

Tomasz SIWOWSKI
Politechnika Rzeszowska

PROJEKTY KONKURSOWE NOWYCH KŁADEK DLA PIESZYCH PRZEZ WISŁĘ W KRAKOWIE

W czerwcu 2006 r. Gmina Miejska Kraków ogłosiła dwa międzynarodowe konkursy architektoniczne na dwie kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę, łączące Kazimierz z Podgórzem oraz Ludwinowem. Oba konkursy spotkały się z dużym zainteresowaniem zarówno środowisk architektów, jak również inżynierów mostowych. Złożono kilkanaście prac na każdy z nich. W artykule przedstawiono koncepcje architektoniczne oraz analizy konstrukcyjne obu kładek, opracowane przez rzeszowskich architektów i konstruktorów. Opisano również wstępną analizę numeryczną konstrukcji, potwierdzającą ich wykonalność. Obie koncepcje zajęły w konkursach II miejsca. Jury doceniło wyrazistą formę konstrukcyjno-architektoniczną obu obiektów.

1. Wprowadzenie

W czerwcu 2006 r. Gmina Miejska Kraków ogłosiła dwa międzynarodowe konkursy architektoniczne w trybie otwartym, jednoetapowym i realizacyjnym na dwie kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę, łączące krakowskie dzielnice Kazimierz z Podgórzem i Ludwinowem. Celem konkursów było uzyskanie optymalnego, z punktu widzenia inwestora, modelu funkcjonalno-przestrzennego i urbanistycznego przepraw pieszo-rowerowych przez Wisłę. Ponadto celem konkursów było sformułowanie dyspozycji programowo-przestrzennych, stanowiących wytyczne dla prowadzenia optymalnej polityki przestrzennej dla tego rejonu miasta Krakowa.

Oba konkursy spotkały się z dużym zainteresowaniem zarówno architektów, jak również współpracujących z nimi konstruktorów – inżynierów mostowych. Złożono kilkanaście prac na każdy obiekt, z czego jury konkursowe wybrało zwycięzców i wyróżniło kilka prac. Zwycięskie projekty architektów krakowskich są obecnie w fazie realizacji. W artykule zaprezentowano wyróżnione drugą nagrodą projekty konkursowe obu kładek, przedstawione w formie koncepcji architektonicznych oraz projektów konstrukcyjnych i analiz numerycznych. Koncepcje architektoniczne kładek opracowało Autorskie Studio Architektury Sp. z o.o. z Rzeszowa^{*}, natomiast projekty konstrukcji wraz z analizami

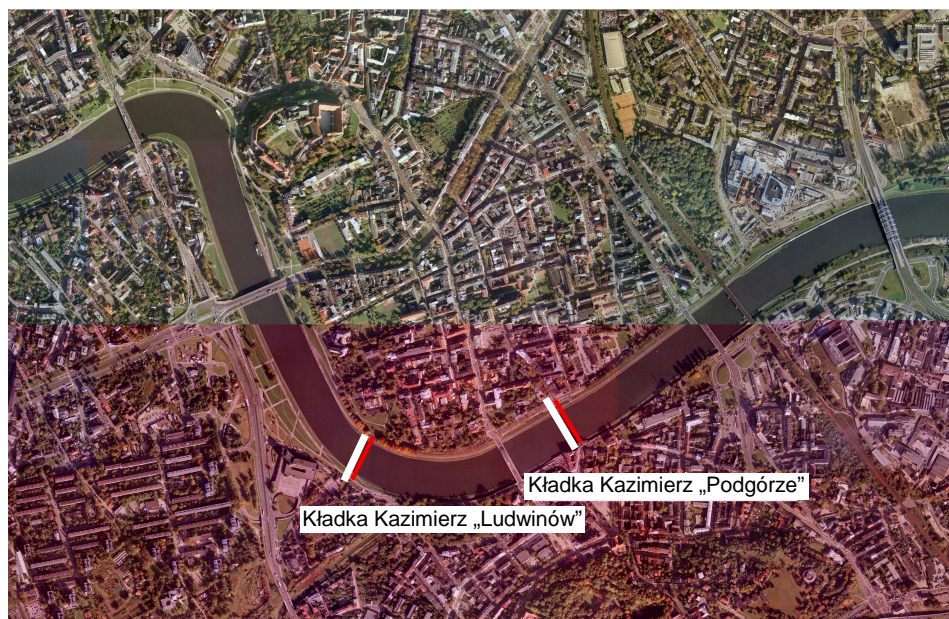
^{*} Projektantami kładki są architekci: Wojciech Fałat, Ryszard Miklas, Stanisław Hałabuz, Elżbieta Kawa oraz Krzysztof Zawadzki.

numerycznymi MES wykonała Pracownia Projektowa Promost Consulting z Rzeszowa pod kierunkiem autora.

2. Założenia inwestora

Uczestnicy konkursów w swoich projektach musieli uwzględnić uwarunkowania lokalizacyjne, techniczne, prawne i ekonomiczne planowanych inwestycji, narzucone przez inwestora w regulaminie konkursów. W przypadku centrum Krakowa uwarunkowania lokalizacyjne posiadają bardzo silny kontekst historyczny. W ramach szeroko zakrojonego planu budowy sieci żeglugi śródlądowej Austro-Węgier w drugiej połowie XIX w. przystąpiono do kompleksowej regulacji biegu Wisły. Jednym z ważniejszych elementów programu była budowa zabezpieczeń przeciwpowodziowych dla Krakowa i okolic oraz portu rzeczno-ego w Krakowie i Podgórzu. Omurowany ciąg bulwarów miał pełnić rolę redy planowanego portu w Płaszowie oraz basenu umożliwiającego przeładunek towarów niewymagających specjalnego sprzętu. Zasadniczy etap realizacji bulwarów miał miejsce w latach 1907÷1912. Po stronie Kazimierza i Podgórza brzegi Wisły ujęto w monumentalne mury oporowe w duchu architektonicznego historyzmu. Poziomy górne ulic nadrzecznych połączono z dolnymi poziomami bulwarów za pomocą brukowanych pochylni zjazdowych. Integralną częścią nabrzeżnych umocnień były przyczółki mostowe oraz schody łączące poziomy ulic i bulwarów. Budowle te zachowały się w dobrym stanie i stanowią bezpośrednie otoczenie i znaczący architektoniczny kontekst dla planowanej kładki „Podgórze”. W miejscu, w którym ma powstać kładka, istniał zbudowany w 1850 roku Most Franciszka Józefa, który potocznie był zwany Mostem Podgórskim. Miał on pięć drewnianych przęseł opartych na kamiennych przyczółkach i filarach, posadowionych w nurcie rzeki. W 1925 roku drewniane konstrukcje łukowe rozebrano i zastąpiono drewnianymi kratownicami, które dotrwały do 1936 r. Kamienne podpory mostu rozebrano w latach 50.

Planowana przeprawa pieszo-rowerowa połączy Kazimierz z Podgórzem na odcinku bulwarów pomiędzy mostami Piłsudskiego i Powstańców Śląskich (rys. 1.). Noszą one nazwy: Bulwaru Kurlandzkiego po stronie Kazimierza i Bulwaru Podolskiego po stronie Podgórza. W rejon wjazdów/wejść na kładkę prowadzi istniejący układ drogowy: ulice Podgórska i Mostowa na Kazimierzu oraz Nadwiślańska, Brodzińskiego i Staromostowa na Podgórzu. Bulwary są terenami rekreacyjno-spacerowymi, dostępnymi dla ruchu pieszych i rowerów. Różnica poziomów pomiędzy przyczółkami a bulwarami wynosi ok. 7 m. W proponowanych rozwiązaniach, zgodnie z wytycznymi konserwatorskimi, należało zachować istniejące elementy architektoniczne – mury oporowe, schody i pochylnie. Zgodnie z zaleceniami konserwatora nowa kładka powinna zostać oparta na miejscu zachowanych przyczółków mostowych w ciągu ulic Mostowej i Brodzińskiego.



Rys. 1. Lokalizacja projektowanych kładek pieszo-rowerowych w Krakowie

Teren będący miejscem wyznaczonej przez inwestora lokalizacji kładki „Ludwinów” stanowi zakole Wisły oraz sąsiaduje po lewobrzeżnej stronie z obszarem zielonym, ograniczonym od wschodu pierzeją budynków przy ulicy Wietora, a od północy ulicą Skawińską, prowadzącą do centrum dzielnicy Kazimierz (rys. 1.). Po przeciwnej stronie Wisły teren ograniczony jest ulicą Ludwinowską z Mostem Retmańskim nad rzeką Wilgą, która ma w tym miejscu ujście do Wisły. Ze względu na niezwykle walory widokowe w rejonie ujścia Wilgi (ekspozycja Wawelu, Kazimierza ze Skałką, z drugiej strony widok na Podgórze) projekt nowej kładki wymagał szczególnej analizy widokowej. Nie dopuszczono do wprowadzenia formy i konstrukcji kładki zakłócającej relacje widokowe (np. konstrukcja wisząca, podwieszona) ani też stanowiącej konkurencję dla tła ekspozycji.

Lokalizacja kładki „Ludwinów” znajduje się w rejonie najwyższych wartości krajobrazowych, związanych z ekspozycją czynną i bierną zabytkowych struktur i panoramy dawnych miast Kazimierza i Podgórze. Bulwary Wiślane z górnym i dolnym tarasem są monumentalnym założeniem kształtującym wnętrze urbanistyczne zakola Wisły, ujęte w ramy wałów i kamiennych murów przeciwpowodziowych. Regulacja rozpoczęta na początku XX w. ukształtowała zespoły skwerów, ciągi alejowe drzew w obrębie głównych tarasów, połączonych z dolnymi schodami prowadzącymi z podestów, będącymi zarazem punktami widokowymi. Obszar lokalizacji kładki „Ludwinów” znajduje się w obrębie zespołu historycznego uznanego za Miasto Pomnik, a ponadto Bulwar

Inflancki znajduje się w granicach obszaru wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO.

Zadaniem obu konkursów architektonicznych było – na tle szerszego, kreatywnie interpretowanego kontekstu urbanistycznego – sformułowanie i przedstawienie koncepcji przepraw pieszo-rowerowych przez Wisłę w rejonie Podgórze i Ludwinowa w sposób zintegrowany z otoczeniem. Zwycięskie projekty miały stanowić jednocześnie wytyczne dla późniejszego etapu modernizacji przestrzeni publicznej Bulwaru Inflanckiego, Wołyńskiego i przyległego terenu. Kładki będą integrować w sensie przestrzennym i funkcjonalnym łączone części Krakowa. Ponadto, ze względu na swoją ekspozycję, obiekty mostowe powinny harmonijnie wkomponować się w panoramę miasta oglądaną ze wszystkich kierunków. Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Krakowie dopuścił współczesne formy architektoniczne nowego obiektu. W wymiarze funkcjonalnym kładki powinny być wpisane w istniejący system ciągów pieszych i tras rowerowych. Szerokość ciągu pieszego na kładkach powinna wynosić 3 m, a dwukierunkowej ścieżki rowerowej – 2 m oraz 0,5 m „bezpiecznika” w przypadku zlokalizowania ścieżki przy barierze. Kładki nie mogą mieć podpór pośrednich w korycie rzeki Wisły. Maksymalny planowany koszt inwestycji realizowanych na podstawie wybranych w konkursie prac inwestor określił w wysokości do 30 mln PLN brutto.

3. Forma architektoniczna projektowanych kładek

Proponowana kładka „Podgórze”, ze względu na swoją ekspozycję harmonijnie wpisuje się w panoramę i wzbogaca widoki Kazimierza i Podgórze, oglądane z nad Wisły (rys. 2.). Zakres ingerencji kładki w otoczenie wynika z analizy widokowej i zgodności z wytycznymi służb konserwatorskich. W projekcie wykorzystano i wyeksponowano zachowane przyczółki mostowe oraz układ historycznych umocnień nadbrzeży po obu stronach rzeki. Pod względem funkcjonalnym kładka wpisuje się w istniejący i projektowany system ciągów pieszych i tras rowerowych. Forma projektowanej kładki „Podgórze” stanowi efekt odwrócenia schematu konstrukcyjnego kładki łukowej z pośrednio usytuowanym pomostem. Przyjęty schemat pozostawia dotychczasową ekspozycję przyczółków dawnego mostu z poziomu bulwarów. Skala kładki z założenia nie stanowi konkurencji dla Mostu Piłsudskiego i sąsiadującej z przyczółkami zabudowy, wpisując się jako element pośredni trzech kolejnych przepraw mostowych przez Wisłę. Kładka, będąc rodzajem transformacji Mostu Piłsudskiego, pozostaje z nim we współzależności kompozycyjnej.

Proponowana kładka „Ludwinów” jest ukształtowana w konwencji współczesnej z uwzględnieniem historycznego kontekstu. Zakres ingerencji kładki w otoczenie wynika z analizy widokowej i zgodności z wytycznymi służb konserwatorskich. Pod względem funkcjonalnym kładka wpisuje się w istniejący i projektowany system ciągów pieszych i tras rowerowych. Znak klucza



ERROR: ioerror
OFFENDING COMMAND: image

STACK: