicznych, tworzących wizerunek miasta, oferujących szerokie spektrum aktywności oraz sposobów spędzania wolnego czasu dla mieszkańców pobliskich dzielnic. Głównym założeniem działań projektowych jest scalenie istniejących przestrzeni publicznych miasta: alei 29 Listopada wraz z jej najbliższą okolicą, w ramach jednego, ciągłego i spójnego obszaru, zapewniającego mieszkańcom swobodę i komfort użytkowania przestrzeni publicznych o różnym charakterze.

Słowa kluczowe: przestrzeń publiczna, obraz miasta

Abstract

The paper presents results of the designing works focusing on the subject of redefinition of the current exit road from Cracow towards the North, to Warsaw and Kielce, into a municipal street, friendly for the city inhabitants, as well as of creation of living, active public spaces, creating the image of the city, offering a vast array of activities and pastimes for inhabitants of the nearby city districts. The main assumption of the designing works is the unification of the existing public spaces of the city: 29th Listopada Avenue with its immediate vicinity, within the scheme of one, continuous, and coherent area, providing its inhabitants with freedom and comfort of use of public spaces of different characters.

Keywords: public space, image of the city

1. WSTĘP

Głównym celem projektu „Redefinicja al. 29 Listopada” jest zmiana jej charakteru z drogi użytkowanej przede wszystkim przez samochody na ulicę przyjazną użytkownikom pieszym i na rowerach. Nie można zaprzeczać, że obecną formę miast „ukszałtował modernizm oraz kultura samochodu”¹. O tym, jakie są obecnie priorytety planowania przestrzennego często wypowiada się znany urbanista Jan Gehl. Na swoim wykładzie pt. „Livable City for the 21”, który odbył się w Krakowie w październiku 2014 r., architekt zwracał uwagę na wpływ sposobu planowania transportu drogowego i jego hołubienia na spadającą jakość życia mieszkańców miast. Pod wpływem inspiracji duńskim projektantem autorzy przedsięwzięcia „Redefinicja al. 29 Listopada” postanowili jako swoje główne zadanie znaleźć narzędzie, które przekształci przestrzeń (obecnie stanowiącą barierę i skutecznie oddzielającą od siebie dwie sąsiadujące ze sobą dzielnice) w arterię przyjazną człowiekowi. Wszelkie działania projektowe będą zgodne z poglądem prezentowanym przez Jana Gehla: „Prawda o komfortowym życiu w mieście jest prosta. Ludzie interesują się ludźmi, to kontakt z drugim człowiekiem jest dla nas bardziej atrakcyjny niż unikalne bryły czy imponujące rozwiązania konstrukcyjne. Przyjazne takim relacjom miasto musi trzymać się ludzkiej skali, zasięgu wzroku, prędkości”². W obrębie alei 29 Listopada projekt zakłada ingerencje mające na celu nadanie tej drodze ciągłego, zarówno wizualnie, jak i funkcjonalnie, wizerunku oraz formę przyjazną dla ludzi, umożliwiającą im swobodny kontakt, zachęcającą do spotkań i rozmów. Integralną częścią projektu jest plan nowego układu kołowego, który prezentuje rozwiązanie mające na celu upłynnienie ruchu samochodowego dla użytkowników obecnie korzystających z tej drogi.

2. ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

2.1. KOMUNIKACJA KOŁOWA ORAZ PIESZA

Przedmiotem analizy jest aleja 29 Listopada na odcinku od ul. Lublańskiej do administracyjnych granic Krakowa od strony północnej. Na tym fragmencie jest to w przeważającej części jedna dwukierunkowa jezdnia (pasy ruchu ok. 3,0–3,5 m), rozbudowana o dodatkowe pasy ruchu w rejonie skrzyżowania z ulicami Lublańską i Opolską. Obecnie droga ta pełni następujące funkcje:

- połączenie osiedli (Prądnik Czerwony, Prądnik Biały) znajdujących się w jej sąsiedztwie z centrum miasta,
- połączenie miejscowości podmiejskich (Węgrzce, Zielonki, Bibice, Słomniki, Michałowice) z Krakowem,
- główna droga wyjazdowa z Krakowa w kierunku północnym – Kielce, Radom, Warszawa.

Drogą poruszają się zarówno samochody osobowe, komunikacja zbiorowa bliskiego i dalekiego zasięgu, jak i samochody ciężarowe. Na odcinku od skrzyżowania z ul. Opolską do

odchodzącej w kierunku wschodnim ul. Powstańców ulicę tworzą dwa pasy ruchu w każdą stronę. Dalej do granicy miasta droga posiada jedynie po jednym pasie w każdym kierunku. Brak jest tu wydzielonych pasów do lewoskrętów, co powoduje częste wstrzymanie ruchu samochodowego i przyczynia się do powstawania znacznych korków. Aleja 29 Listopada oraz jej najbliższa okolica nie jest w żaden sposób włączona do systemu ścieżek rowerowych w mieście – poruszanie się tutaj tym środkiem transportu jest niebezpieczne oraz niekomfortowe. Przestrzeń dla użytkowników pieszych, wstępująca jedynie na odcinku od skrzyżowania z ulicami Lublańską i Opolską do skrzyżowania z ul. Kuźnicy Kołtatajowskiej, nie zachęca do korzystania z niej – chodniki (mimo że znajdują się po obydwu stronach drogi) są wąskie, nierzadko nieoświetlone i w złym stanie technicznym. Opisana sytuacja powoduje, że poruszanie się wzdłuż ulicy – czyli korzystanie z jej podstawowej funkcji, jest niezwykle uciążliwe. Ponadto ze względu na rzadko rozmieszczone przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną oraz duże natężenie ruchu samochodowego aleja stanowi również barierę dzielącą tereny znajdujące się po jej obu stronach. Jedno z rozwiązań, mających uzdrowić przestrzeń alei 29 Listopada, proponowane przez innych projektantów, jest poszerzenie przekroju ulicy (do trzech pasów ruchu w jedną stronę), by droga ta mogła zyskać większą przepustowość, a miasto lepszą komunikację. Jednak przez takie działanie okolice alei bezpowrotnie straciłyby możliwość stania się miejscem przyjaznym mieszkańcom, faworyzując znaczenie ruchu kołowego nad jakością przestrzeni dla ludzi. Ponadto, jak twierdzi Jan Gehl³, zwiększenie liczby pasów drogowych spowoduje w następstwie zwiększenie natężenia ruchu i liczby samochodów. Zabieg ten jest zatem skuteczny tylko na krótki okres.

2.2. WYGLĄD ALEI 29 LISTOPADA

Aleja 29 Listopada, będąca jedną z dróg wjazdowych do miasta, powinna stanowić jego wizytówkę i swoim wyglądem zachęcać do jego odwiedzenia i poznania oraz wzbudzać zainteresowanie i je reprezentować. Niestety w obecnym kształcie wizerunek ulicy jest daleki od opisanego powyżej. Arteria nie posiada uporządkowanego wyglądu – chaotyczna zabudowa ją otaczająca jest nie tylko w złym stanie technicznym, ale również nie cechuje się dobrą jakością architektury. Brak zdefiniowanej linii zabudowy, przyjaznych przestrzeni publicznych oraz tętniących życiem okolic osiedli mieszkaniowych sprawia, że opisywana część miasta uznawana jest powszechnie za jedną z mniej przyjaznych dzielnic Krakowa. Pomimo nieznacznej odległości od centrum nie cieszy się ona dużym zainteresowaniem poszukujących mieszkań, co potwierdza analiza cen nieruchomości. Sytuacji nie poprawia chaos wprowadzony przez samych użytkowników – losowo rozmieszczone, zniszczone i krzykliwe szyldy oraz banery reklamowe wprowadzają nieład wizualny i nie pozwalają na utrzymanie spójnego charakteru ulicy. Przekrój alei jest niejednorodny, zieleń występuje tu sporadycznie, a jej jakość jest niezadowalająca. Przeszkodę w procesie budowania miasta stanowi zarówno brak ciągłości wizualnej i funkcjonalnej, jak również elementy, które K. Lynch wymienia, opisując

problem dzielnicy Boston Common: „niepowiązane punkty orientacyjne, słabe krawędzie, izolacje, przerwy w ciągłości, niejednoznaczność, rozgałęzienia oraz brak charakteru i cech wyróżniających”⁴.

Funkcja oraz forma obudowy ulicy zniechęca do penetrowania terenów położonych w głąb obszarów przylegających do niej, stwarzając jednocześnie niebezpieczne okolice – mowa tu o zabudowie znajdującej się w znacznej odległości od krawędzi drogi, oddzielonej od niej ogrodzeniem. Takie zjawisko nie daje możliwości integracji przestrzeni publicznych z wnętrzami lokalami przy niej się znajdującymi. Jan Gehl jest zdania, że „dbałość o to, by gromadzić ludzi i wydarzenia, jest również warunkiem koniecznym do tworzenia życia miejskiego w nowopowstałych dzielnicach”⁵. Urbanista przedstawia narzędzia oraz zasady projektowania urbanistycznego, pisząc: „Otwórz krawędzie pomiędzy miastem a budynkami tak, aby życie w ich wnętrzu i życie na zewnątrz – w przestrzeniach miejskich – mogły ze sobą współdziałać oraz namawiając do projektowania w sposób zachęcający do kontaktu wzrokowego i słuchowego użytkowników”⁶.

2.3. TERENY ZIELONE PRZY ALEI 29 LISTOPADA ORAZ W JEJ REJONIE

Analizowany obszar jest dosyć ubogi w tereny zielone i tereny rekreacyjne, które można by nazwać przyjaznymi i atrakcyjnymi. Przy samej alei 29 Listopada drzewa występują sporadycznie, a nieliczne zielone skwery są zaniedbane i nie mają otoczenia, które generowałyby na nich jakiegokolwiek aktywności mieszkańców. Nowo powstałe osiedla, znajdujące się na wysokości ulic Banacha, Kuźnicy Kołtątajowskiej czy Felińskiego, nie zostały wyposażone w przyjazne i zagospodarowane tereny rekreacyjne w postaci parków czy placów zabaw dla dzieci. W okolicy ulicy Dobrego Pasterza, na osiedlu Prądnik Biały, znajduje się niedawno odremontowany, utrzymany w bardzo dobrym stanie Park Zaczarowanej Dorożki, który jest chętnie użytkowany przez okolicznych mieszkańców. Stanowi on właściwie jedyny element zorganizowanej, uporządkowanej i przyjaznej przestrzeni zielonej w tej okolicy. W dalszej odległości od analizowanego fragmentu znajdują się dwa cieki wodne (rzeka Prądnik oraz Sudół), które posiadają zieloną obudowę o charakterze typowym dla niewielkiej rzeki. W żaden sposób jednak nie wykorzystano tego potencjału – okolice rzeki są zaniedbane i nie zachęcają do aktywności.

Przy północnej granicy miasta na analizowanym obszarze znajdują się tereny zielone, które w coraz większym stopniu są zajmowane przez inwestycje mieszkaniowe. Powstająca zabudowa (wielorodzinna od strony Krakowa oraz jednorodzinna od strony Węgrzec i Bibic) zbliża się do siebie i za jakiś czas zleje się, co spowoduje, że zupełnie zaniknie granica pomiędzy dwoma miejscowościami. Wspomniane tereny stanowią przede wszystkim nieużytki oraz obszary rolne, które nie posiadają żadnego systemu ścieżek rekreacyjnych, co sprawia, że ich potencjał jest zupełnie niewykorzystany przez mieszkańców okolicznych osiedli jako obszarów rekreacyjnych.

2.4. PODSUMOWANIE ANALIZ

Obserwacje przeprowadzone na zadanym obszarze doprowadziły do następujących wniosków: obszar alei 29 Listopada zdominowany jest przez samochody i tak zwane aktywności konieczne⁷, które występują niezależnie od jakości przestrzeni. Efektem zmian zaproponowanych przez projektantów byłoby występowanie aktywności opcjonalnych⁸ – miejskiej rekreacji, zarówno w formie aktywnej, jak i pasywnej. Według Jana Gehla⁹ aktywności opcjonalne i społeczne występują wyłącznie wtedy, gdy zapewniona jest wysoka jakość przestrzeni. Obszar, który poddano analizie, jest nasycony potencjalnymi użytkownikami przestrzeni publicznych, gdyż posiada sporą gęstość zaludnienia. Brak w niej jednak elementów aktywizujących przestrzenie publiczne, a jednocześnie łączących je z innymi przestrzeniami w analizowanej lokalizacji.

3. CEL PROJEKTU

Celem projektu jest redefinicja obecnej drogi wylotowej z Krakowa w kierunku północnym, w stronę Warszawy i Kielc, na ulicę miejską przyjazną mieszkańcom, a także wytworzenie żywych, aktywnych przestrzeni publicznych, tworzących wizerunek miasta, oferujących szerokie spektrum aktywności oraz sposobów spędzania wolnego czasu dla mieszkańców pobliskich dzielnic. Głównym założeniem działań projektowych jest scalenie istniejących przestrzeni publicznych miasta: alei 29 Listopada wraz z jej najbliższą okolicą, w ramach jednego, ciągłego i spójnego obszaru, zapewniającego mieszkańcom swobodę i komfort użytkowania przestrzeni publicznych o różnym charakterze. Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna spina kłamrą wszystkie przestrzenie publiczne na terenie Czerwonego i Białego Prądnika, przynależące do poszczególnych bloków funkcjonalnych: strefy mieszkaniowej, strefy komercyjnej oraz strefy rekreacyjnej. Proponowane nowe funkcje w sąsiedztwie alei 29 Listopada to przede wszystkim siedziby instytucji mogących w aktywny sposób animować przygotowany pod te cele obszar i sprawiać, aby stał się on aktywną przestrzenią publiczną. Na całej długości redefiniowanej ulicy rozpięte będą funkcje aktywizujące mieszkańców nie tylko pobliskich dzielnic, ale być może również całego Krakowa. Odległości między projektowanymi punktami węzłowymi będą na tyle niewielkie, aby dało się je przemierzyć pieszo. Projektowane przestrzenie będą miały formę miejsc charakterystycznych o cechach indywidualnych i zawierających punkty orientacyjne, dominanty, znaki szczególne. Uwolnienie alei od nadmiernego ruchu samochodowego umożliwi wzmocnienie proponowanego układu i scalenie go. Finalnie wytworzona zostanie aleja miejska o znaczeniu nie tylko funkcjonalnym, ale również symbolicznym, bowiem staje się z powrotem aktywnym elementem i symbolem kształtującym przestrzeń Krakowa. Place przed budynkami zaprojektowano jako otwarte, będące salonem miejskim i przedpołem dla wydarzeń. Na

placach planuje się wprowadzenie drewna. Zostało ono użyte z uwagi na „ciepły” i przyjazny ludziom charakter. Meble miejskie osadzono na szynach, aby móc elastycznie aranżować przestrzeń miejską. Projekt zakłada, że wszelkie przestrzenie publiczne (place, skwery, ulice) będą posiadały obudowę stworzoną przez atrakcyjne i generujące ruch lokale usługowe, znajdujące się w parterach budynków. Rolę aktywnych krawędzi otaczających przestrzenie publiczne w wielu opracowaniach podkreśla duński architekt i urbanista Jan Gehl. „Oczywistym wytłumaczeniem popularności stref skrajnych jest to, że umiejscowienie na krawędzi przestrzeni zapewnia najlepszą możliwość do obserwacji, ponadto zaznacza, że ulokowanie się na skraju (...) pomaga poszczególnym osobom lub grupom utrzymać dystans od innych”¹⁰.

3.1. STRATEGIA 1 – WYTWORZENIE CIĄGŁOŚCI FUNKCJONALNEJ I WIZUALNEJ ALEI 29 LISTOPADA

Analiza alei 29 Listopada pokazała, że jednym z jej głównych problemów i mankamentów jest brak ciągłości arterii. Mowa tu zarówno o ciągłości wizualnej, jak i funkcjonalnej. Nadanie temu linearnemu fragmentowi miasta charakteru ulicy miejskiej, która będzie rozpoznawalna i charakterystyczna na każdym jej odcinku, jest jedną z priorytetowych strategii projektu. W celu uzyskania zamierzonego efektu projektanci zamierzają wykorzystać następujące narzędzia:

- Rozmieszczenia na całej długości alei węzłów w postaci przestrzeni publicznych (place, skwery), które będą stanowiły generatory ruchu – atrakcyjne miejsca przyciągające użytkowników, zachęcające do spędzenia aktywnie czasu.
- Lokalizacja parku linearnego po zachodniej stronie alei 29 Listopada, pełniącego zarówno funkcję rekreacyjną, jak i komunikacyjną, stanowiącego element łączący tereny zielone w mieście w jedną sieć.
- Przez użycie jednorodnych materiałów wykończeniowych, elementów małej architektury, spójnej nawierzchni, spójnej identyfikacji wizualnej oraz jednorodnej kolorystyki i oświetlenia aleja na całej swojej długości będzie posiadała jednorodny i rozpoznawalny charakter.

Rezultatem powyższych działań będzie nadanie projektowanej drodze wyjątkowej jakości, która wyróżni ją i wskaże jej rangę w tym obszarze miasta. Działania takie „prowadzą do czegoś, co można by nazwać wizualną hierarchią ulic i tras, analogicznie do dobrze znanego zalecenia hierarchii funkcjonalnej: do wyróżnienia kluczowych kanałów ruchu i ich unifikacji jako ciągłych elementów percepcyjnych. To jest szkielet obrazu miasta”¹¹.

Przez wskazane powyżej narzędzia projektanci zamierzają przetransformować aleję 29 Listopada z bariery pomiędzy dwoma częściami miasta w element je łączący. Przedstawiona strategia będzie możliwa do osiągnięcia dzięki pojawieniu się na całej długości ulicy elementów ją spajających.

3.2. STRATEGIA 2 – STWORZENIE REKREACYJNYCH TERENÓW ZIELONYCH

Obecnie obszar, który jest poddawany redefinicji, i jego okolice nie posiadają terenów zielonych dobrej jakości, przyjaznych użytkownikom. W związku z powyższym architekci przywiązują dużą wagę do zagadnień związanych z tym zakresem prac projektowych. Mając na uwadze również, jak ważną rolę w mieście odgrywają tereny zielone, jaki mają one wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców, projektanci ujęli w opracowaniu rozwiązania, które będą umożliwiały każdemu wygodny i nieograniczony dostęp do terenów rekreacyjnych o zróżnicowanym profilu. Należy pamiętać, że dając społeczeństwu możliwość i zachęcając do dbania o kondycję fizyczną, wpływamy, dzięki redukcji wydatków na opiekę zdrowotną, również na poprawę ekonomii miasta.

3.2.1. Narzędzie 1 – park linearny

Podążając za ideą F.L. Olmsteda, architekci proponują stworzenie na analizowanym terenie parku linearnego, który stanowiłby jeden z elementów systemu, opisywanego przez prekursora architektury krajobrazu – systemu parków, układów połączonych. Projektowany teren nosiłby znamiona „parkways – drogi parkowej – pasma publicznego terenu przeznaczonego na cele rekreacyjne i komunikacyjne”¹². Projektowane pasmo znajduje się po zachodniej stronie alei 29 Listopada i pozwala na swobodne przemieszczanie się pieszo lub na rowerze od centrum Krakowa aż do jego granic administracyjnych. Dzięki podłużnej formie terenu zielonego jego obwód jest relatywnie duży, co zapewnia łatwy dostęp do tego obszaru wielu użytkownikom. Ponadto niewielka szerokość założenia eliminuje występowanie obszarów niebezpiecznych, znacznie oddalonych od skupisk zabudowy. Projektowany park będzie posiadał bogaty program funkcji rekreacyjnych – boiska, place zabaw, zewnętrzne siłownie, ścieżki rowerowe i spacerowe. Niewielka odległość i stworzenie wielu dogodnych połączeń pomiędzy parkiem a aleją 29 Listopada sprawi, że będzie on stanowił alternatywną drogę dla użytkowników poruszających się pieszo i na rowerach.

3.2.2. Narzędzie 2 – zielony bufor

Projekt zakłada ochronę zieleni znajdującej się po zachodniej stronie drogi. Będzie ona wyznaczała naturalną, kompozycyjną granicę miasta od strony północnej i zapobiegała zaistnieniu w tym miejscu zjawisku *urban sprawl*. Zieleń będzie miała charakter zgodny z jej obecnym (pola uprawne), jednak w przyszłości może zostać przekształcona w dziką zielen rekreacyjną, stanowiącą zielony pierścień otaczający Kraków i włączoną w ogólnomiejską sieć zieleni.

3.3. STRATEGIA 3 – ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE NA PRZY ALEI 29 LISTOPADA ORAZ W JEJ REJONIE

Celem projektu jest zhumanizowanie przestrzeni oraz uporządkowanie i zdefiniowanie przestrzeni sąsiadujących z aleją, co obecnie jest uniemożliwione przez zdominowanie ulicy przez ruch kołowy o bardzo dużym natężeniu. W celu zmniejszenia liczby pojazdów proponuje się następujące działania:

- Aleja 29 Listopada nie będzie stanowiła drogi wyjazdowej w kierunku północnym (Kielce, Radom, Warszawa), wyjazd w tym kierunku będzie odbywał się przez projektowaną obwodnicę (węzeł Zestawice) i drogę S7.
- Ruch generowany na alei 29 Listopada przez mieszkańców podmiejskich miejscowości (Węgrzce, Zielonki, Bibice, Słomniki, Michałowice) będzie kierowany na nowo projektowaną ul. Iwaszki (odchodzącą zarówno w stronę wschodnią, jak i zachodnią), która będzie znajdowała się na wysokości istniejącej obecnie ul. Belwederczyków.
- Mieszkańcy osiedli znajdujących się w okolicy alei 29 Listopada oraz podmiejskich miejscowości będą zachęceni do korzystania z komunikacji zbiorowej oraz rowerów zamiast używania własnego samochodu. W tym celu zakłada się:
 - budowę parkingu w systemie Park&Ride w okolicy nowo projektowanej ul. Iwaszki,
 - wydzielenie osobnych pasów przeznaczonych dla komunikacji zbiorowej,
- budowę bezpiecznych ścieżek rowerowych oraz punktów wypożyczalni rowerów miejskich.
- Rezygnacja z możliwości części lewoskrętów oraz wydzielenie pasów do lewoskrętów.

Proponowane rozwiązania mają na celu stworzenie przestrzeni przyjaznych dla użytkowników poruszających się pieszo i na rowerze dzięki zminimalizowaniu ruchu samochodowego na przeprojektowywanym obszarze. Dodatkowo, w celu poprawy komfortu osób nie korzystających z auta, projekt zakłada powstanie wydzielonych ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych. Bezpieczne i odremontowane chodniki będą wyposażone w oświetlenie oraz elementy małej architektury (ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery). Przestrzeń dla pieszych i rowerzystów będzie wydzielona od jezdni pasem zieleni, na którym będą znajdowały się zarówno niskie krzewy, jak i drzewa chroniące przed hałasem tereny znajdujące się w jej sąsiedztwie. Projekt zakłada ponadto stworzenie nowych i bezpiecznych przejść dla pieszych, które będą znajdowały się w sąsiedztwie głównych generatorów ruchu. Zabieg ten ma na celu również zintegrowanie osiedli znajdujących się po obu stronach alei.

3.4. STRATEGIA 4 – ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE W OBRĘBIE OBUDOWY ALEI 29 LISTOPADA ORAZ W JEJ REJONIE

Obecnie aleja 29 Listopada stanowi sekwencję układów urbanistycznych, które są ze sobą niezintegrowane. Projekt zakłada stworzenie spójnej i ciągłej przestrzeni wzdłuż alei 29 Listopada na długości od ul. Opolskiej do administracyjnej granicy miasta. Charakter poszczególnych obszarów będzie spójny, jednak funkcja i forma zabudowy i innych elementów ją uzupełniających różnorodna. Poniższa tabela przedstawia elementy projektowane oraz istniejące, znajdujące się na analizowanym terenie.

	Obszar znajdujący się po zachodniej stronie al. 29 Listopada	Obszar znajdujący się po wschodniej stronie al. 29 Listopada
STREFA 1 Administracyjna granica miasta do ul. Iwaszki	<p>Zabudowa jednorodzinna:</p> <p>Projekt zakłada pozostawienie i ewentualne dogęszczenie istniejącej zabudowy jednorodzinnej znajdującej się przy ul. Witkowskiej i ul. Górka Narodowa.</p> <p>Zabudowa usługowa i wielorodzinna:</p> <p>Przy ul. Belwederczyków projekt zakłada pozostawienie obiektów wielorodzinnych oraz usługowych oraz uzupełnienie tkanki dwoma obiektami o usługowo-mieszkaniowej funkcji, stanowiącymi bufor pomiędzy drogą a zabudową mieszkaniową.</p>	<p>Kompleks Park&Ride:</p> <p>Kompleks zlokalizowany będzie na granicy Krakowa od strony północnej i obsługiwał będzie dojeżdżających z przedmieść i korzystających z komunikacji miejskiej. W godzinach otwarcia parkingu będą mogli z niego skorzystać za darmo wszyscy, którzy mają Krakowską Kartę Miejską z ważnym biletem okresowym. Pozostali będą musieli zapłacić, a opłata ta upoważni ich do poruszania się krakowską komunikacją miejską w ciągu doby parkingowej. System ten z powodzeniem działa w wielu zagranicznych, ale również i polskich miastach.</p>
<p>Ulica Iwaszki</p> <p>Po zachodniej stronie istniejącej al. 29 Listopada projekt jej redefinicji zakłada powstanie drogi łączącej istniejącą ul. Górnickiego z projektowaną ul. Iwaszki. Droga stanowi jeden z kluczowych elementów, mających przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego na al. 29 Listopada prowadzącym w stronę centrum miasta. Jest ona ujęta w obowiązującym od 2006 roku Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego, „Górka Narodowa Zachód”.</p> <p>Po wschodniej stronie istniejącej al. 29 Listopada projekt jej redefinicji zakłada powstanie ulicy stanowiącej przedłużenie istniejącej ul. Strzelców. Stanowi ona jeden z kluczowych elementów, mających przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego na al. 29 Listopada. Przy nowo projektowanej drodze nie zakłada się zabudowy, ponieważ jej główną funkcją będzie indywidualna komunikacja kołowa, a nie ruch pieszy.</p>		
STREFA 2 ul. Iwaszki do ul. Banacha	<p>Zabudowa istniejąca:</p> <p>Projekt zakłada pozostawienie istniejącej zabudowy jednorodzinnej do czasu upływu jej żywotności oraz nieprzeznaczenie działek, na których się znajdują, pod nowe inwestycje.</p>	<p>Zabudowa przy ul. Felińskiego:</p> <p>Projekt zakłada dogęszczenie istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej obiektami o podobnych gabarytach i takiej samej funkcji. Przewiduje się lokalizację nowo projektowanej zabudowy w znacznej odległości od al. 29 Listopada, oddzielonej zieleńią urządzoną, która będzie miała wpływ na poprawę jakości życia mieszkańców.</p>

STREFA 3 ul. Banacha do torów kolejowych	Projekt zakłada uzupełnienie zabudowy po obu stronach alei budynkami o charakterze mieszkaniowym oraz usługowym z aktywizującymi funkcjami w parterach. Głównym punktem centralnym analizowanego obszaru będzie nowo projektowany plac, będący aktywną przestrzenią publiczną dla okolicy. Powstaną również przyjazne tereny zielone, zachęcające do uprawiania sportu i rekreacji.	
	<p>Zabudowa usługowa:</p> <p>Projekt zakłada uporządkowanie zabudowy usługowej znajdującej się w okolicy dawnego salonu samochodowego KIA oraz kliniki medycznej i wyburzenie nieatrakcyjnej zabudowy magazynowej znajdującej się za salonem samochodowym FIAT, a w jej miejsce stworzenie terenów zielonych.</p> <p>Uzupełnienie zabudowy mieszkaniowej:</p> <p>Projekt zakłada uzupełnienie zabudowy mieszkaniowej na działkach, posiadających dostęp do drogi publicznej, znajdujących się w okolicy ul. Kuźnicy Kołtająowskiej. Gabaryty zabudowy będą tożsame z obiektami znajdującymi się w okolicy.</p>	<p>Zabudowa mieszkaniowa:</p> <p>Projekt nie zakłada ingerencji w istniejące osiedle zabudowy mieszkaniowej. Projekt zakłada dobudowę zespołu budynków uzupełniających układ urbanistyczny okolicy.</p> <p>Zabudowa biurowo-usługowa:</p> <p>Pierzeje alei 29 Listopada zostaną uzupełnione o 5 budynków biurowych, które wytworzą tu linię zabudowy. Partery budynków będą mieściły funkcję usługową, dzięki czemu będą integrowały przestrzeń ulicy ze spokojniejszą przestrzenią placu znajdującego się po wschodniej stronie projektowanego kompleksu.</p> <p>Plac i zieleń:</p> <p>Pomiędzy istniejącą zabudową mieszkaniową a projektowaną zabudową usługową i istniejącym hotelem projekt zakłada założenie parku oraz budowę placu. Dzięki znacznemu ograniczeniu ruchu kołowego w tej przestrzeni będzie ona o wiele spokojniejsza niż strefa alei 29 Listopada.</p>
Tory kolejowe		
<p>W celu zintegrowania przestrzeni wydzielonej obecnie przez nasyp ziemny, na którym znajdują się tory kolejowe, proponuje się podcięcie go na znacznej długości w miejscach przecięcia się ich z aleją 29 Listopada oraz transformacja pozostawionych części w obiekty kubaturowe o różnych funkcjach, tworzących aktywne krawędzie dla projektowanych placów. Taki zabieg ma na celu zintegrowanie przestrzeni znajdującej się po dwóch stronach torów. Pozostawiona część nasypu, znajdująca się w dalszej odległości od alei 29 Listopada, zostanie oddzielona od otaczających ją terenów zielenią izolacyjną.</p>		

<p>STREFA 4</p> <p>Pomiędzy dwoma liniami torów kolejowych</p>	<p>Aleja 29 Listopada przecięta jest w dwóch miejscach przez nasypy z siecią kolejową, tworząc swoisty klin o utrudnionym dostępie. Planuje się ten nieatrakcyjny obszar przekształcić w teren pod inwestycje o charakterze sportowym i mieszkalnym. Pełnowymiarowe boisko do gry w piłkę nożną, którego brakuje w okolicy, budynki obsługujące tereny sportowe, zawierające m.in. takie funkcje jak szatnie, kluby fitness, kręgielnie itp., będą stanowiły idealne uzupełnienie dla planowanej w tym miejscu lokalizacji akademików. Wielofunkcyjny kompleks będzie stanowił generator ruchu nanizany na redefiniowaną drogę oraz zwornik integrujący obszary znajdujące się po jej wschodniej i zachodniej stronie.</p> <p>Zabudowa usługowa:</p> <p>Projekt zakłada budowę obiektów usługowych o przeważającej funkcji sportowej, kulturalnej, rozrywkowej i gastronomicznej. Obiekty będą znajdowały się w pierwszej linii przy ulicy, stanowiąc ekran akustyczny chroniący znajdujące się w głębi tereny rekreacyjne i zabudowę mieszkaniową.</p> <p>Zabudowa mieszkaniowa (akademiki, mieszkania niskobudżetowe)</p> <p>Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna (akademiki, małe mieszkania typu studio dla młodych ludzi), projektowana po obu stronach ulicy, będzie przeznaczona dla młodych użytkowników. Mało atrakcyjna lokalizacja działek o uciążliwym sąsiedztwie torów kolejowych będzie miała wpływ na stosunkowo niską cenę gruntów pod budowę tych obiektów. Sąsiedztwo to nie stanowi natomiast istotnej uciążliwości dla młodych ludzi aktywnie spędzających czas. Mieszkania te nie będą miały charakteru docelowych mieszkań rodzinnych.</p> <p>Ścianka wspinaczkowa:</p> <p>Trójkątna działka, znajdująca się pomiędzy dwoma liniami kolejowymi, wyklucza lokalizację większości funkcji ze względu na swój kształt, a także brak dostępu do parceli sąsiednich oraz znaczne zacienienie przez nasypy kolejowe. Projekt zakłada wykorzystanie tego miejsca na budowę kompleksu wspinaczkowego ze ścianką treningową.</p>
<p>Tory kolejowe</p> <p>W celu zintegrowania przestrzeni wydzielonej obecnie przez nasyp ziemny, na których znajdują się tory kolejowe, proponuje się podcięcie go na znacznej długości w miejscach przecięcia się ich z aleją 29 Listopada oraz transformacja pozostawionych części w obiekty kubaturowe o różnych funkcjach, tworzących aktywne krawędzie dla projektowanych placów. Taki zabieg ma na celu zintegrowanie przestrzeni znajdującej się po dwóch stronach torów. Pozostawiona część nasypu, znajdująca się w dalszej odległości od alei 29 Listopada, zostanie oddzielona od otaczających ją terenów zielenią izolacyjną.</p>	

STREFA 5 Tory kolejowe do ul. Powstańców	<p>Zabudowa usługowa:</p> <p>Istniejąca zabudowa o przeważającej funkcji usługowej zostanie wyremontowana oraz uzupełniona do istniejącej linii zabudowy</p>	<p>Zabudowa usługowa:</p> <p>Teren obecnie zaniedbany zostanie zagospodarowany pod zabudowę usługową (handlową oraz biurową) znajdującą się w dwóch równoległych do al. 29 Listopada rzędach. Pomiędzy projektowanymi budynkami powstanie niewielki plac, który będzie wolny od ruchu samochodowego. Kompleks będzie wyposażony w parking.</p>
Ulica Powstańców		
STREFA 6 Ul. Powstańców do ul. Nad Strugą	<p>Istniejąca zabudowa:</p> <p>Istniejąca zabudowa o przeważającej funkcji usługowej, zachowująca ciągłą linię zabudowy, tworzącą pierzeję ulicy, zostanie wyremontowana, elewacje budynków zostaną oczyszczone z chaotycznie rozmieszczonych, nieestetycznych szyldów i reklam. Ewentualne nowe inwestycje będą utrzymywały istniejącą linię zabudowy. Po zachodniej stronie ulicy znajduje się wiele lokali usługowych oraz dom kultury, które generują znaczny ruch i przyciągają wielu użytkowników.</p>	
<p>Przystanek Krakowskiej Kolei Aglomeracyjnej</p> <p>Projekt zakłada zlokalizowanie budynku stacji Krakowskiej Kolei Aglomeracyjnej w okolicy ul. Nad Strugą. Nowo projektowany obiekt będzie pełnił funkcję punktu przesiadkowego, będzie uzupełniony o funkcje handlowe i rozrywkowe, które będą pozwalały na ciekawe i efektywne spędzenie czasu przez użytkowników czekających na stacji. Istniejąca sąsiednia zabudowa o charakterze usługowo-magazynowym zostanie uporządkowana i uzupełniona. Na placu powstałym między zabudową nowo projektowaną a obiektami istniejącymi zostaną zorganizowane przystanki komunikacji zbiorowej (MPK, busy). Obecnie część budynków jest użytkowana na funkcje sportowe (klub squasha) cieszące się dużą popularnością mieszkańców całego miasta. Projekt zakłada rozwój tej funkcji w tej lokalizacji.</p>		<p>Zieleń:</p> <p>Projekt zakłada uporządkowanie skweru pomiędzy ul. Chlebową a ul. Dobrego Pasterza, wyburzenie parterowych pawilonów handlowych znajdujących się na rogu ul. Dobrego Pasterza i al. 29 Listopada.</p>

Ulica Nad Strugą		
<p>Istniejąca ulica, pełniąca obecnie funkcję drogi dojazdowej do placu handlowego oraz osiedli mieszkaniowych na Prądniku Białym, na fragmencie od alei 29 Listopada do torów kolejowych nabierze nowego znaczenia. Będzie pełniła przede wszystkim funkcję dojścia do projektowanego Przystanku Krakowskiej Kolei Aglomeracyjnej oraz znajdującego się w jej sąsiedztwie centrum przesiadkowego. Projekt zakłada wykonanie szerokiego deptaku pieszego po obu stronach ulicy oraz lokalizację lokali usługowych w paterach obiektów ją tworzących.</p>		
STREFA 7 Ul. Nad Strugą do ul. Opolskiej	<p><u>Zabudowa usługowa:</u></p> <p>Projekt zakłada pozostawienie istniejącej zabudowy, w której obecnie przeważa funkcja magazynowa i handlowa, oraz zmianę jej przeznaczenia na obiekty handlowo-usługowe. Niewielki kompleks z kameralnymi wnętrzami urbanistycznymi będzie stanowił miejsce wypoczynku zarówno dla użytkowników sąsiadującego z nim od północy punktu przesiadkowego oraz od południa centrum biurowego Opolska Park. Całość kompleksu jest oddzielona od sąsiadujących torów kolejowych zielenią ochronną.</p> <p><u>Zabudowa biurowa:</u></p> <p>Na narożnej działce przy ul. Opolskiej obecnie budowany jest kompleks składający się z trzech, 12-piętrowych budynków biurowych. Zabudowa ta stanowi dominantę wysokościową w tym rejonie i niewątpliwie znak rozpoznawczy tej części miasta. Z pewnością będzie także kojarzona z al. 29 Listopada. Pomędzy nowo powstającą zabudową a ul. Opolską, którą cechuje duże natężenie ruchu, projekt zakłada potrójny szpaler drzew oddzielający arterię od placu przed budynkami. Całość kompleksu jest oddzielona od sąsiadujących torów kolejowych zielenią ochronną.</p>	<p>Istniejąca zabudowa:</p> <p>Istniejąca zabudowa o przeważającej funkcji usługowej, zachowująca ciągłą linię zabudowy tworzącą pierzeję ulicy, zostanie wyremontowana, elewacje budynków zostaną oczyszczone z chaotycznie rozmieszczonych, nieestetycznych szyldów i reklam. Ewentualne nowe inwestycje będą utrzymywały istniejącą linię zabudowy.</p>

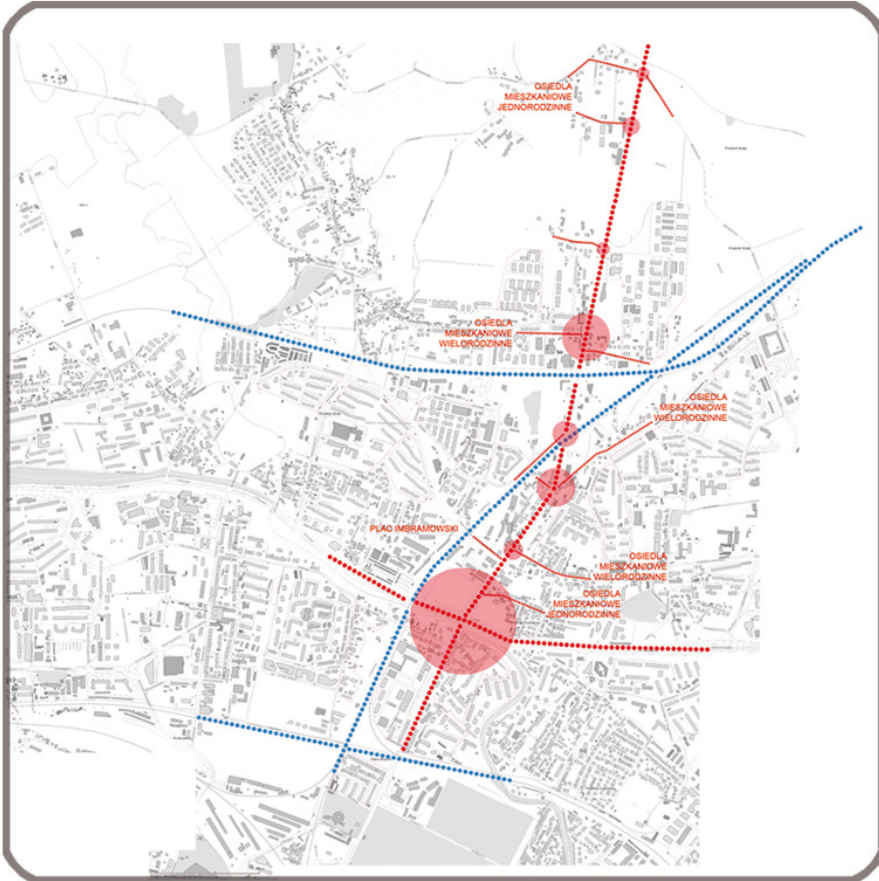
4. WNIOSKI

Podczas analiz zauważono, że aleja 29 Listopada stanowi nie tylko barierę dla mieszkańców próbujących ją przekroczyć, ale także nie posiada uporządkowanego wyglądu, pojawia się wiele szyldów reklamowych, które wprowadzają nieład wizualny i nie pozwalają na utrzymanie spójnego charakteru ulicy. Przekrój alei 29 Listopada jest niejednorodny, brak w nim miejsca na zieleni. Ulica ta obudowana jest w sposób niezachęcający do penetrowania terenów położonych w głąb działek, stwarzając jednocześnie niebezpieczne okolice. Dzięki poszerzeniu przekroju ulicy, do na przykład trzech pasów ruchu w jedną stronę, droga ta mogłaby zyskać odpowiednią przepustowość, a miasto lepszą komunikację, ale okolice alei bezpowrotnie straciłyby możliwość miejsca przyjaznego dla mieszkańców, faworyzując znaczenie ruchu kołowego nad jakością przestrzeni dla ludzi. Ponadto, jak twierdzi Jan Gehl, zwiększenie liczby pasów drogowych spowoduje w następstwie zwiększenie natężenia ruchu i ilości samochodów. Zabieg ten jest więc skuteczny tylko na krótki okres czasu.

Obserwacje przeprowadzone na zadanym obszarze doprowadziły do następujących wniosków: obszar alei 29 Listopada zdominowany jest przez samochody i tak zwane aktywności konieczne, które występują niezależnie od jakości przestrzeni. Zamierzonym efektem wprowadzanych zmian byłoby występowanie aktywności opcjonalnych – miejskiej rekreacji, zarówno w formie aktywnej, jak i pasywnej. Według Jana Gehla aktywności opcjonalne i społeczne występują wyłącznie wtedy, gdy zapewniona jest wysoka jakość przestrzeni. Obszar, który poddano analizom, jest nasycony potencjalnymi użytkownikami przestrzeni publicznych, gdyż posiada sporą gęstość zaludnienia. Brak w nich jednak elementów aktywizujących te przestrzenie, a jednocześnie łączących je z innymi przestrzeniami w analizowanej lokalizacji. Celem projektu jest redefinicja obecnej drogi wylotowej z Krakowa w kierunku północnym, w stronę Warszawy i Kielc na ulicę miejską przyjazną mieszkańcom, a także wytworzenie żywej, aktywnej przestrzeni publicznej, tworzącej wizerunek miasta, oferującej szerokie spektrum aktywności oraz sposobów spędzania wolnego czasu dla mieszkańców pobliskich dzielnic. Podstawą założenia urbanistycznego jest scalenie istniejących przestrzeni publicznych miasta: alei 29 Listopada wraz z nowodefiniującą się okolicą, w ramach jednego, ciągłego i spójnego obszaru, zapewniającego mieszkańcom swobodę i komfort użytkowania przestrzeni publicznych o różnym charakterze.

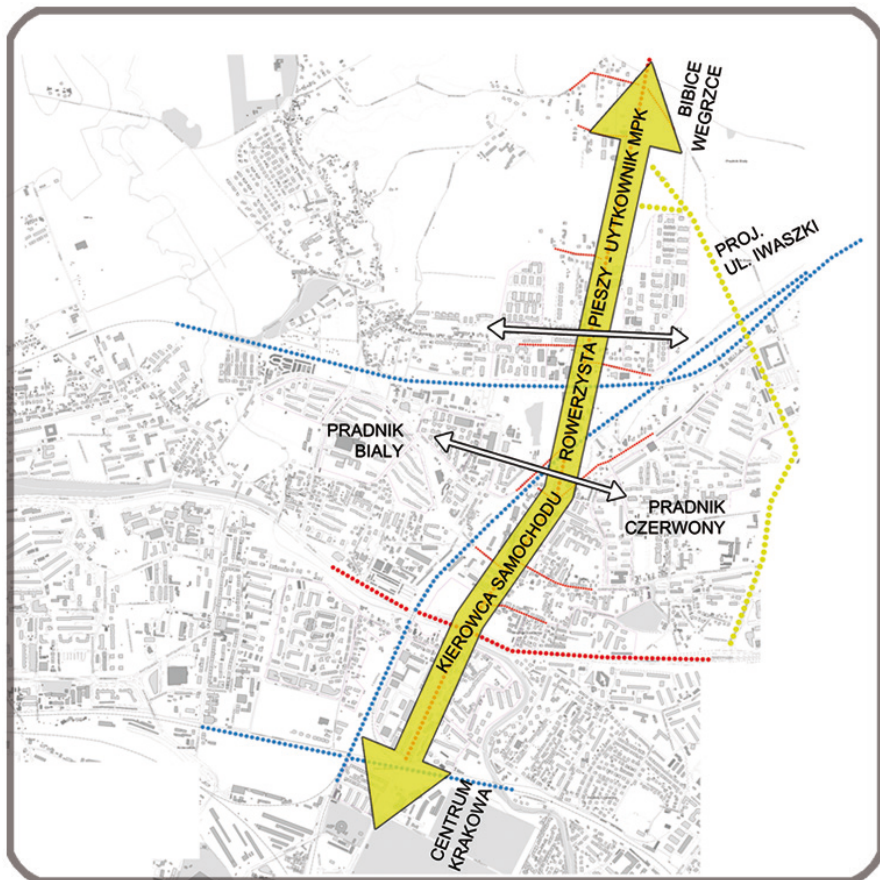
Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna spina klamrą wszystkie przestrzenie publiczne na terenie Czerwonego i Białego Prądnika, na bloki tematyczne: strefę mieszkaniową, strefę komercyjną oraz strefę rekreacyjną. Proponowane nowe funkcje w sąsiedztwie alei 29 Listopada to przede wszystkim siedziby instytucji mogących w aktywny sposób animować przygotowany pod te cele obszar i sprawiać, by żył jako aktywna przestrzeń publiczna. Podczas analiz zauważono, że aleja 29 Listopada stanowi nie tylko barierę dla mieszkańców próbujących ją przekroczyć, ale także nie jest przyjemne i możliwe bezproblemowe przemieszczanie się wzdłuż tej ulicy, między innymi pieszo czy na rowerze. Narzędziem, dzięki któremu problem

ten zostanie rozwiązany, jest budowa chodników i ścieżek rowerowych, uporządkowanie i uzupełnienie pierzei ulicy. Na całej długości ulicy rozpięte będą funkcje aktywizujące mieszkańców nie tylko pobliskich dzielnic, ale być może również całego Krakowa. Będą one miały formę charakterystycznych przestrzeni o cechach indywidualnych i zawierających punkty orientacyjne, dominanty, znaki szczególne i elementy krystalizujące. Uwolnienie alei od nadmiernego ruchu samochodowego umożliwi wzmocnienie proponowanego układu i scalenie go. Finalnie wytworzona zostanie aleja miejska o znaczeniu nie tylko funkcjonalnym, ale również symbolicznym, staje się bowiem z powrotem aktywnym elementem i symbolem kształtującym przestrzeń Krakowa. Place przed budynkami zaprojektowano jako otwarte, będące salonem miejskim i przedpołem dla wydarzeń. Podczas analiz zauważono również, że aleja 29 Listopada przecięta jest w dwóch miejscach przez nasypy z siecią kolejową, tworząc swoisty klin o utrudnionym dostępie. Planujemy ten nieatrakcyjny obszar przekształcić w teren pod inwestycje o charakterze sportowym – pełnowymiarowe boisko do gry w piłkę nożną, którego brakuje w okolicy, budynki obsługujące tereny sportowe zawierające między innymi takie funkcje jak szatnie, kluby fitness, kręgielnie i tym podobne będą idealnym uzupełnieniem dla planowanej w tym miejscu lokalizacji akademików. Podcięcie nasypów ziemnych, na których znajdują się tory kolejowe, na znacznych odcinkach w miejscach przecięcia przez drogi oraz transformacja pozostawionych części w obiekty o różnych funkcjach stworzy aktywne krawędzie dla placów tematycznych. Na placach planuje się wprowadzenie drewna. Zostało użyte z uwagi na przyjazny ludziom charakter. Meble miejskie osadzono na szynach, by móc elastycznie aranżować przestrzeń miejską. Na całej długości aleja wyróżniona została jednolitą kostką brukową, by podkreślić rangę tego miejsca i linearny charakter w przestrzeni miasta.



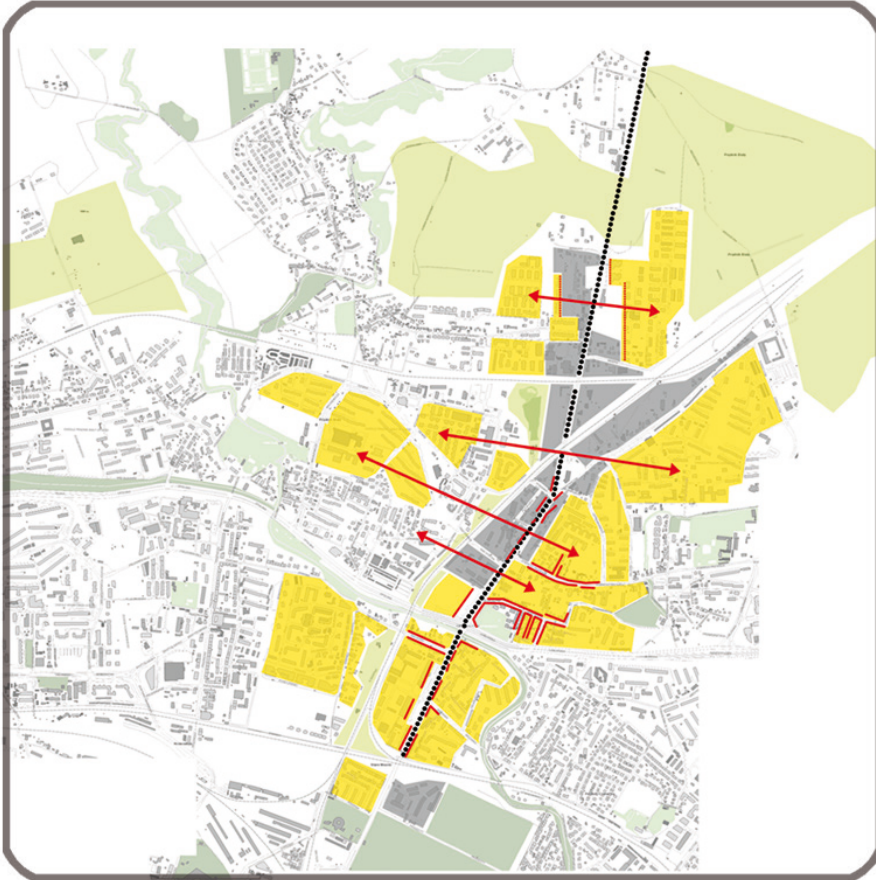
II. 1. Prezentowany schemat pokazuje miejsca generujące obecnie największe natężenie ruchu w obszarze alei 29 Listopada. Istniejące skrzyżowanie alei z ulicami Opolską i Lublańską generuje bardzo duży ruch samochodowy w ciągu całego dnia. Ulice dochodzące do alei z pobliskich osiedli mieszkaniowych wielo- i jednorodzinnych generują ruch głównie w godzinach porannych i popołudniowych. Na niebiesko zaznaczono trasy kolei, które przecinają teren poddany analizie, tworząc klin o obniżonych walorach funkcjonalno-przestrzennych

III. 1. The diagram above shows the places that currently generate the highest traffic in the area of the 29 Listopada Avenue. The existing crossroads of the Avenue with Opolska and Lublańska streets generates a very large car traffic throughout the whole day. Streets approaching Avenue from many nearby housing estates and single-family houses generates traffic mainly in the mornings and afternoons. On the diagram railways are marked in blue, which intersects the analyzed area in form a gore with reduced functional and spatial values



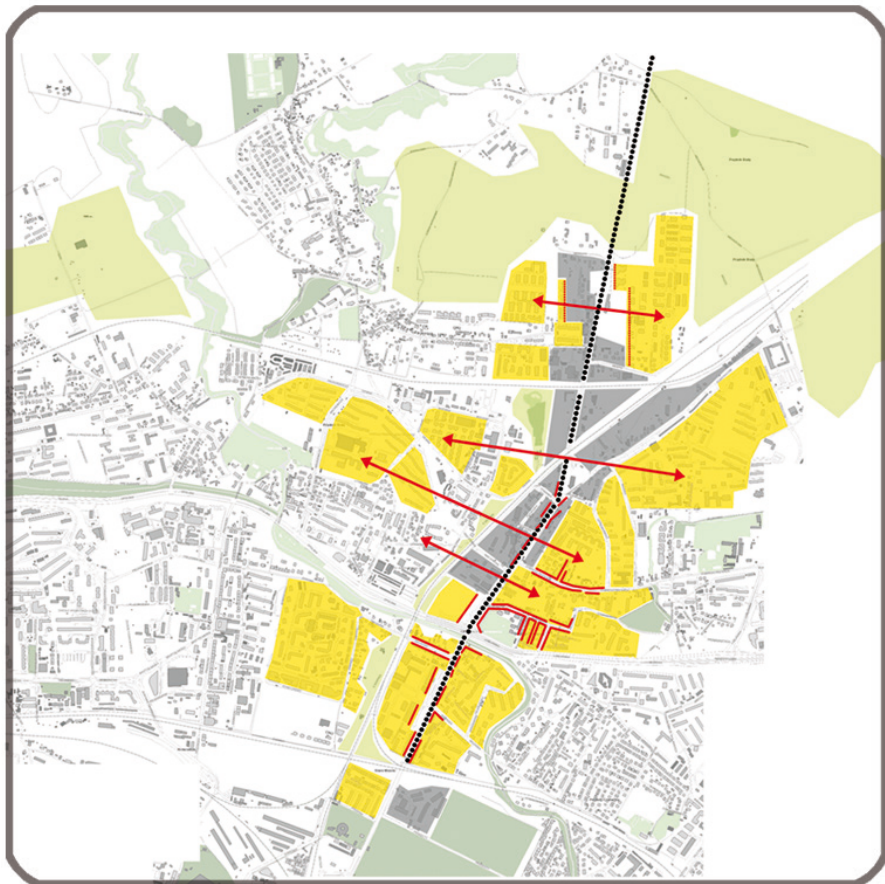
II. 2. Prezentowany schemat pokazuje nową rolę alei 29 Listopada – łącznika pomiędzy centrum Krakowa a podmiejskimi miejscowościami, między innymi: Bibicami, Węgrzce, a nie jak dotąd trasy łączącej Kraków z Warszawą czy Kielcami. Aleja 29 listopada zostanie odciążona przez projektowaną ulicę Iwaszki, co pozwoli na wyrównanie proporcji użytkowników alei: kierowców samochodów, rowerzystów i pieszych. Dzięki chodnikom, ścieżkom rowerowym i bezpiecznym przejściami dla pieszych aleja 29 Listopada będzie również pełniła rolę łącznika pomiędzy osiedlami położonymi po jej obu stronach: Prądnikiem Czerwonym i Prądnikiem Białym

III. 2. The presented diagram shows the new role of 29 Listopada Avenue – a link between the Kraków city center and suburban towns as Bibice and Węgrzce, and not as so far route connecting Cracow with Warszawa or Kielce. 29 Listopada Avenue will be unloaded by the designed Iwaszki street, which will allow to equalize the proportion of Avenue users: car drivers, cyclists and pedestrians. Thanks to pavements, bike paths and safe pedestrians crossings 29 Listopada Avenue will also work as a link between the districts located on both sides of Avenue: Prądnik Czerwony and Prądnik Biały



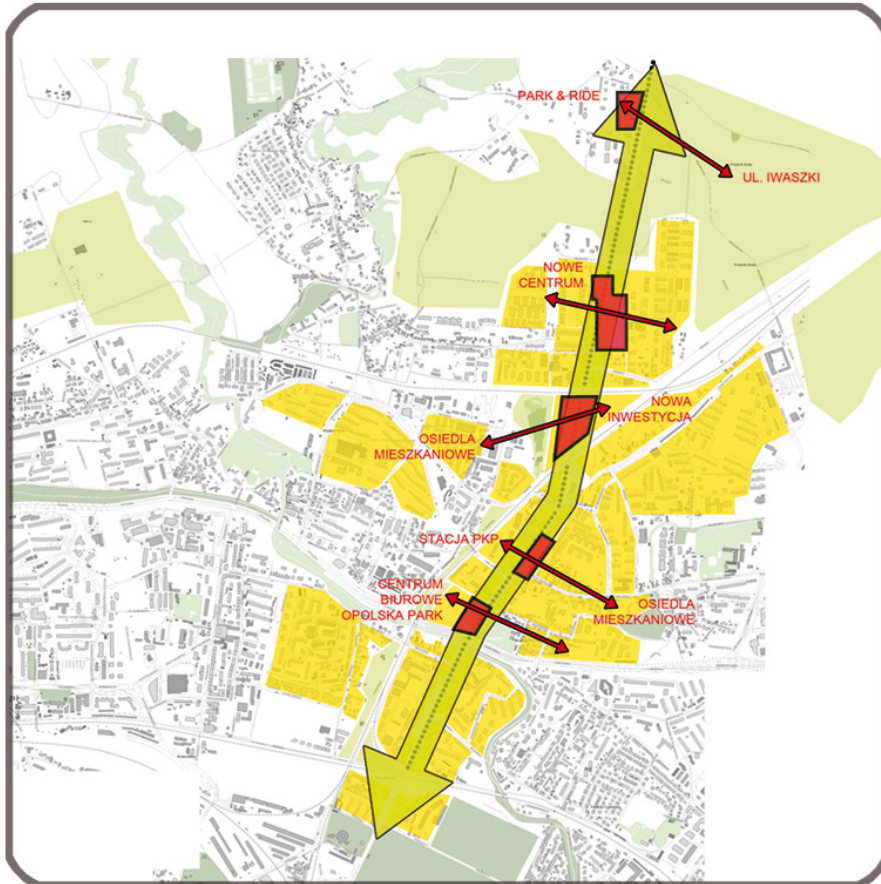
Il. 3. Prezentowany schemat pokazuje strukturę kompozycji urbanistycznych analizowanego terenu. Żółte obszary posiadają zdefiniowane i dość uporządkowane układy urbanistyczne. Natomiast na szaro zaznaczono tereny, na których konieczna będzie ingerencja polegająca na uporządkowaniu i dogęszczeniu istniejącej zabudowy. Ponadto czerwonymi liniami zaznaczono zdefiniowane fragmenty pierzei alei, które obecnie są od siebie odseparowane przez istniejącą aleję 29 Listopada. Wszelkie działania projektowe będą miały na celu zintegrowanie obszaru

Ill. 3. The presented diagram shows the structure of urban compositions of the analyzed area. Defined areas and quite orderly urban systems are marked on yellow. In contrast, in gray there are marked areas where interference is required to organize and compact existing buildings. In addition, the red lines indicate the fragments of the Avenue that have been currently defined as they are separated from each other by the existing 29 Listopada Avenue. Any design activities will aim to integrate the area



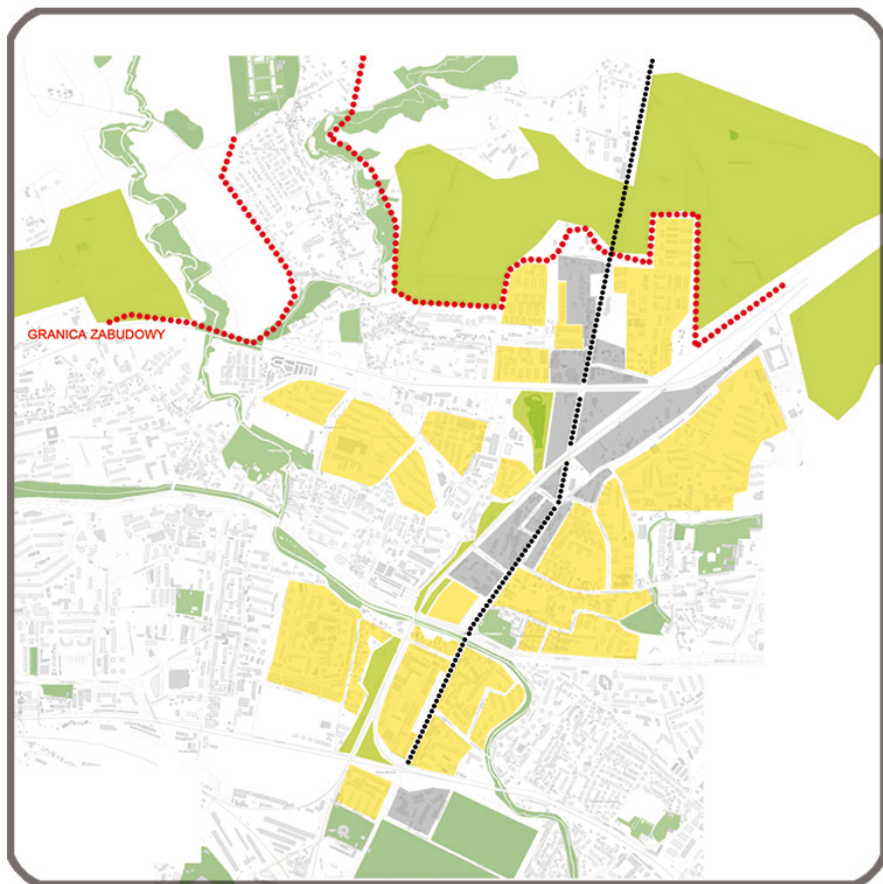
II. 4. Prezentowany schemat pokazuje podział alei 29 Listopada na odseparowane od siebie obszary. Aleja przedzielona jest między innymi ulicą Opolską, torami kolejowymi oraz pasem niezagospodarowanego terenu w pobliżu granic administracyjnych miasta. Czerwonymi strzałkami zaznaczono przestrzenie na których planuje się usprawnienie ruchu wzdłuż alei

III. 4. The diagram shows the division of 29 Listopada Avenue into separate areas. Avenue it is divided by Opolska street, railway tracks and undeveloped area near the administrative borders of the city. Red arrows shows areas where traffic along the alley needs to be improved



III. 5. Prezentowany schemat pokazuje miejsca szczególnej ingerencji projektowej. Zaznaczone na czerwono obszary będą stanowić główne generatory ruchu dla tego terenu. Będą to między innymi budynek Park&Ride, który umożliwi odciążenie alei 29 Listopada z nadmiernego ruchu samochodowego na rzecz możliwości podróżowania komunikacją miejską lub rowerem. Zakłada się również stworzenie nowego centrum dla osiedli przy ulicy Felińskiego. W klinie wytworzonym przez trasy kolei planuje się nową inwestycję: centrum sportowo-rekreacyjne i akademiki. Kolejnym generatorem będzie stacja krakowskiej kolei aglomeracyjnej oraz centrum biurowe Opolska Park

III. 5. The presented diagram shows the places of special design interference. Areas marked on red will be the main traffic generators for this area. They will include, among others, the Park & Ride building, which will allow to relieve the 29 Listopada Avenue from excessive traffic for the possibility of traveling by public transport or by bicycle. Designers also assumes creation of new center for housing on Felińskiego Street. In the wedge, made by the railroads, there is plan for a new investment: a sports and leisure center and dormitories. Another generator will be the Kraków agglomeration railway station and Opolska Park office center



II. 6. Prezentowany schemat pokazuje strukturę kompozycji terenów na analizowanym obszarze. Zdefiniowane fragmenty tkanki miejskiej są oddzielone od alei 29 Listopada zabudową niezdefiniowaną o nieuporządkowanym charakterze. Przez powyższe czynniki aleja obecnie nie ma charakteru przyjaznego ludziom. Obserwujemy tutaj także zacieranie się granicy pomiędzy strefą miejską a podmiejską

III. 6. The presented scheme shows the structure of the composition of the areas on the analyzed area. Defined fragments of urban tissue are separated from 29 Listopada Avenue by undefined buildings with unstructured character. By the above factors Avenue is not currently friendly for people. We also observe here the blurring of the border between urban and suburban areas

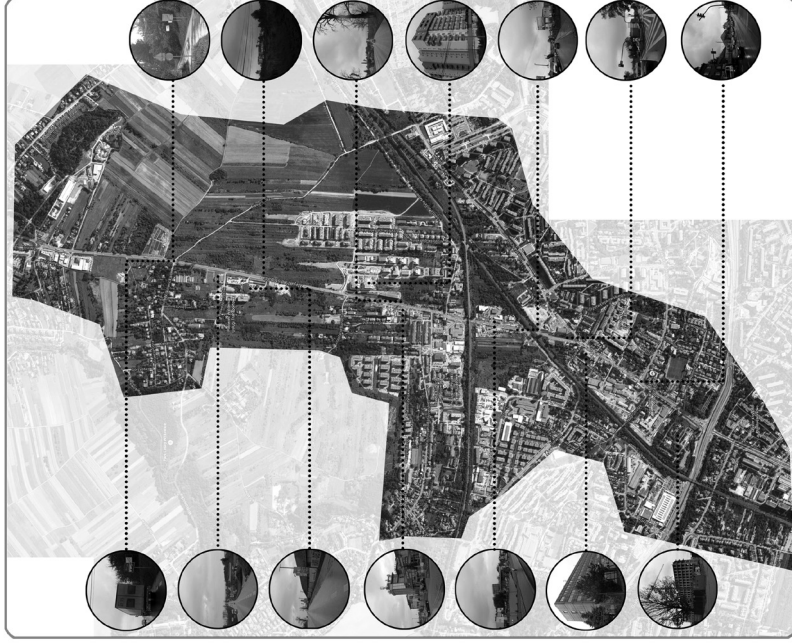


Il. 7. Prezentowany schemat pokazuje projektowane tereny zielone na opracowywanym obszarze. Głównym pomysłem w zakresie zieleni jest stworzenie buforu wyznaczającego naturalną granicę miasta oddzielającą uporządkowaną zabudowę miejską od rozproszonej zabudowy podmiejskiej. Zielony bufor mógłby stanowić docelowo fragment zielonego pierścienia otaczającego cały Kraków, analogicznie do plant otaczających stare miasto. Kolejnym pomysłem jest stworzenie parku linearnego wzdłuż alei 29 Listopada, który stanowiłby łącznik pomiędzy zielonym buforem a zielenią w centrum miasta. Należy zapewnić również dobre połączenie parku linearnego z aleją

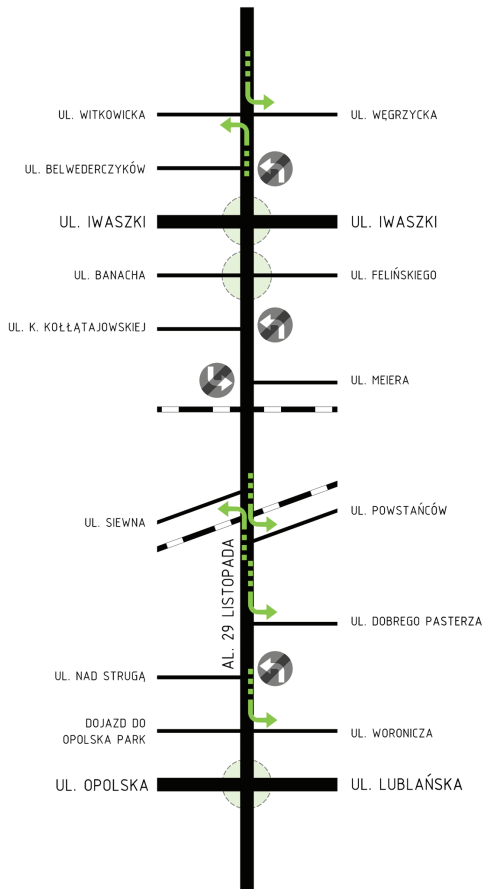
III. 7. The presented diagram shows the green areas in the analyzed area. The main "green ideas" is to create a buffer that will set the natural boundaries of the city separating the orderly urban development from scattered suburban buildings. Green buffer could be the part of the green ring surrounding the whole of Kraków, analogously to the green belt (Planty) that surrounds the old city. Another idea is to create a linear park along the 29 Listopada Avenue, which would be the link between the green buffer and the greenery in the city center. It should be also ensure a good connection of linear park with Avenue



II. 8. a) Analiza stanu istniejącego, b) tablica inspiracji projektowych



III.8. a) An analysis of the existing area conditions, b) an array of design inspirations



LEGENDA:

	PRZYSTANEK KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ
	PARKING OGÓLNOODOSTĘPNY
	KOMPLEKS PARK & RIDE
	PUNKT PRZEŚIADKOWY KOMUNIKACJI PUBLICZNEJ
	WYPOŻYCZALNA ROWERÓW
	BEZPIECZNE PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH
	STREFA WYPOCZYNKU // RESTAURACJE, PUBY, KAWIARNE
	PARK PUBLICZNY
	STREFA WYPOCZYNKU // USŁUGI SPORTOWE, KULTURALNE
	KOMPLEKS BIUROWY

1. KOMPLEKS PARK & RIDE
2. ZESPÓŁ ZABUDOWY MIESZKANOWEJ
3. ZESPÓŁ ZABUDOWY USŁUGOWO – KULTURALNEJ
4. ZESPÓŁ ZABUDOWY MIESZKANOWEJ
5. PROJEKTOWANA GRANICA ZABUDOWY W MIEŚCIE / ZIELONY BUFOR
6. CENTRUM WSPINACZYKOWE ZE ŚCIANKĄ
7. LOKALE USŁUGOWE POD TORAMI KOLEJOWYMI
8. PRZEJŚCIE POD TORAMI KOLEJOWYMI
9. ZESPÓŁ ZABUDOWY USŁUGOWO – KULTURALNEJ PRZY AKADEMKACH
10. ZESPÓŁ BOKS SPORTOWYCH
11. ZABUDOWA MIESZKANOWA – AKADEMICKI
12. ZESPÓŁ BUDYNKÓW USŁUGOWO – HANDLOWYCH
13. CENTRUM KOMUNIKACYJNE Z PRZYSTANKIEM KIRK. KOLEJI AGLOMERACYJNEJ
14. ZESPÓŁ USŁUGOWO – HANDLOWY
15. CENTRUM BIUROWÓ – USŁUGOWE OPÓLSKA PARK
16. ISTNIEJĄCY ZESPÓŁ LOKALI USŁUGOWYCH – OS. PRĄDNIK CZERWONY
17. ISTNIEJĄCY PLAC TARGOWY

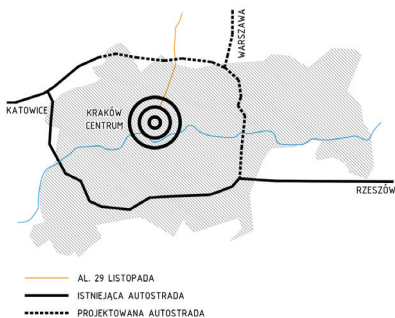
	TERENY ZIELENI PARKOWEJ ORAZ DZIKIEJ
	ZIELEŃ IZOLACYJNA PRZY TERENACH KOLEJOWYCH
	ZIELEŃ PRZY CEKACH WODNYCH
	PRZESTRZENIE PUBLICZNE – PLACE, SKWERY
	ZABUDOWA PROJEKTOWANA
	ZABUDOWA ISTNIEJĄCA
	REKREACYJNY CIĄG PIESZO-ROWEROWY ŁĄCZĄCY TERENY ZIELENE
	UMIOWNA GRANICA ZABUDOWY MIEJSKIEJ // ZIELONY BUFOR
	GENERATORY RUCHU // GŁÓWNE PUNKTY WĘZŁOWE
	USŁUGI NA PARTERZE – ATRAKCYJNA OBUDOWA PŁACÓW GENERUJĄCA RUCH

II. 9. Prezentowany schemat pokazuje tablicę inspiracji projektowych

III.9. The presented diagram shows an array of design inspirations

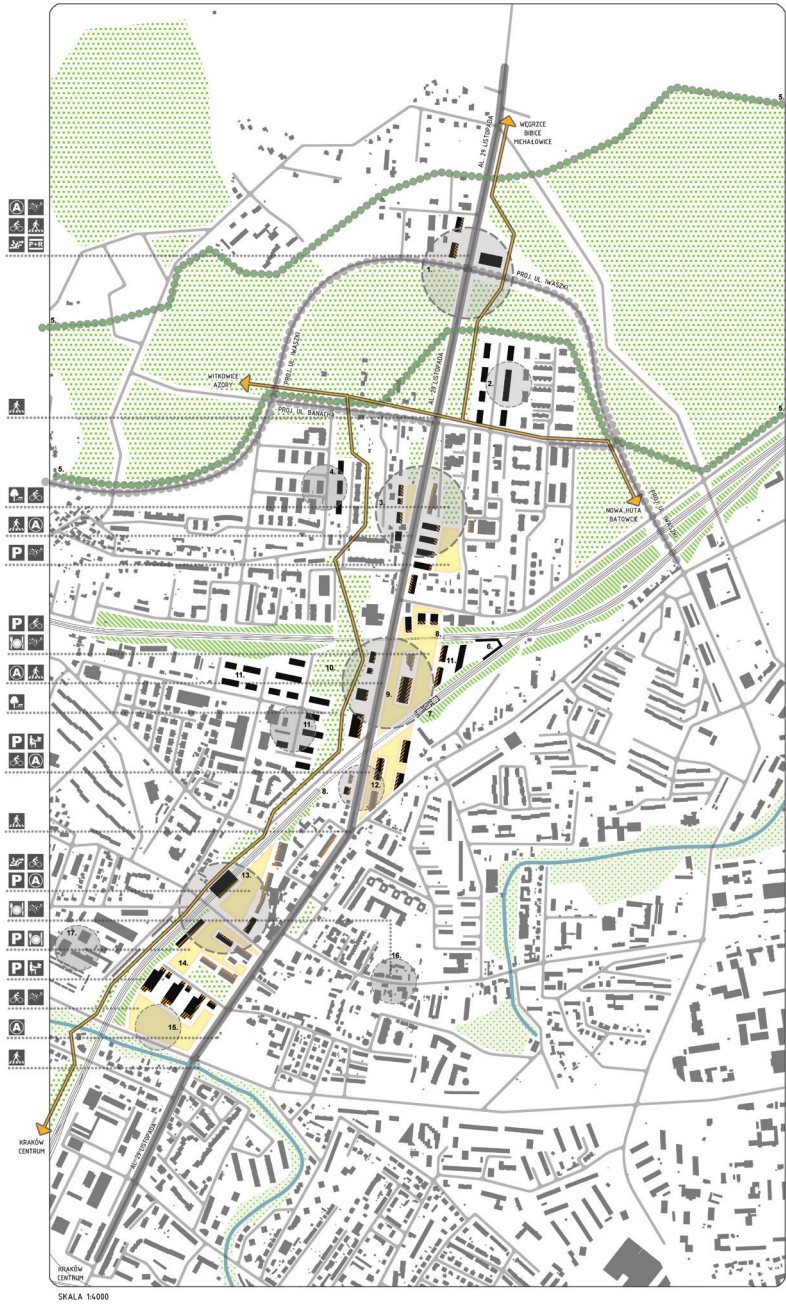
II. 10. Legenda do projektu redyfinicji alei 29 Listopada (na s. 39)

III. 10. Map description of 29 Listopada Avenue redefinition



II. 11. Rozwiązania komunikacyjne – wyjazd w kierunku północnym

II. 11. Communication solutions – departure from town in the north direction



II. 12. Projekt redefinicji alei 29 Listopada
III. 12. Desing of 29 Listopada Avenue redefinition

PRZYPISY

- ¹ B. Seweryn, *Miasta kształtujące ludzi*, „A&B”, nr 11, 2014.
- ² *Ibidem*.
- ³ <http://uxonline.pl/jan-gehl-miasta-dla-ludzi/> (dostęp: 10.11.2017).
- ⁴ K. Lynch, *Obraz miasta*, Archivolta, Kraków 2011.
- ⁵ J. Gehl, *Miasta dla ludzi*, RAM, Kraków 2014.
- ⁶ *Ibidem*.
- ⁷ <http://uxonline.pl/jan-gehl-miasta-dla-ludzi/> (dostęp: 10.11.2017).
- ⁸ *Ibidem*.
- ⁹ J. Gehl, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, RAM, Kraków 2009.
- ¹⁰ *Ibidem*.
- ¹¹ K. Lynch, *op. cit.*
- ¹² A. Zachariasz, *Parki przyszłości – o różnych koncepcjach kształtowania terenów zieleni w miastach*, *Czasopismo Techniczne*, 1-A/2/2012.

BIBLIOGRAFIA

- Bradecki T., „*Serce miasta*”. *Stoke-on-Trent*, *Czasopismo Techniczne*, z. 2-A/2008.
- Bradecki T., Stangel M., *Kształtowanie przestrzeni publicznej nowego zespołu zabudowy śródmiejskiej na przykładzie Goleniowa*, *Czasopismo Techniczne*, z. 2-A/2010.
- Gehl J., *Miasta dla ludzi*, RAM, Kraków 2014.
- Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, RAM, Kraków 2009.
- Lynch K., *Obraz miasta*, Archivolta, Kraków 2011.
- Seweryn B., *Miasta kształtujące ludzi*, „A&B”, nr 11, 2014.
- Wejchert K., *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa 1984.
- Zachariasz A., *Parki przyszłości – o różnych koncepcjach kształtowania terenów zieleni w miastach*, *Czasopismo Techniczne*, z. 1-A/2/2012.
- Miasta przyszłości. Wyzwania, wizje, perspektywy*, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/citiesoftomorrow/citiesoftomorrow_final_pl.pdf (dostęp: 11.2014).
- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Górka Narodowa Zachód*, www.bip.krakow.pl (dostęp: 11.2014).
- Poradnik. Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, <https://mail.google.com/mail/u/0/#inbox/14a38cc04867df35?projector=1> (dostęp: 11.2014).
- Program ochrony środowiska dla Miasta Krakowa na lata 2010-2012 z uwzględnieniem zadań zrealizowanych w 2009 roku oraz perspektywę na lata 2013-2016*, <http://www.>

dialogspoleczny.krakow.pl/files/objects/2224/35/Program%20ochrony%20srodowiska.pdf (dostęp: 11.2014).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 listopada 2004 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie budowli i budynków, drzew lub krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych, Dz. U. 23 listopada 2004 r.

<http://uxonline.pl/jan-gehl-miasta-dla-ludzi/> (dostęp: 10.11.2014).

<http://arcastangel.pl/miasta-dla-ludzi-rozmowa-z-janem-gehlem/> (dostęp: 12.11.2014).

<http://krakoff.info/2010/05/07/czy-krakow-ma-system-zieleni-miejskiej/> (dostęp: 7.11.2014).