

Angelika Korczyńska\*

## PRÓBA ZDEFINIOWANIA PRZESTRZENI DLA KOMUNIKACJI NA PRZYKŁADZIE PROJEKTU DWORCA AUTOBUSOWEGO W KRAKOWIE – PROBLEMY ESTETYKI I FUNKCJI

### AN ATTEMPT TO DEFINE THE COMMUNICATION SPACE, BASED ON THE BUS STATION'S PLAN IN CRACOV – AESTHETICS AND FUNCTION PROBLEMS

The research deliberations' are concerning problems associated with city's public space formation. For whom we create modern space and who is an architecture receiver?

The search for the answers of above questions is based on own design experience, connected with new space structure's implementation, with its modern aesthetics and functional demands, into existent, context defined down-town surroundings.

The experience is presented on the basis of architectural conception research concerning bus station's complex with communication junction in Cracov. The plan's conception was an attempt to create optimum new public space for the city.

Miasta polskie przeżywają obecnie okres wzmożonego rozwoju budowlanego. Wolne tereny na obszarach śródmiejskich zabudowywane są coraz ciśniej i gęściej w ramach procesu porządkowania istniejącej struktury, rewitalizacji miejsc „obumarłych”, przywracania zdegradowanych obszarów „do życia”, oraz dostosowywania tkanki zabudowy do współczesnych standardów i potrzeb mieszkańców, związanych z komfortem w sferze psychicznej oraz fizycznej.

Postindustrialne miasto przełomu XX i XXI wieku ulega przeobrażeniom przestrzennym o kontrolowanym, ale też i spontanicznym charakterze. Ideałem wydaje się uzyskanie możliwości równoważenia oddziaływania zarówno czynnika ekonomii jak i zróżnicowanych oczekiwań społecznych, m.in. w zakresie estetyki i funkcjonalności na kształtowanie środowiska, w którym żyjemy.

Najbardziej widocznym dowodem i śladem działalności człowieka jest architektura – tworzone przez niego i dla niego środowisko zbudowane, efekt sztuki kreowania przestrzeni – zarówno w mini, jak i makro skali. Pojawia się ona jako oczywisty element kultury i aktywności człowieka związanej z zamieszkiwaniem. Jest obecna w naszym życiu, ponieważ otacza nas, decydując zarówno o indywidualnym jak

i społecznym doświadczaniu świata, kształtowaniu wzorców życia i zachowania. Podmiotem jej oddziaływania jest bowiem „Zwykły człowiek. Ten anonimowy bohater jest bardzo wiekowy. We wszystkich wiekach pojawia się przed tekstem. Nie oczekuje reprezentacji” [1].

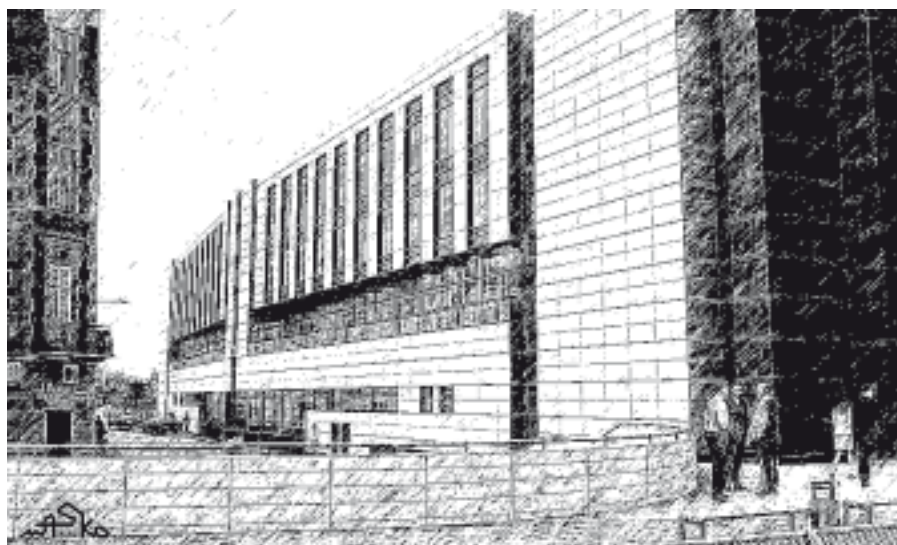
Mieszkaniec miasta, poruszając się w przestrzeni publicznej, żyje w rytmie życia społecznego, ale też i w rytmie własnym, chroniąc się w sferze indywidualnej. Sposób zaaranżowania obydwu wymienionych przestrzeni, zasady wzajemnej integracji ich funkcji i formy, ułatwiać mogą oddalenie się lub przybliżenie do zewnętrznego świata. Zachodzi obecnie niejednokrotnie stan nierównowagi pomiędzy wizją definiowania obydwu wymienionych przestrzeni przez twórcę – projektanta a społecznym i jednostkowym doświadczaniem miasta i jego architektury przez mieszkańców, szczególnie w obliczu działań inwestorów nastawionych wyłącznie na zysk, nie związanych z miejscem, jego kulturą oraz lokalną tradycją.

Można zatem postawić pytanie – dla kogo kreujemy współczesną przestrzeń i kto jest odbiorcą architektury.

Czy jej anonimowy odbiorca odnajduje w powstających we własnym mieście, nowych obiektach

\* Korczyńska Angelika, mgr inż. arch., Perspektywa Pracownia Projektowa s.c., Kraków.





i zespołach, przyjazne dla siebie środowisko życia, z którym może się identyfikować, wpisując się w zaproponowane przez twórcę, funkcjonalne i estetyczne ramy (autorskie pojęcie piękna) i uznając je za własne. Czy ma możliwość wyrażenia własnej opinii na temat tworzonej dla niego form i organizacji przestrzeni. Przestrzeń tę może bowiem zaakceptować lub też odrzucić.

Można też postawić pytanie, czy poszukiwania, związane z kształtowaniem współczesnej architektury i rozważania na temat jej estetyki, powinny zmierzać w kierunku podejmowania prób pogodzenia tego, co subiektywne i obiektywne, indywidualne i uniwersalne, definiowania przestrzeni z jej pięknem jako otwartej na wszystkich odbiorców, szczególnie w przypadku architektury powstającej w wielokulturowych, współczesnych miastach.

Odpowiedzi na postawione wyżej pytania poszukuje się w oparciu o własne doświadczenia projektowe, związane z wprowadzaniem nowej struktury przestrzennej, z jej współczesną estetyką i wymogami funkcjonalnymi, w istniejące, zdefiniowane kontekstem otoczenie śródmiejskie.

Doświadczenia prezentuje się na przykładzie pracy nad koncepcją architektoniczną zespołu dworca autobusowego z węzłem komunikacyjnym w Krakowie [2]. Zespół ten wpisuje się w kompleks Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK), stanowiąc jeden z jego elementów programowych i funkcjonalnych. Koncepcja projektowa stanowiła podjęcie próby stworzenia optymalnego, ze względu na istniejące uwarunkowania, modelu ukształtowania nowej przestrzeni publicznej dla miasta w określonym miejscu.

Historia obiektu nie zaczyna się zatem od pustej przestrzeni, a projektowany kompleks wpisuje się w proces przebudowy istniejącej, zagospodarowanej struktury w miejskim kontekście. Założono zasadę zachowania ciągłości między tym co nowe, a tym co już istnieje, przejście z przestrzeni zewnętrznej w wewnętrzną oraz ich wzajemną kontynuację.

Procesowi twórczemu, powstawaniu i ewolucji koncepcji architektonicznej, towarzyszyła, jako zasadnicza trudność, konieczność rozwiązywania, jako nadrzędnych, problemów związanych z integracją różnorodnego, skoncentrowanego w ważnym punkcie komunikacyjnym miasta programu Podstawowy też problem stanowiło dla autorów pogodzenie wymogów funkcjonalnych z założonymi, autorskimi ideami w sferze estetyki oraz ściśle zdefiniowaną, istniejącą tkanką miasta.

Niewątpliwie wizja architektoniczna autorów projektu zadecydowała o kształcie nowej, śródmiejskiej przestrzeni publicznej, istotnej i decydującej dla Krakowa i jego mieszkańców, z uwagi na jej lokalizację, dostępność oraz rolę, jaką pełni w mieście. Ocenie tych mieszkańców poddany zostaje zatem obraz architektury, zawarty w idei jej twórców, a odzwierciedlony w jej realnym, fizycznym kształcie – wzniesionego i oddanego odbiorcy zespołu, wraz z tym co oglądane jest z zewnątrz i wewnątrz.

### **Opis koncepcji – założenia funkcjonalne**

Teren przewidziany dla nowej inwestycji „Dworzec Autobusowy w Krakowie”, zlokalizowany jest między ulicą Bosacką a kompleksem głównego, miejskiego dworca kolejowego. Zgodnie z sugestią, zawartą w decyzji o warunkach zabudowy, projektowany budynek dworcowy usytuowano przy ulicy Bosackiej, we wschodniej części działki. Pozwoliło to na optymalne wykorzystanie terenu, przeznaczonego dla inwestycji, a także na ukształtowanie drugiej, brakującej pierzei dla wymienionej ulicy. Ponadto zamknięcie działki budynkiem od strony wschodniej umożliwiło również poprawę komfortu mieszkańców poprzez ukształtowanie bariery akustycznej, osłaniającej płytę dworca, stanowiącą uciążliwe dla otoczenia źródło hałasu.

Zaproponowana przez projektantów nowa pierzeja ulicy Bosackiej pełni zatem podwójną rolę, stano-

więc element kreujący jej wnętrze, a jednocześnie bufor izolacyjny, chroniący przed hałasem mieszkańców kamienic znajdujących się w istniejącej, przeciwległej pierzei.

W projekcie założono oddanie centralnej części działki na usytuowanie stanowisk autobusów oraz peronów dworca PKS. Przestrzeń dworca autobusowego, wraz ze stanowiskami dla autobusów i peronami dla podróżnych, podzielona została na dwa poziomy (na płycie górnej mieści się 14 stanowisk autobusowych, a na płycie dolnej 18). O wprowadzeniu takiego podziału zdecydowała wielkość działki, oddanej dla potrzeb omawianej inwestycji, a właściwie zbyt małe jej gabaryty oraz generalna konieczność oszczędnej gospodarki terenem na obszarach śródmiejskich, zwłaszcza przeznaczonych dla potrzeb komunikacji.

Dolny poziom dworca wpisuje się w płaszczyznę poruszania się pieszych w pasażach i przejściach projektowanych i zlokalizowanych pod stacją kolejową PKP. Górna płaszczyzna natomiast, podniesiona w stosunku do poziomu ulicy Bosackiej, osiągalna stała się dla pieszych dzięki odpowiednio rozmieszczonym punktom komunikacji pionowej oraz zaprojektowaniu pochylni. Płaszczyznę tę podniesiono średnio o ok. 1,5 m powyżej poziomu terenu, natomiast dolną płytę dworca usytuowano o 5,0 m poniżej tego poziomu. Podniesienie pierwszej wymienionej płyty względem ulicy Bosackiej zostało wymuszone koniecznością zapewnienia skrajni pionowej dla autobusów (4,5m) pomiędzy obydwojma zaprojektowanymi poziomami.

Wjazd na dolną płytę dworca autobusowego zapewniono od strony głównego dworca kolejowego, od ulicy Galicyjskiej. Natomiast dojazd na górną płytę dworca PKS tworzy estakada najazdowa od wymienionej ulicy, biegnąca ponad dworcem kolei, wzdłuż zachodniej granicy terenu inwestycji. Ze względu na specyficzne przeznaczenie i pełnienie roli strefy dla komunikacji w mieście, działka w całości

została pokryta utwardzoną nawierzchnią (jezdnie, chodniki, perony).

Wskazana lokalizacja narzuciła rozwiązanie dworca autobusowego jako głównego węzła spinającego otaczający go układ komunikacji. Dworzec autobusowy (poziom 0 i -1) znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, peronów PKP (poziom 0), dworca komunikacji miejskiej MPK (poziom -1) oraz przystanku szybkiego tramwaju (poziom-2). Pod dolną płytą przebiega tunel szybkiego tramwaju, który w przyszłości zostanie włączony w cały układ miejskiej komunikacji zbiorowej. Dojazdy i dojścia do dróg publicznych zaprojektowane zostały tak, aby umożliwić powiązanie komunikacją pieszą wszystkich poziomów oraz dojazd z różnych kierunków.

Główne wejście na dolną płytę zlokalizowano od północy, w pobliżu tunelu przebiegającego pod dworcem PKP. W ten sposób projektowany zespół dworca autobusowego uzyskał bezpośrednie powiązanie ciągiem pieszym z głównym dworcem kolejowym PKP oraz z przystankiem szybkiego tramwaju.

Wejścia na płytę górną zapewniono od strony wschodniej (od ulicy Bosackiej) oraz od strony północnej i południowej poprzez budynek dworca i zaprojektowany hol dworcowy. Hol ten powiązany też jest bezpośrednio z płytą górną (dwa wyjścia) oraz z dolną płytą (klatka schodowa z windą). Pozostałe wejścia usytuowano od strony ulicy Bosackiej oraz w ścianie południowej. Budynek dworca autobusowego powiązany jest z przestrzenią przewidzianą dla stanowisk autobusów oraz peronów poprzez klatkę schodową, która łączy jego parter z płytą dolną dworca oraz dwoma wyjściami z poziomu parteru na płytę górną.

Jednym z priorytetowych założeń funkcjonalnych definiowanej przez architektów, publicznej przestrzeni miasta dla potrzeb komunikacji, było zastosowanie zasady maksymalnego wydzielenia stref ruchu kołowego od stref przeznaczonych dla ruchu pieszych. W tym celu zaprojektowano jednokierunkowy, okręż-

ny układ jezdny z zatokami dla autobusów. Perony zostały „spięte” centralnie usytuowanymi wyspami, umożliwiającymi bezpieczne poruszanie się wszystkich pasażerów. Poziom górny i dolny dworca skomunikowano dwiema klatkami schodowymi z windami przystosowanymi dla osób niepełnosprawnych.

Jednokondygnacyjny budynek dworca skupia pełny program obsługi pasażerów wraz z obsługą całego projektowanego kompleksu dla komunikacji w mieście. W centralnej jego części usytuowano obszerny, główny hol wejściowy z poczekalnią, centralnie usytuowaną klatką schodową łączącą budynek z peronami zaprojektowanymi na dolnej płycie, kasy biletowe, przechowalnię bagażu i małą gastronomię z salą konsumpcyjną, zespołem kuchennym oraz zapleczem socjalnym. Przestrzeń holu uzupełnia funkcja usługowa (pomieszczenie biura podróży), pomocnicza oraz wejście do strefy administracyjno-socjalnej dla pracowników. W skrajnych częściach budynku, południowej i północnej, przy wejściach umieszczono pomieszczenia techniczne i porządkowe. Pod budynkiem, w południowej części, w podziemiu zaprojektowano zaplecze techniczne służące obsłudze całego projektowanego kompleksu.

## Estetyka

Jak już wspomniano, budynek dworca autobusowego zaprojektowany został jako zespół formujący zachodnią pierzeję ulicy Bosackiej i oddzielający przestrzeń peronów od tej ulicy. Swoją skalą wpisuje się w otoczenie – kontekst miasta, nawiązując gabarytami i wysokością do istniejącej zabudowy.

Główna idea kompozycji projektowanego budynku zakładała podporządkowanie ukształtowania jego bryły, rzutu oraz elewacji, zasadzie pełnej symetrii.

Elewacje zostały skomponowane w efekcie poszukiwania harmonii i równowagi podziałów kształtowanych przez linie poziome i pionowe, wpisujące się w założony, symetryczny układ pionowych płasz-

czyzn ścian zewnętrznych budynku. Wprowadzone przeszklenia tworzą horyzontalne pasy, natomiast kierunek pionowy podkreślają, obłożone piaskowcem oraz granitem pilastry, wprowadzone na zakończeniu bryły budynku, akcentujące jego narożniki. Zastosowane materiały (kamień naturalny) oraz uporządkowany układ rysunku elewacji (symetria, osiowość, poszukiwanie równowagi i wzajemnej harmonii wprowadzonych prostopadłych podziałów pionowych i poziomych) miały na celu ukształtowanie spokojnej, klasycznej formy i estetyki, wpisującej się w otoczenie – kontekst istniejącej zabudowy miasta, nie na zasadzie kontrastu lecz harmonii.

Cechą charakterystyczną projektowanego zespołu, jak już wspomniano, jest podniesienie poziomu górnej płyty dworca o 1,5 m ponad poziomem terenu. Tworzy to korzystne warunki doświetlenia dolnej części dworca światłem słonecznym, ułatwia naturalną wentylację, a co za tym idzie – służy obniżeniu kosztów budowy. Decyzja ta miała jednak znaczenie nie tylko funkcjonalne i ekonomiczne, ale służyła też podniesieniu walorów estetycznych całej bryły budynku. W wyniku tego zabiegu uzyskano wrażenie oderwania masywnej bryły budynku od terenu i nadanie mu lekkości poprzez wytworzenie wąskiej, długiej i ciemnej szczeliny dzielącej bryłę zabudowy od strony ulicy Bosackiej.

Należy dodać, że przewidywany jest drugi etap omówionej wyżej inwestycji, który obejmować będzie nadbudowę zrealizowanego już budynku dworca o dodatkowe trzy kondygnacje, a zatem docelowo budynek posiadałby łącznie cztery kondygnacje nadziemne. Zgodnie z załączoną w projekcie propozycją ukształtowania elewacji po dokonaniu nadbudowy, wysokość całego kompleksu nie przekroczyłaby wysokości budynków sąsiednich, znajdujących się w pierzei po przeciwnej stronie ulicy Bosackiej, co jest zgodne z decyzją o warunkach zabudowy, a tym samym z analizą urbanistyczną i wizją rozwoju tego obszaru miasta.



## Podsumowanie

Przedstawione wyżej materiały prezentują podjęte przez architektów zadanie projektowe, sposób jego realizacji oraz podejmowane przez projektantów decyzje, przede wszystkim w sferze poszukiwania relacji i korespondencji między funkcją i formą.

Należy zaznaczyć, że zadanie to należało do z trudniejszych, z uwagi na konieczność uwzględnienia w projektowanym zespole potrzeby integracji różnorodnych funkcji i programu, w powiązaniu z poszukiwaniem optymalnego rozwiązania zagadnień sprzężenia różnych elementów służących komunikacji w węzłowym punkcie istniejącej, śródmiejskiej struktury.

Problem stanowiło też wpisanie nowego utworu w bardzo wyraźnie już zdefiniowaną przestrzeń miasta. Zgodnie z zawsze przestrzeganą zasadą kształtowania nowej formy, wprowadzanej w istniejącą tkankę miejską, towarzyszyła projektantom świadomość szacunku dla miejsca, jego tradycji oraz oryginalnych, indywidualnych wartości. Bez „miejsca” nie istniałyby przestrzeń. Marzeniem projektantów było zatem, aby koegzystencja nowej architektury z *genius loci* Krakowa stała się pełna harmonii.

Czy im się to udało? Odpowiedzi na to pytanie będzie tak dużo, jak dużo jest osób zainteresowanych wizerunkiem naszego miasta, ale też zwykłych, anonimowych mieszkańców, użytkowników – podmiotów doświadczania architektury, definiowanej przez autorów przestrzeni wraz z jej funkcją i formą.

W podsumowaniu autorskich rozważań i doświadczeń, związanych z kreowaniem przestrzeni publicznej dla miasta, pojawia się świadomość, że presja współczesności, narzucone przez rozwój cywilizacyjny tempo i model życia, a także presja deweloperów i ich oczekiwania, nie zawsze zgodne z ideą projektanta, nie kształtują dogodnych warunków i atmosfery sprzyjającej twórczym poszukiwaniom.

Źródło rozczarowania twórcy i odbiorcy formy architektonicznej może też stanowić efekt współczesnej metody pracy – powstawanie projektu, a zatem obrazu architektury, w wirtualnym świecie komputerów, gdzie wszystko może wydawać się piękne jedynie na monitorze oraz wizualizacjach. Natomiast realna interpretacja marzeń w przestrzeni, ich fizyczna postać, może dawać powody do refleksji i szerokiej dyskusji na temat styku autorskiej wizji z rzeczywistością.

## PRZYPISY

[1] Wg M. De Certeau, [w:] E. Rewers „Post-polis. Wstęp do filozofii ponowoczesnego miasta”, Kraków 2005, s. 13.

[2] Autorka pracowała w zespole projektowym (współpraca autorska), w którym powstał projekt dworca autobusowego w Krakowie.