

Krystian Banet

Uwarunkowania przestrzenne planowania głównych ciągów transportowych na przykładzie ulicy Zakopiańskiej w Krakowie

Wprowadzenie

Podstawowym elementem, który ma wpływ na kształtowanie struktury przestrzennej miasta, jest centrum z ukształtowanym wokół śródmieściem. Centrum miasta skupia funkcje usługowe, administracyjne, ale, co najważniejsze, koncentruje publiczne życie miasta. Warunkiem prawidłowego funkcjonowania centrum miasta jest atrakcyjna przestrzeń publiczna zaprogramowana w taki sposób, by była powszechnie akceptowana przez mieszkańców miasta i dostępna dla nich. Na ocenę centrów miast wpływa także czytelność układu urbanistycznego oraz jakość programu usługowego. W obrębie Krakowa rolę taką pełni Stare Miasto z Kazimierzem, a ostatnimi laty podobne funkcje pełni też Stare Podgórze. Centrum miasta uzupełnione jest także lokalnymi subcentrami dzielnicowymi, np. Plac Centralny w Nowej Hucie. Ważną rolę w kształtowaniu struktury przestrzennej miast stanowią również ulice o charakterze śródmiejskim, pełniąc nie tylko rolę komunikacyjną, ale przede wszystkim kompozycyjną i funkcjonalną, ogniskując program publiczno-usługowy. To jego koncentracja i różnorodność wpływają na kształtowanie wizerunku miasta i jego atrakcyjność, także tę inwestycyjną. W artykule postanowiono dokonać analizy jednego z ważniejszych ciągów komunikacyjnych Krakowa, tj. ulicy Zakopiańskiej, która zgodnie z zapisami Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa zakwalifikowana jest do grupy głównych ciągów miejskich, stanowiących powiązania tkanki miejskiej pomiędzy subcentrami. Tego typu ciągi winny być zgodnie ze Studium obudowane usługami o charakterze ogólnomiejskim i być obsługiwane przez komunikację zbiorową. Celem wyboru poligonu badawczego dokonano na pierwszym etapie waloryzacji zagospodarowania przestrzennego, estetyki, kompozycji i przyjazności dla pieszych całego ciągu Wadowicka - Zakopiańska. Waloryzacja dokonana została na podstawie badań terenowych i analizy materiałów kartograficznych metodą bonitacji punktowej z użyciem subiektywnej skali każdego z analizowanych aspektów przestrzennych. Ocena ta wykazała, że fragment ulicy Zakopiańskiej między skrzyżowaniem ulic: Jugowickiej i Zawilej, a rzeką Wilgą jest najbardziej problematyczną częścią całego analizowanego ciągu z racji panującego tam chaosu przestrzennego i nieatrakcyjnej przestrzeni wokół kompleksu handlowego CH Zakopianka. Mierzący 1,5 km odcinek wybrano do kolejnego etapu analizy pod względem: wartości estetycznych oraz występujących tam problemów związanych między innymi z istniejącą zabudową

i jej stanem technicznym, strukturą funkcjonalną, barierami przestrzennymi, niebezpiecznymi punktami kolizyjnymi między ruchem pieszym a kołowym czy rowerowym itp. Następnym etapem było zaproponowanie kierunków działań zmierzających do uporządkowania ciągu komunikacyjnego, poprawy bezpieczeństwa oraz usprawnienia ruchu pieszych. Analizowane w artykule obszary są uwzględnione także w innym dokumencie, tj. w Modelu Przestrzennej Struktury Miasta Krakowa. Zgodnie z nim potencjały strukturotwórcze będą skupiać się w klastrach miejsc węzłowych. Do najmocniejszych koncentracji, poza głównym historycznym centrum Krakowa oraz zespołem historycznych centrów Krakowa, Kleparza, Kazimierza i Podgórze, należą: Krakowskie Centrum Komunikacyjne - Rondo Mogiłskie, Rondo Grzegórzeckie – Miasto Muzyki wraz z Poczta Gł. - Grzegórzecka - Hala Targowa oraz Zabłocie. Potencjał strukturotwórczy tych klastrów oparty jest na: dogodnej dostępności transportowej, wzrastającym zróżnicowaniu aktywności, załączkach przestrzeni publicznych, wykorzystaniu wartości kulturowych. Czynniki mogące osłabiać potencjał strukturotwórczy są: umiarkowana zdolność tych terenów do dalszej akumulacji kubatur, niebezpieczeństwo kształtowania nazbyt jednorodnego programu i formy urbanistycznej (np. Zabłocie). Klastry te skupiać będą różnorodny program: miejsca pracy biurowej, administracja publiczna, szkolnictwo wyższe, powiązany także z tkanką zabudowy wielorodzinnej oraz obiektami kultury. Prócz głównych klastrów Model wyznacza także inne („klastry rozwojowe”) położone poza centrum miasta, które wykazują odmienny charakter. Klastry te zdefiniowane są przez funkcje kulturotwórcze: III Kampus UJ – Park Technologiczny oraz analizowany obszar CH Zakopianka – Centrum Pielgrzymkowe Łagiewniki. Autorzy Modelu zawarli także wizję Krakowa 2030/2050, która oparta została na układzie dwóch centrów o randze miejskiej, czterech dzielnicowych oraz licznych lokalnych koncentracji wzmocnionych korytarzami usługowymi. Autorzy opracowania proponują wytworzenie nowego centrum miejskiego o charakterze wielofunkcyjnym na styku Czyżyn i Łęgu. Zakłada się też wzmocnienie roli czterech centrów usługowych do rangi dzielnicowych:

- centrum Nowej Huty (program rewitalizacji, poprawa jakości przestrzeni publicznych, aktywizacja),
- centrum w rejonie ulicy Dobrego Pasterza (konieczne wzmocnienie funkcji kultury, nowa przestrzeń publiczna, budowa linii tramwajowej),
- centrum w rejonie Ronda Ofiar Katynia konieczne wzmocnienie funkcji kultury, nowa przestrzeń publiczna, budowa linii tramwajowej),

- centrum przy ulicy Zakopiańskiej [integracja z funkcją kultury i przestrzenią publiczną po wschodniej stronie torów kolejowych (Centrum Jana Pawła II, nowa przestrzeń publiczna powiązana z systemem „biało-zielonych” przestrzeni publicznych („kłącze metropolitalne”), budowa przystanku SKA].

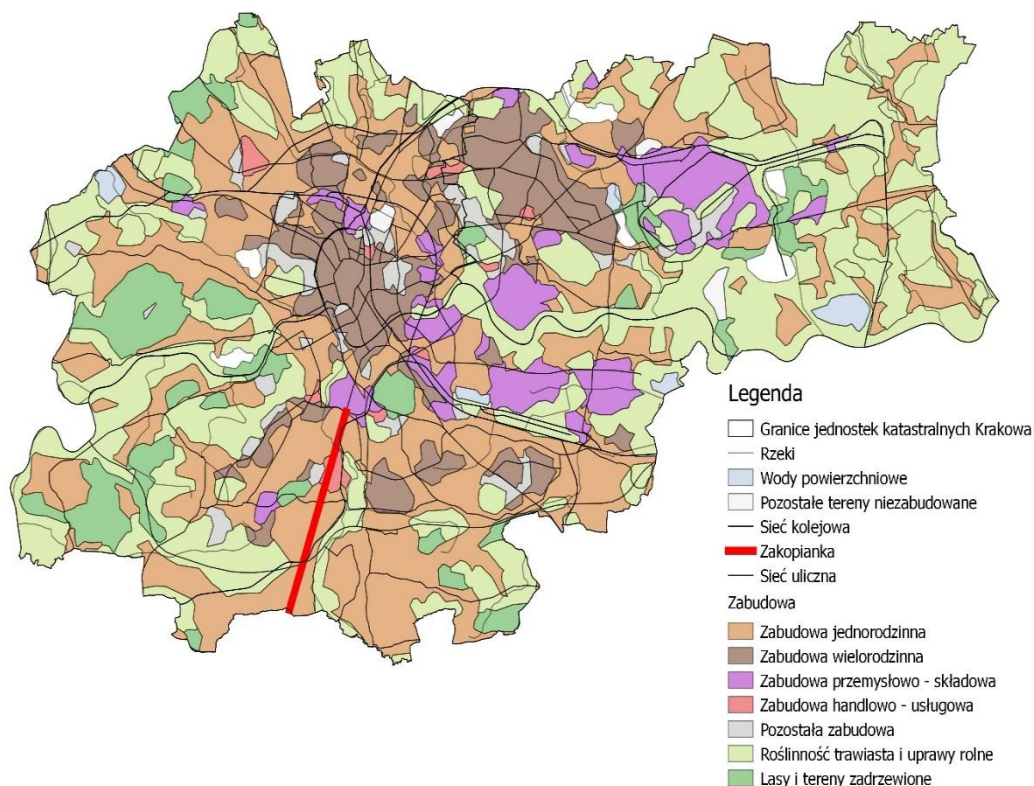
Zakwalifikowanie rejonu CH Zakopianka do roli centrum dzielnicowego podkreśla rangę obszaru, z drugiej strony uwidacznia niedobory, które powinny zostać uzupełnione, by ulica Zakopiańska mogła pełnić funkcję dobrze zaprojektowanego ciągu miejskiego.

Analiza stanu istniejącego

Ulica Zakopiańska jest częścią popularnie zwanej „Zakopianki”, czyli drogi prowadzącej z Krakowa do Zakopanego. Umownie zaczyna się ona na Rondzie Matecznego w Krakowie (Dzielnica XIII Podgórze) jako ulica Wadowicka, która przechodzi w ulicę Zakopiańską – główną drogę wylotową z Krakowa w kierunku południowym. Stanowi również łącznik z przebiegającą z zachodu na wschód autostradą A4 (będącą ważnym ciągiem komunikacyjnym przeprowadzającym ruch tranzytowy z krajów zachodnich, np. z Niemiec na Ukrainę). Pod względem funkcjonalno-technicznym, zgodnie ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Krakowa¹ ulica Zakopiańska sklasyfikowana jest jako klasa G – droga główna, do łącznika z autostradą A4 oraz GP – główna ruchu przyspieszonego na południe od węzła autostradowego. W aspekcie całego miasta, ulica ta, wraz z ulicą Wadowicką, stanowi istotny element w sieci komunikacyjnej, także jak chodzi o komunikację zbiorową – wzdłuż analizowanego ciągu przebiega linia tramwajowa. Tym samym ulicę Zakopiańską można z pewnością zaliczyć do grupy głównych ciągów miejskich Krakowa. Stanowi atrakcyjne miejsce do koncentracji obiektów usługowych, a także może być czynnikiem ogniskującym aktywność ekonomiczną.

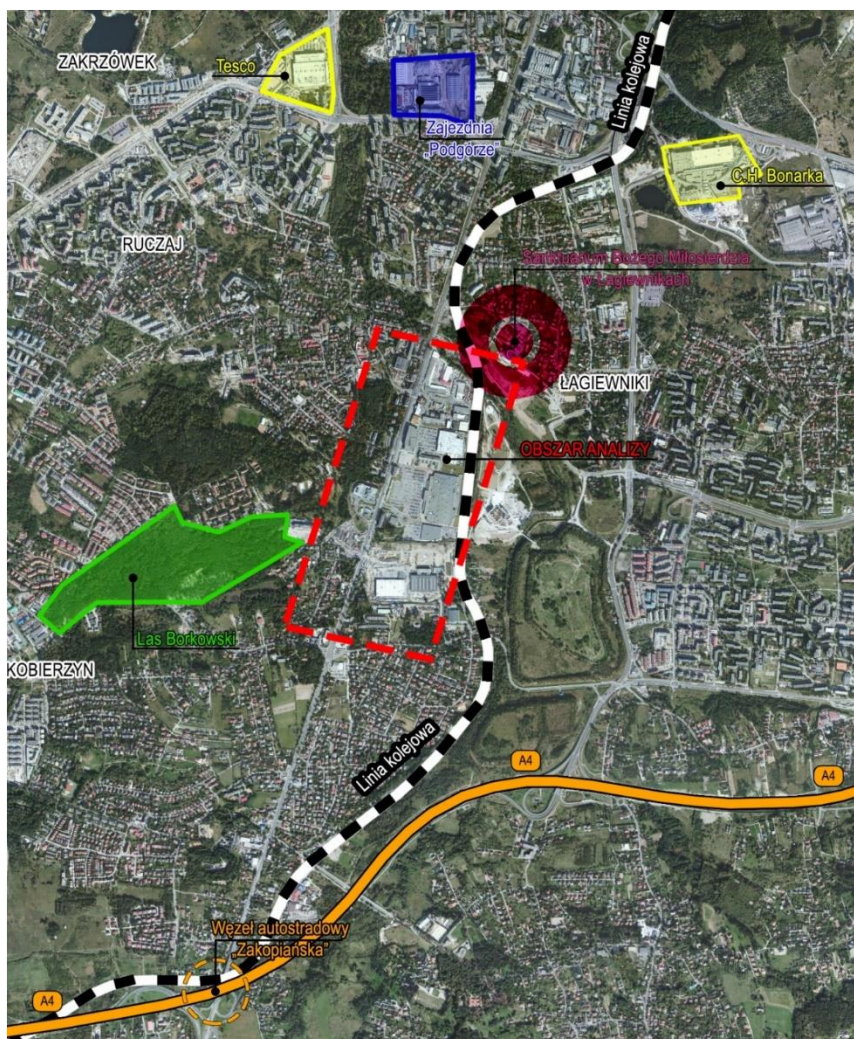
¹ SUiKZP miasta Krakowa, Rysunek nr 7 – Układ, kategoryzacja i klasyfikacja drogowo-uliczna oraz zróżnicowania warunków obsługi komunikacyjnej i parkowania pojazdów miasta Krakowa.

Rys. 1. Ulica Zakopiańska na tle struktury funkcjonalnej miasta Krakowa (oprac. własne).



Przebieg ulicy Zakopiańskiej na tle struktury funkcjonalnej Krakowa przedstawiono na rys. 1. Cechą charakterystyczną jest to, iż ulica Zakopiańska na całym odcinku w granicach miasta jest prosta – nie zmienia ani razu swego kierunku. Może to powodować monotonię jazdy oraz znużenie kierowców. Brak zróżnicowania trasowania ulicy Zakopiańskiej powinien być rekompensowany przez atrakcyjne, zmieniające się zagospodarowanie wzdłuż ciągu (zarówno pod względem funkcjonalnym, gabarytów zabudowy, jak i kompozycyjnym). W stanie obecnym większość otoczenia tej arterii komunikacyjnej, zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją, stanowią zabudowania jednorodzinne (rys. 2.). Jedyne na północy, tam, gdzie zaczyna się ulica Zakopiańska, zlokalizowane są zabudowania przemysłowo-składowe. Wyłącznym urozmaiceniem dla zabudowy jednorodzinnej ciągu komunikacyjnego są położone na około jednej trzeciej długości, kierując się z północy na południe, tereny usługowe. Są to jednocześnie obszary należące do fragmentu poddawanego szerszym analizom w ramach niniejszego artykułu.

Rys. 2. Położenie analizowanego obszaru względem charakterystycznych obiektów na terenie miasta Krakowa (oprac. Krystian Banet i Sylwia Rogala).



Na rys. 2. przedstawiono położenie analizowanego obszaru względem charakterystycznych obiektów kubaturowych: Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach, CH Bonarka, hipermarketu Tesco Kapelanka, Zajezdni tramwajowej MPK Podgórze, jak również liniowych: autostrady A4 oraz linii kolejowej Kraków-Skawina (na granicy analizowanego obszaru, tj. za CH Zakopianka znajduje się przystanek kolejowy Kraków Sanktuarium). Do dużych kompleksów zieleni w pobliżu terenu opracowania należy znajdujący się na zachód od arterii Las Borkowski. Analizowany fragment ulicy Zakopiańskiej charakteryzuje się dużymi potokami ruchu. Zgodnie z Krakowskim Modelem Ruchu 2014 w godzinie szczytu porannego na analizowanym fragmencie natężenie ruchu komunikacji indywidualnej to niemal 2,0

tys. pojazdów (z czego około 1,1 tys. pojazdów to ruch w kierunku centrum). Na większości długości dominuje przekrój 2x2 (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, rys. 3.). Jezdnie oddzielone są od siebie betonową barierą o wysokości około 0,5 m. Przekrój uliczny zmienia się w pobliżu skrzyżowań – wydzielone są dodatkowe pasy ruchu służące do skrętów (zarówno w prawo, jak i w lewo).

Rys. 3. Przeważający przekrój poprzeczny ulicy Zakopiańskiej – 2x2 z widoczną betonową barierą (źródło: Google Street View).



Przy arterii komunikacyjnej znajdują się obustronne chodniki o szerokościach około 2,5 m. Po wschodniej stronie ulicy chodnik oddzielony jest od jezdni wąskim pasem zieleni o szerokości około 2,0 m. Zachodnia strona ciągu komunikacyjnego wygląda podobnie, aż do budynku Solvay Parku (jadąc z południa na północ). Tam, prócz pasa zieleni, chodnik od jezdni oddzielają również tory tramwajowe prowadzące do pętli Borek Fałęcki. Ulica Zakopiańska zorientowana jest głównie na ruch samochodowy, a jej przekrój i otoczenie nie sprzyja nie tylko pieszym, ale także rowerzystom, którzy nie mają do dyspozycji dróg dla rowerów. Na analizowanym odcinku znajdują się dwa skrzyżowania: z ulicami Orzechową (przy której, tuż za skrzyżowaniem, znajduje się pętla autobusowa Borek Fałęcki, na której swoją trasę rozpoczynają autobusy podmiejskie oraz miejskie, obsługujące południowe dzielnice Krakowa) i Armatury oraz z ulicą Zbrojarzy i „odgałęzieniem” ulicy Zakopiańskiej (rys. 4.). Skrzyżowania, o których mowa, są skrzyżowaniami czterowłotowymi, na których można kontynuować jazdę w dowolnym kierunku (oprócz zawracania). Wyposażone są w bezkolizyjną sygnalizację świetlną. Na analizowanym fragmencie ulicy Zakopiańskiej znajdują się ponadto skrzyżowania, tzw. prawoskręty. Do wyposażenia

arterii należy też oświetlenie uliczne, znaki drogowe oraz przystanki komunikacji zbiorowej (autobusowej i tramwajowej) z wiatami (rys. 5.).

Rys. 4. Skrzyżowanie z ulicą Zbrojarzy wyposażone w sygnalizację świetlną (źródło: Google Street View).

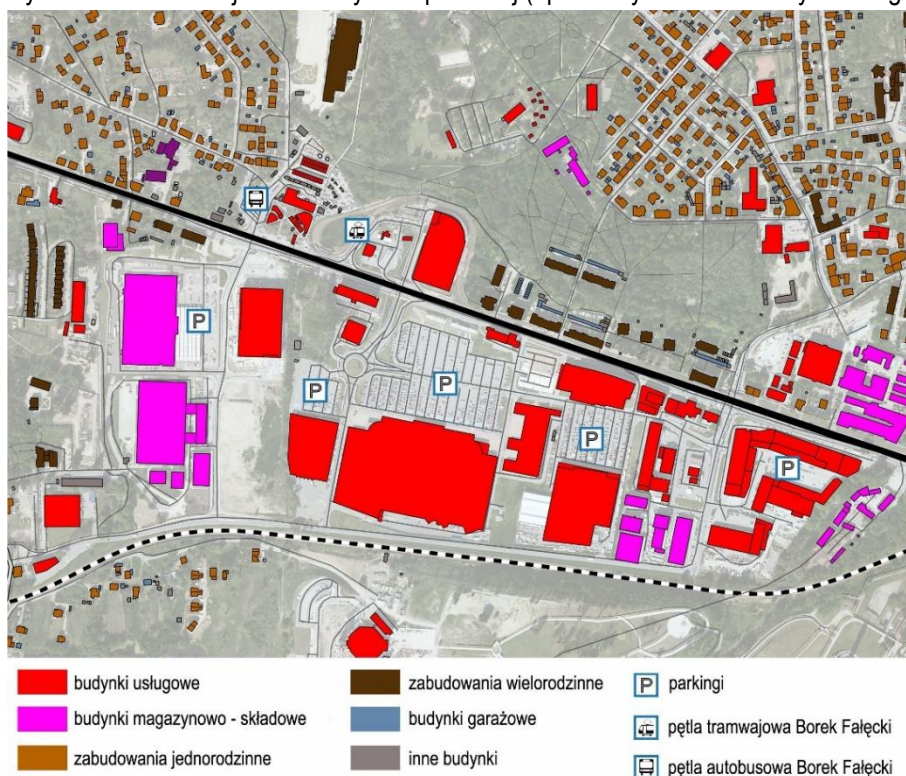


Rys. 5. Po lewej: linia tramwajowa z przystankiem (źródło: Google Street View).



Rozpatrując otoczenie ulicy Zakopiańskiej pod względem funkcjonalnym, da się zauważyć, iż przeważają budynki usługowe w tym: Solvay Park, Kino Cinema City Zakopianka, Carrefour, Decathlon, salon meblowy i inne. Relatywnie duże przestrzenie zajmują również parkingi przed wyżej wymienionymi obiektami (rys. 6.).

Rys. 6. Analiza funkcjonalna ulicy Zakopiańskiej (oprac. Krystian Banet i Sylwia Rogala).



Rys. 7. Po lewej: Solvay Park, po prawej: CH Zakopianka z parkingiem (źródło: Google Street View).



Kompleks budynków usługowych otoczony jest zielenią wysoką, za którą, na zachód od ulicy Zakopiańskiej, znajdują się zabudowania jednorodzinne (pojedyncze domy lub domy w zabudowie bliźniaczej uzupełnione budynkami, w których zlokalizowane są drobne usługi). Budynki wielorodzinne zajmują niewielką powierzchnię – trzy

znajdują się na południe od budynków usługowych a jeden na zachód od ulicy Zakopiańskiej, odizolowany zielenią, przy ulicy Orzechowej. Do aspektów bezpieczeństwa rozważanych w niniejszym artykule należy bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu ciągu ulicy Zakopiańskiej (w tym miejsca kolizyjne), ochrona przeciwpożarowa, dostępność terenu dla karettek pogotowia oraz poziom ogólnego poczucia bezpieczeństwa podczas przebywania na analizowanym obszarze. Z punktu widzenia uczestników ruchu, niebezpieczeństwo mogą stanowić tarcze skrzyżowań. Co prawda wyposażone są w bezkolizyjne sygnalizacje świetlne, jednakże nie można wykluczyć niebezpiecznych, niezgodnych z prawem zachowań kierowców czy pieszych. W ciągu analizowanego fragmentu ulicy Zakopiańskiej, jak też w całym jej ciągu, nie ma wyznaczonych ścieżek rowerowych. Rowerzyści, dla własnego bezpieczeństwa, (ulica Zakopiańska jest tu drogą główną, zmieniającą się po przekroczeniu węzła z autostradą A4 w drogę główną ruchu przyspieszonego) w większości przypadków poruszają się po chodnikach. Dzięki ich szerokości i zaobserwowanemu niskiemu natężeniu ruchu pieszych jest to zachowanie względnie bezpieczne, jednakże istnieje możliwość powstawania konfliktów (lub kolizji) w relacji pieszy-rowerzysta. Analizując połączenia piesze obu stron ulicy Zakopiańskiej, dochodzi się do wniosku, iż przejścia dla pieszych umożliwiające jej przekroczenie znajdują się w dużej odległości od siebie (około 815 m). Z jednej strony jest to uzasadnione wysoką klasą funkcjonalno-techniczną ulicy, jednakże może prowokować niebezpieczne zachowania w postaci przekroczenia jezdni w niedozwolonym miejscu (co będzie utrudnione przez betonową barierę oddzielającą jezdnie). Dostęp do budynków usługowych wokół ulicy Zakopiańskiej jest dla służb ratowniczych utrudniony z samej arterii przez ograniczenie liczby skrzyżowań. Istnieją jednak alternatywne drogi dojazdowe, którymi można sprawnie dostać się na ewentualny teren awarii czy wypadku. W wymiarze poziomu poczucia bezpieczeństwa – arteria jest oświetlona. Lampy uliczne znajdują się po obu stronach ulicy co około 60 metrów. Nie są jednak ciekawe pod względem architektonicznym. Ważna jest także obecność oświetlenia parkingów i dojść do pętli autobusowej i tramwajowej – ze względu na położenie obszaru, większość osób musi do niego dojść lub dojechać (komunikacją indywidualną lub zbiorową). Walory estetyczne otoczenia analizowanej arterii komunikacyjnej zaburzone są poprzez zły stan elewacji niektórych budynków oraz obecność wielkopowierzchniowych parkingów przed obiektami usługowymi, które nie stanowią atrakcyjnie urządzonej przestrzeni (rys. 8.).

Rys. 8. Analiza kompozycyjno-estetyczna ulicy Zakopiańskiej (oprac. Krystian Banet i Sylwia Rogala).



Ocena stanu technicznego i walorów estetycznych budynków widocznych z arterii; stan:

- dobry
- przeciętny
- zły
- budynki niewidoczne z ul. Zakopiańskiej

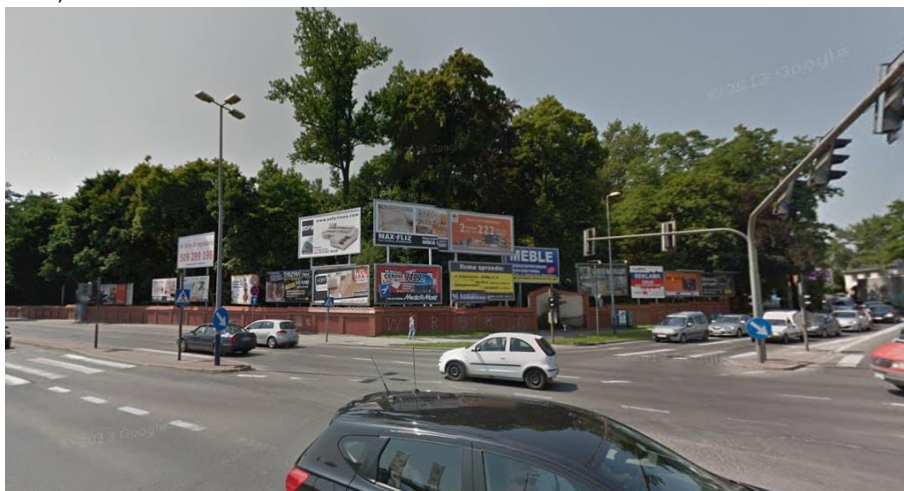
Percepcja otoczenia z ulicy Zakopiańskiej:

- pozytywna
- neutralna
- negatywna

- istniejące przejścia dla pieszych
- tarcze dużych, mogących być niebezpiecznymi skrzyżowań
- zieleni wysoka, odcinająca widok w głąb obszaru, który przecina ul. Zakopiańska
- szyny tramwajowe
- KZ przystanki komunikacji zbiorowej
- duża liczba billboardów reklamowych

Negatywnym elementem są również billboardy reklamowe, które dysharmonizują przestrzeń (rys. 9.). Do pozytywnych cech otoczenia ulicy Zakopiańskiej należy obecność zieleni izolacyjnej wysokiej po stronie zachodniej – drzew przysłaniających niekiedy zniszczone elewacje.

Rys. 9. Billbordy reklamowe na skrzyżowaniu Zakopiańskiej i Zawitej (źródło: Google Street View).



Efektom wykonania powyższej analizy jest identyfikacja problemów, z którymi należy się zmierzyć w celu poprawienia jakości przestrzeni w ciągu ulicy Zakopiańskiej. Wskazano następujące problemy:

- duża liczba billboardów reklamowych;
- brak drogi dla rowerów prowadzącej do pętli tramwajowej i autobusowej Borek Fałęcki;
- niewystarczający poziom integracji pętli tramwajowej z pętlą autobusową;
- znikoma liczba połączeń pieszych między dwiema stronami ulicy Zakopiańskiej;
- zaburzenie estetyki otoczenia arterii obecnością wielkopowierzchniowych sklepów i parkingów;
- nieatrakcyjna forma i niska jakość architektury budynków (głównie elewacji), obiektów małej architektury, zieleni (po stronie wschodniej) oraz oświetlenia;
- nieatrakcyjna kompozycja urbanistyczna obszarów przyległych do ulicy Zakopiańskiej.

Powyższa analiza pokazuje, że kształtowanie głównych ciągów miejskich nie jest sprawą łatwą w realizacji. Z racji swojej funkcji w sieci transportowej miasta, pełnią one ważną rolę komunikacyjną, ale także, tak jak zostało to wspomniane, kompozycyjną i funkcjonalną. Ulica Zakopiańska jako wizytówka miasta od strony południowej nie wpisuje się w przyjęte w dokumentach planistycznych miasta wymagania. Co prawda spełnia swoją rolę usługową, ale na próżno szukać wzdłuż niej wewnątrz urbanistycznych o atrakcyjnej formie i wysokiej jakości architektury budynków, obiektów małej architektury, zieleni, nawierzchni czy oświetlenia.

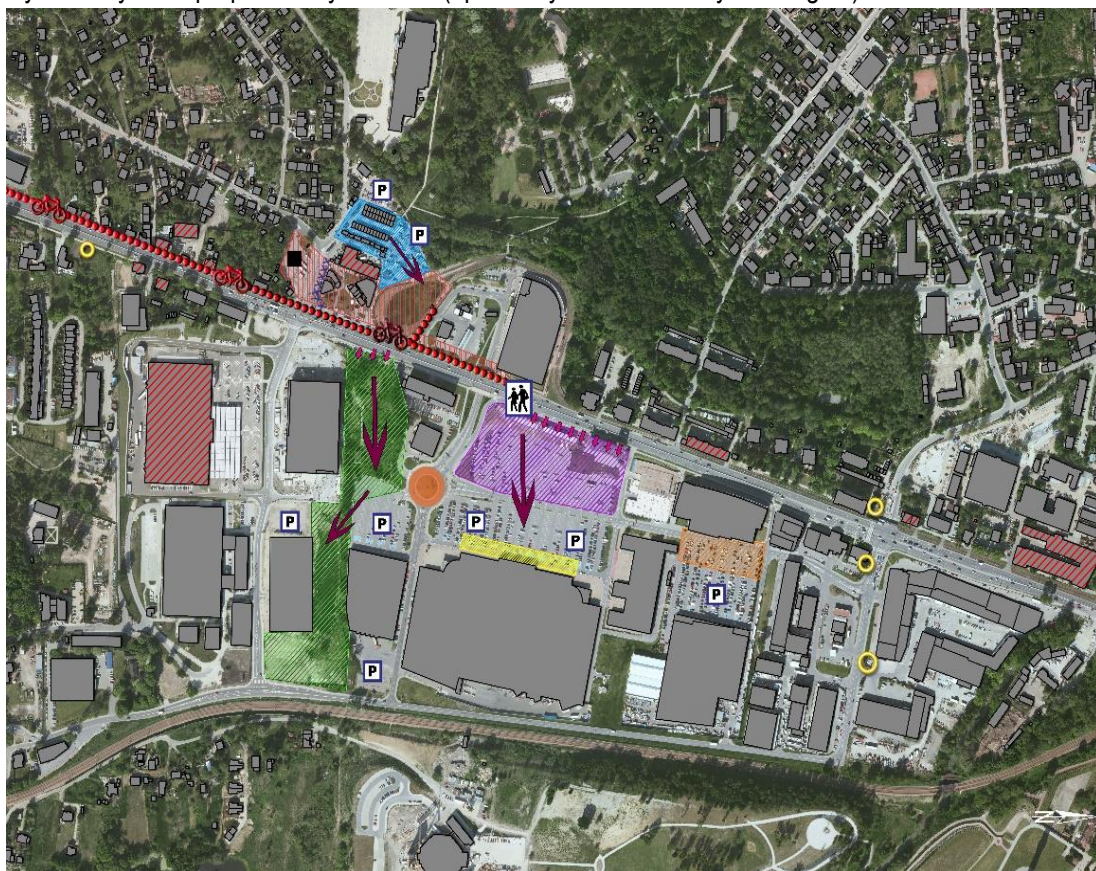
Analizowany przypadek pokazuje też brak dążenia do różnorodności funkcjonalnej związanej z usługami o charakterze miejskim i administracją. Sprzeczny z założeniami stawianymi głównym miejskim ciągom jest także brak powiązań komunikacyjnych (pieszych i rowerowych) zapewniających dostępność zlokalizowanego wzdłuż ulicy Zakopiańskiej programu usługowego oraz brak powiązań z obszarami sąsiednimi.


Kierunki zmian


W odpowiedzi na zidentyfikowane w poprzednim rozdziale problemy zaproponowano kilka pomysłów, których wdrożenie pomoże w realizacji zamierzeń planistycznych, według których ulica Zakopiańska dalej ma pełnić swoje funkcje transportowe, ale będzie także głównym ciągiem miejskim o wysokiej jakości przestrzeni przyjaznym różnym grupom użytkowników (rys. 10.). Zaproponowano utworzenie podziemnego przejścia dla pieszych łączącego przeciwległe strony ulicy Zakopiańskiej, a jednocześnie integrującego przestrzeń usługową wokół arterii. Przejście znajdować miałyby się na wysokości CH Solvay Park. Celem poprawy jakości przestrzeni i uczynienie jej bardziej różnorodną proponuje się przebudowę fragmentu parkingu (największego na analizowanym obszarze) przed sklepem Carrefour na zieloną przestrzeń (z ulokowanym akcentem), która połączy obiekt usługowy z przejściem podziemnym i jednocześnie zwiększy atrakcyjność ulicy Zakopiańskiej. Ponadto proponuje się wprowadzenie wysokiej zieleni izolacyjnej od pozostawianej części parkingu oraz atrakcyjnych elementów oświetleniowych przestrzeni publicznej. Konieczne jest także uporządkowanie zieleni i przeprowadzenie ścieżki (ciągu pieszego) tworzącej połączenie między ulicą Zakopiańską a ulicą Józefa Marcika. Proponuje się także wydzielenie z istniejącego parkingu przestrzeni spotkań przed istniejącym kinem oraz utworzenie monitorowanego parkingu dla rowerów przed sklepem Carrefour. Wspomnianym w części analitycznej problemem ulicy Zakopiańskiej jest wszechobecny chaos urbanistyczny, stąd też należałoby wprowadzić ład przestrzenny na terenie na północny wschód od pętli autobusowej poprzez uporządkowanie pawilonów handlowych i/lub wprowadzenie zadaszonego obiektu handlowego, który mógłby stać na trasie wprowadzanego w kierunku pętli tramwajowej ciągu pieszego, porządkując i cywilizując obecną formę funkcji handlowej w otoczeniu pętli. Prócz powyższego proponuje się stworzenie wygodnej dla pieszych (i rowerzystów) przestrzeni dojścia między pętlą autobusową a tramwajową. Postuluje się także likwidację parkingu między pętlami i przeniesienie go w głąb ulicy Orzechowej w miejsce zlikwidowanych obiektów handlowych na rzecz jednego pawilonu handlowo-usługowego. Celem uatrakcyjnienia terenów wzdłuż ulicy

Zakopiańskiej, postuluje się umieszczenie estetycznej i ciekawej architektonicznie wiaty na pętli autobusowej Borek Fałęcki, odnowę zniszczonych elewacji budynków, urozmaicenie architektonicznym akcentem przestrzeni ronda przy CH Zakopianka oraz ograniczenie liczby billboardów reklamowych.

Rys. 10. Synteza proponowanych zmian (oprac. Krystian Banet i Sylwia Rogala).





 przebudowa fragmentu parkingu na zieloną przestrzeń, naprowadzająca z obiektu usługowego do przejścia podziemnego, tworząca atrakcyjny wizualnie wgląd z ulicy Zakopiańskiej; wprowadzenie wysokiej zielonej izolacyjnej oraz elementów oświetleniowych;


 uporządkowanie zieleni i przeprowadzenie ścieżki, tworzącej połączenie piesze między ulicą Zakopiańską a ulicą Józefa Marcika;

 wydzielona przestrzeń spotkań przed istniejącym kinem;


 utworzenie monitorowanego parkingu dla rowerów;


 wprowadzenie ładu przestrzennego poprzez uporządkowanie budek handlowych i wprowadzenie zadaszonego pawilonu handlowego oraz bezpośrednie połączenie terenu z pętlą tramwajową;

 stworzenie wygodnej dla pieszych przestrzeni dojścia między pętlą autobusową a pętlą tramwajową Borek Fałęcki (oraz do Solway Park);


 budynki, dla których postuluje się odnowę elewacji;


 urozmaicenie przestrzeni ronda akcentem;

 ścieżka rowerowa prowadząca do pętli tramwajowej Borek Fałęcki, przebiegająca obok pętli autobusowej Borek Fałęcki, dochodząca do przejścia podziemnego;

 przejście podziemne integrujące przestrzeń usługową wokół ulicy Zakopiańskiej;


 lokalizacja parkingów komercyjnych na obszarze przy ulicy Zakopiańskiej;

 miejsca, gdzie postuluje się ograniczenie liczby billboardów reklamowych, które dezintegrują przestrzeń i negatywnie wpływają na estetykę;

 utworzenie atrakcyjnych wglądów z ulicy Zakopiańskiej;

 likwidacja parkingu;

 kierunki kształtowania ciągów pieszych;

 umieszczenie estetycznej i ciekawej architektonicznie wiaty na pętli autobusowej Borek Fałęcki;

Proponowane zmiany wpisują się w zawarte w Modelu Przestrzennej Struktury Miasta Krakowa zapisy dotyczące rozwoju śródmieścia. W przywołanym opracowaniu znajdziemy informację, że istotnym czynnikiem strukturotwórczym śródmieścia jest

system węzłów mobilności oparty na sieci przystanków kolejowych. Tereny w ich otoczeniu, w szczególności na linii kolejowej obwodnicy towarowej i linii zaopatrującej elektrociepłownię Łęg, mogą przyjąć nowe funkcje i wyższy wskaźnik zainwestowania. Węzły mobilności będą powiązane z otoczeniem gęstą siecią ulic miejskich i zielonych. Analizowany teren wokół CH Zakopianka dzięki położonej obok linii kolejowej wraz z przystankiem kolejowym przy centrum pielgrzymkowym stanowi potencjalny klaster rozwojowy. Zapisy Modelu Przewidywanej Struktury Miasta Krakowa potwierdzają, że wokół analizowanego obszaru ulicy Zakopiańskiej pożądanym będzie wzmocnienie potencjału różnorodności poprzez wprowadzanie nowych funkcji. Ważnym jest również integrowanie nowej zabudowy z tkanką zabudowy miejskiej w otoczeniu klastra celem zwiększenia dostępności pieszej i rowerowej oraz wzrostu żywotności tych obszarów.

Podsumowanie

Przykład ulicy Zakopiańskiej w Krakowie pokazuje, że odpowiednie zapisy dokumentów planistycznych i podejście do planowania głównych ciągów transportowych mają znaczenie w kształtowaniu struktury przestrzennej miasta. To przekłada się nie tylko na estetykę i kompozycję układu urbanistycznego, ale również zwiększenie jakości przestrzeni publicznych, co w konsekwencji prowadzi do poprawy jakości życia w mieście. Analizowany w artykule przykład pokazuje, że prócz głównych śródmiejskich ulic w strukturze miasta istotną rolę pełnią główne ciągi miejskie. Tworzą one szkielet układu urbanistycznego miasta i pełnią istotną rolę w powiązaniach wewnątrz tkanki miejskiej. Ukształtowanie przestrzeni ulic tego typu stawia wysokie wymagania w zakresie funkcjonalnym, ale również w zakresie utrzymania i ukształtowania jakości kompozycji urbanistyczno-architektonicznej.

Bibliografia:

Literatura:

1. Bieda K., *Wpływ czynnika komunikacji na kształtowanie struktur osiedleńczych*, Zeszyt naukowy nr 6, Politechnika Krakowska, Kraków 1980.
2. Bojanowski K. et al., *Elementy analizy urbanistycznej*, Politechnika Krakowska, Kraków 1998.
3. Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków 2014.
4. Krakowski Model Ruchu 2014 [online] <http://knsk.org/2015/01/krakowski-model-ruchu-2014/> - dostęp 2.02.2019 r.
5. Mydel R., *Rozwój urbanistyczny miasta Krakowa po drugiej wojnie światowej*, Secesja, Kraków 1994.
6. Rudnicki, A., *Zrównoważona mobilność a rozwój przestrzenny miasta*, Czasopismo Techniczne, materiały konferencyjne *Transport a logika formy urbanistycznej*, 1-A/2010, Zeszyt 3, rok 107, Politechnika Krakowska, Kraków.
7. Zuziak Z. z zespołem, *Model Przestrzennej Struktury Miasta Krakowa*, Kraków 2017.

Dokumenty planistyczne:

1. *Polityka transportowa dla Miasta Krakowa na lata 2016-2025*, Uchwała nr XLVII/848/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 czerwca 2016 r.
2. *Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa*, t. I-III, załącznik do Uchwały nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z 9 lipca 2014 r., Biuro Planowania Przestrzennego UM Krakowa, Kraków 2014.