



PRZESTRZEŃ REKREACYJNA W MIEŚCIE – REWITALIZACJA ZALEWU BAGRY W KRAKOWIE

RECREATION AREA IN THE CITY – THE REVITALIZATION OF THE LAGOON BAGRY IN KRAKOW

Damian Mytych
mgr inż. arch. krajobrazu

Politechnika Krakowska
Wydział Architektury
Instytut Architektury Krajobrazu

STRESZCZENIE

Tereny rekreacyjne odgrywają kluczową rolę w dużych miastach, dzięki możliwości wykorzystania ich do aktywnego wypoczynku na łonie natury. W artykule autor chce ukazać potencjał terenu Zalewu Bagry w Krakowie poprzez jego dokładną analizę architektoniczno - krajobrazową a także projekt koncepcyjny całego założenia.

Słowa kluczowe: projekt rewitalizacji, zalew, rekreacja.

ABSTRACT

Recreational areas play a key role in the big cities, thanks to their use for an active recreation in the bosom of nature. In this article the author wants to show the potential of land in Krakow Bagry Lagoon through its thorough analysis of architectural - landscape and conceptual design of the complex.

Key words: revitalization project, reservoir, recreation.

WSTĘP

Przedmiotem projektu jest koncepcja zagospodarowania terenu zalewu Bagry w Krakowie. Jest to obszar około sześćdziesięciu hektarów, który posiada wiele wartości przyrodniczych, kulturowych, jak również jest częstym miejscem uczęszczanym przez turystów i mieszkańców Krakowa.

Trudno określić czas powstania zalewu Bagry, zwłaszcza, że nie ma dokładnej wzmianki, kiedy rozpoczęło się wydobywanie kruszywa na terenie obecnego akwenu wodnego. Jednak jest pewne, że masowa eksploatacja żwiru z tego terenu była prowadzona na pewno podczas drugiej wojny światowej.

W roku 1945 wycofujące się wojska niemieckie z Krakowa wyłączyły pompy na dnie wyrobiska, co przyczyniło się do szybkiego zalania niecki i stworzeniu jednego z największych akwenów wodnych w Krakowie i okolicach.

Wstępne zapoznanie się z terenem ujawniło wysokie wartości kulturalne oraz przyrodnicze związane z występowaniem unikalnych gatunków zwierząt i roślin, co stało się powodem podjęcia analizy w szerokim kontekście przestrzennym.

Dokładne przeanalizowanie terenu było możliwe, poprzez zapoznanie się z mapami topograficznymi i wysokościowymi oraz odbycie częstych wizji lokalnych. Dzięki czemu zdobyto cenne dane o obszarze, takie jak: topografia i pokrycie terenu, założenia urbanistyczne z występującą zabudową oraz ważne osie i punkty widokowe, co dało podwaliny w fazie tworzenia koncepcji projektu.

Kolejnym etapem była wnikliwa interpretacja miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla terenu zalewu Bagry i otaczających go obszarów. Co uświadomiło, jakie przeszkody i możliwości może mieć przyszła koncepcja założenia.

Ostatnim etapem analiz terenu było wykonanie waloryzacji terenu poprzez nakreślenie wartości materialnych i niematerialnych dla poszczególnych jednostek architektoniczno-krajobrazowych. Na podstawie wcześniej zebranych informacji ustalono wytyczne, jakimi należy kierować się w części projektowej.

Celem projektu jest stworzenie miejsca rekreacji i odpoczynku dla mieszkańców Krakowa, a także zrobienia idealnej bazy wypoczynkowej dla turystów, co umożliwi zwiedzanie Królewskiego Miasta, a także pereł architektoniczno-krajobrazowych województwa Małopolskiego. Poprzez połączenie interesującego terenu, jakim niewątpliwie jest zalew Bagry, a także stworzenie szczegółowej i wysokiej klasy projekt, pozwoli stworzyć koncepcję rewitalizacji terenu oraz udostępnienie go mieszkańcom miasta. W projekcie starano się uzyskać efekt zgodny z ideą zrównoważonego rozwoju, dający równocześnie możliwości ożywienia całego obszaru, a także wykorzystanie potencjału zalewu do celów rekreacyjnych i uprawiania czynnego wypoczynku. Całe założenie stanie się idealnym miejscem do organizacji częstych imprez i zawodów żeglarskich, spotkań towarzyskich, realizacji wystaw plenerowych, a przede wszystkim stworzy dobre miejsce dla młodzieży na spędzanie wakacji w mieście.

HISTORIA TERENU

Jak wcześniej wspomniano trudno jest określić, kiedy rozpoczęło się wydobywanie surowców. Na początku było to w bardzo ograniczonym zakresie i korzystały z nich nieliczne płaszowskie cegielnie i prokocimskie budowy. W okresie pierwszej wojny światowej przy wydobywaniu zatrudniano jeńców rosyjskich. Po dzień dzisiejszy jedna z „dzielnic” Prokocimia nosi nazwę „szutry”, co jest potocznie określeniem żwiru.

Przed wybuchem drugiej wojny światowej ogromną większość terenu stanowiły pola uprawne należące do dworu płaszowskiego. Brak zabudowy sprawił, że mogły tutaj ćwiczyć walkę powietrzną i akrobacje eskadry myśliwskie należące do 2 Pułku Lotniczego

w Krakowie. Od strony Prokocimia w pobliżu torów kolejowych znajdowała się huta szkła zburzona podczas okupacji.

Podczas drugiej wojny światowej, po sukcesach na zachodzie, Niemcy podjęli przygotowania do ataku na Związek Radziecki. Należało stworzyć trasy komunikacyjne, w tym kolejowe do przerzucenia wojska i sprzętu, a w dalszej kolejności zaopatrzenia dla walczących dywizji. Zaczęła się rozbudowa węzła kolejowego w Prokocimiu, utworzono wtedy dwa obozy pracy, które przyspieszyły budowę. Julag II dla więźniów narodowości żydowskiej przy ulicy Cmentarnej (obecnie ul. Podmiłów), który następnie przekształcono na obóz służby budowlanej (Baudienst) nr 100.¹ Drugi obóz służby budowlanej nr 108 mieścił się w rejonie dzisiejszych ulic Młodzieży i Marzanny. Rozpoczęto masowe wydobywanie żwiru ze wschodniej części dzisiejszych Bagrów, a także Stawu Płaszów i nieistniejących dziś małych bagrów (na przeciwko cmentarza przy ulicy Biezanowskiej). Za wyrobiskiem od strony północnej, Niemcy zbudowali pozorowane lotnisko, z obiektami i samolotami wykonanymi z dykty, dla ochrony Rakowic. Powstały stacje pomp, które prowadziły wodę do Wisły gromadzącą się w dołach po wydobywym surowcu.

W 1945 roku wycofujący się okupant zatrzymał pompy i wkrótce woda wypełniła wyrobisko. W Bagrach od strony wschodniej pozostały zatopione torowiska kolejki wąskotorowej z wagonikami, lokomotywami i koparkami. Prawdopodobnie pozostają one tam po dzień dzisiejszy. Po zakończeniu wojny obszar ten w sposób pośredni znów związał się z lotnictwem poprzez przymusowe lądowanie uszkodzonego radzieckiego myśliwca.

Na początku lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku wznowiono wydobywanie żwiru, co przyczyniło się do znacznego wydłużenia zbiornika w kierunku zachodnim. Eksploatacja tego terenu trwała kilka lat i była jego ostatnią.

Obecnie teren Zalewu Bagry i Stawu Płaszowskiego nie należy do bezpiecznych ze względu na znaczną głębokość i nierówne z licznymi dziurami dno, co przyczyniło się do utonięcia wielu osób. Prawdopodobnie pierwszą ofiarą był szeregowy Armii Czerwonej Andrzej Dudko, który 10 czerwca 1946 roku kąpiąc konia wpadł wraz z nim do głębokiego na trzy metry dołu i utonął. Kolejnym ofiarą był NN mężczyzna w wieku 25 lat, którego znaleziono 31 maja 1947 roku.² W tej chwili użytkowanie Bagrów jest minimalne, choć i tak jest lepiej niż ze Stawem Płaszowskim. Warto jednak zwrócić uwagę, że takie tereny praktycznie w centrum dużego miasta to istne „pereły”. Właściwe zagospodarowanie dla dobra mieszkańców to kolejna atrakcja, która przyniesie niewątpliwie korzyści miastu Kraków. Dwa lata temu była przygotowana koncepcje projektowa dla terenu, lecz nie sprowadziły one oczekiwanego rezultatu, przyczynę można szukać w ograniczonych funduszach miasta na takiego typu inwestycje lub niskiej jakości projekt, który nie był poprzedzany wnikliwą analizą terenu.

LOKALIZACJA TERENU I OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA

Zalew Bagry jest największym akwenem, leżącym w granicach Krakowa. Jezioro jest położone niemal w geograficznym środku miasta, kilka kilometrów na południowy wschód od Wawelu. Z tego względu nie znajdziemy tu całkowitego wyciszenia i mazurskich krajobrazów – na drugim, prokocimskim brzegu jeziora znajdują się tory kolejowe, za nimi – blokowiska Prokocimia. Jednak paradoksalnie, znajdująca się za jeziorem magistrała kolejowa Kraków – Lwów stanowi naturalną barierę, odgradzącą akwen od ruchliwej części miasta.

Płaszowski brzeg Bagrów, na którym zlokalizowana jest przystań, jest natomiast oazą spokoju. Płaszów jest spokojnym, nieco elitarnym osiedlem willowym; w dodatku osiedle dzieli od linii brzegowej około dwustumetrowy pas zieleni. Sama przystań Horn jest na-

¹ E. Chytkowska, *Bagry, Głos Podgórze – biuletyn informacyjny dzielnicy XIII*. 3 (41), Urząd Miasta Krakowa, Kraków 2008.

² J. Bieniarzówna., J. Małecki, A. Chwalba, J. Mitkowski, *Dzieje Krakowa: Kraków w latach 1945-1989*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 2004.

tomiast zlokalizowana w najbardziej „mazurskim” fragmencie Bagrów: na niewielkim cyplu, oddzielona od osiedla pasem ogrodów i zarośli.³ Jednym słowem, ta naturalna bariera zieleni między osiedlem willowym a jeziorem sprawia, że teren przystani i zlokalizowanego tam niewielkiego hotelu stanowi unikalny azyl, odizolowany od krakowskiego zgiełku.

W pobliżu przystani (100 m), w niewielkiej zatoczce, znajduje się plaża miejska z pomostem i wieżą ratowniczą. W sezonie letnim jej okolice są ulubionym miejscem wypoczynku mieszkańców okolicznych osiedli. Nad zbiornikiem znajduje się również kilka dzikich plaż, a także urokliwych półwyspów, które upodobali sobie amatorzy wędkarstwa oraz ornitologów, podglądający dzikie ptaki. Mimo niewielkich rozmiarów, nad Bagrami nawet w środku sezonu można znaleźć dzikie miejsca. Paradoksalnie, najwięcej ich można znaleźć na prokocimskim brzegu, wzdłuż torów kolejowych, które, jak już wspomniano, tworzą naturalną barierę między jeziorem a miastem.

ANALIZA ARCHITEKTONICZNO – KRAJOBRAZOWA: UWARUNKOWANIA

Głównym celem analiz pod względem uwarunkowań architektoniczno-krajobrazowych było wydobycie możliwości i barier, z jakimi będzie trzeba się zmierzyć w części projektowej. Aby zdobyć niezbędne informacje, co na danym obszarze opracowanego terenu można projektować, a przede wszystkim, co kategorycznie się zabrania, przeanalizowano Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego dla Trasy Nowopłaszowskiej oraz obszaru zalewu Bagry, a także studium zagospodarowania i kierunków przestrzennych miasta Krakowa.

Po zintegrowaniu dwóch planów miejscowych, które przecinają teren praktycznie po środku opracowania wynikło, iż na północnej części nadbrzeża większość terenów została przeznaczona na tereny zieleni urządzonej z urządzeniami sportowo-rekreacyjnymi tj. boiska, ścieżki piesze, elementy małej architektury, a także plaże do aktywnego wypoczynku, na których dopuszcza się lokalizacje obiektów obsługi kąpieliska, nakazane jest również, aby powierzchnia całego terenu była w 60% powierzchnią biologicznie czynną.⁴ Natomiast na znajdującym się na tym obszarze półwyspu dopuszcza się lokalizacje usług z zakresu gastronomii z minimalną powierzchnią biologicznie czynną w 50%, która ma być zachowana w postaci zieleni urządzonej. Północno-wschodnie obszary zalewu bagry zostały przeznaczone pod zabudowę usługową związaną z obsługą rekreacyjnej funkcji obszaru, w tym pod elementy zaplecza kąpieliska takie jak: przebieralnie, sanitariaty, wypożyczalnie sprzętu, jak również obiekty gastronomiczne. Ważnym elementem jest również parking, który ma się tutaj znaleźć z wykluczeniem obiektów tj. garaży blaszanych. Kolejnym istotnym miejscem jest teren wokół zatoki, który od jej północnej części został przeznaczony na plac pieszy wraz z elementami małej architektury i zielenią urządzonej, natomiast od południa tereny zostały przeznaczone pod nowe ośrodki wodne tj. zaplecze sanitarne, bazy przechowywania sprzętu, obiekty zaplecza mieszkalno-administracyjnego. Obszar północno-zachodni jest przeznaczony głównie pod zabudowę domów jednorodzinnych z uwzględnieniem powierzchni biologicznie czynnej na poziomie minimum 70%. W okolicach kościoła Trynitarzy przyjęto możliwość dalszego rozwoju pod zabudowę mieszkalno-usługową (usługi sakralne i rehabilitacyjne), dopuszcza się również budowę obiektów sportowych i terenów komunikacji, w tym niezbędnych parkingów. Na wschodniej części akwenu przewidziano miejsce do plażowania (plaże piaszczyste i trawiaste) z dopuszczeniem lokalizacji urządzeń związanych z funkcją kąpieliska (stanowiska i sprzętu ratowników). Zachodnie tereny przeznaczono przede wszystkim pod budowę Trasy Nowopłaszowskiej, która na dzień dzisiejszy wiadomo, iż nie powstanie ze względu na protesty mieszkańców dotyczące negatywnego wpływu jej przebiegu na

³ <http://porteuropa.eu/polska/malopolska/1732-krakowski-zalew-bagry>, data pobrania 11.10.2011 r.

⁴ http://www.bip.krakow.pl/inc/rada/uchwaly/show_pdf.php?id=29027, data pobrania 15.10.2011 r.

środowisko przyrodnicze. Oprócz drogi przewidziano również tereny zieleni naturalnej nieurządzonej z zakazem zabudowy z racji na unikalną roślinność przybrzeżną a także miejsce gniazdowania ptaków wodnych, dopuszcza się jedynie pojedynczych zespołów zieleni urządzonej i tereny urządzeń rekreacyjnych takie jak: stanowiska wędkarskie.

Ryc. 1. Mapa ilustrująca scalone dwa plany miejscowe (Trasy Nowopłaszowskiej i obszaru zalewu Bagry), źródło: projekt autora, 2011

Fig. 1. Map illustrating two of the local spatial development plans (routes Nowopłaszowska and lagoon area bagry) source: author's project, 2011



Kolejną fazą studiów uwarunkowań było szczegółowe przeanalizowanie terenu pod względem wytycznych, jakie znajdują się w studium zagospodarowania i kierunków przestrzennych miasta Krakowa. Wydobyto z map uwarunkowań i kierunków szczególnie takie informacje jak:

- dotychczasowe przeznaczenie terenu, gdzie podzielono teren na obszary o różnej intensywności zabudowy – najczęściej znajduje się na obszarze domów jednorodzinnych o intensywności do 0,4. Duża część opracowania zajmują również tereny przemysłowe i magazynowe, a także tereny zieleni urządzonej.
- planowane i projektowane arterie komunikacyjne, w tym nowa linia tramwajowa wraz z przystankiem, szybka kolej aglomeracyjna miasta Krakowa oraz wcześniej wspomniana Trasa Nowopłaszowska.
- obiekty i tereny rekreacyjne, a także oświatowe. Znajdują się tutaj szkoły i obszary sportowe o zasięgu lokalnym i miejskim, które są ważne ze względu na coraz większą liczbę inwestycji mieszkaniowych w tym rejonie, co przyczynia się napływu ludzi.
- własność Skarbu Państwa, Miasta i powiatu Kraków, do których należy zbiornik wodnym, a także większa część terenów go otaczających wraz z infrastrukturą techniczną
- obszary zdegradowane, które wymagają przekształceń i ich rekultywacja. Są to głównie tereny przemysłowe i zniszczone części posycia w okolicach zachodniej strony akwenu. Cały teren ma wysokie wartości przyrodnicze, co może świadczyć fakt o wstępowaniu unikalnych gatunków zwierząt takich jak: *Craspedacusta sowerbii*⁵ – słodkowodna meduza, która pochodzi z Brazylii i występuje w bardzo nie licznych stanowiskach na świecie, dlatego też gatunek jest niezwykle rzadki⁶. Nad zalewem można również zaobserwować takie gatunki zwierząt jak: perkoz zausznik, mewa śmieszka czy mewa białogłową, a także roślinność szuwarowo trzcinowa, która stwarza dogodne warunki do gniazdowania ptactwa. Natomiast stan i jakość wody jest na bieżąco kontrolowana przez Sanepid, aby nie stawała zagrożenia dla korzystających z niej mieszkańców.

METODA BADAŃ STUDIUM

⁵ R. Żurek, *Craspedacusta sowerbii – słodkowodna meduza Cz. I. Historia odkrycia, rozmieszczenie i systematyka*, Instytut Ochrony Przyrody PA, Kraków 2010.

⁶ http://www.nurkomania.pl/fauna_meduza_craspedacusta_sowerbii.htm, data pobrania 15.10.2011

Studium ma na celu wyłonienie obszarów najbardziej wartościowych pod względem architektoniczno–krajobrazowym w obrębie analizowanej części miasta Krakowa. Do jego przeprowadzenia została wykorzystana metoda jednostek i wnętrz architektoniczno–krajobrazowych autorstwa prof. Janusza Bogdanowskiego⁷, wzbogacona o zapis krajobrazu przy pomocy modeli architektoniczno–krajobrazowych oraz studium treści w krajobrazie⁸, opracowane przez Krystynę Dąbrowska-Budziło, prof. PK.

Studium pozwala na podstawie szczegółowych badań ocenić wartość poszczególnych elementów, przez co odnaleźć właściwe działania części projektowej. Pierwsza faza jest zapoznanie się z terenem poprzez określenie zasobu – wyróżnienie jednostek jednolitych pod względem właściwości architektoniczno–krajobrazowych oraz określenie wartości dla poszczególnych jednostek w waloryzacji, co pozwoliło na wyłonienie podstawowych kierunków działania. Ważne jest określenie nie tylko układu przestrzennego, ale także charakteru kompozycji, czasu powstania danego założenia, zabudowy jak nawet określenie rodzaju pokrycia terenu.

Studium treści w krajobrazie zostało zapisane w postaci: mapy znaczeń, zapisu tabelarycznego w wykorzystaniem piktogramów, które stworzono indywidualnie dla obszaru zalewu Bagry w Krakowie, a także poprzez tzn. karty modelowe, przedstawiające wyodrębnione modele różniące się między sobą właściwościami.

Studium ponadto zostało wykonane w trzech etapach: zasób, waloryzacja i wytyczne.

ZASÓB

I. MODELE ARCHITEKTONICZNO-KRAJOBRAZOWE

Obszar podlegający analizie to w przybliżeniu 160 hektarów. Podział na jednostki architektoniczno–krajobrazowe ułatwiły częste wizje terenowe, mapy, jak również liczna dokumentacja fotograficzna i literatura. Jednostki zostały wyodrębnione na podstawie różnych właściwości formalnych obszaru, takich jak ukształtowanie i pokrycie terenu, charakterystyka linii brzegowej, układ przestrzenny, typ zabudowy oraz specyfika szaty roślinnej na danych jednostkach.

II. MAPA ZNACZEŃ

Wszystkie oznaczenia zostały umiejscowione na kartach modelowych i tabelce. Każda jednostka i model architektoniczno–krajobrazowy został nazwany i przyporządkowano mu symbol literowy w postaci liczb rzymskich i cyfr. Nadano również piktogramy obrazujące poszczególne właściwości każdego modelu w sposób jak najbardziej klarowny i dodatkowo je opisano w legendzie. Badania wykazały, że w granicach opracowania znalazło swoje miejsce wiele treści takich, jak: przyrodnicze, kulturowe czy emocjonalne dla mieszkańców miasta Krakowa.

III. TABELA

Wszystkie oznaczenia Jednostki architektoniczno–krajobrazowe znalazły swoje odzwierciedlenie również w Tabeli nr 1, przy każdej jednostce nadano numer oraz nazwę, która najlepiej określała dany obszar, co też przelożyło się na lepszą identyfikację w terenie. Określenie czasu powstania zabudowy i założenia urbanistycznego pozwoliło na pełne wydobycie informacji specyficznych dla danej jednostki. Jak wcześniej wspomniano do opisanie właściwości jednostek użyto piktogramów, które w dalszej części studium zostały użyte do opisanie wyłonionych w toku analizy modeli funkcjonalno–treściowych stanu istniejącego. Kolejna część tabeli dotyczy zasobu, jako zapisu informacji związanych z poszczególnymi jednostkami architektoniczno–krajobrazowymi.

⁷ J. Bogdanowski, *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*, Ossolineum Wrocław 1976.

⁸ K. Dąbrowska-Budziło, *Treść krajobrazu kulturowego w jego kształtowaniu i ochronie*, Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej nr 46, Kraków 2002, s.360-385.

W zasobie przedstawiono 42 jednostki, które zostały przyporządkowane do 28 modeli formalnych – opisanych cyframi rzymskimi. Na etapie badań można było stwierdzić występowanie jednostek zbieżnych, które podstawowe wyróżniki formy nie różnią się od siebie znacząco.

Poniżej przedstawiono piktogramy stworzone dla potrzeb kart modelowych i tabeli. Są to znaki graficzne specyficzne dla każdej kategorii formalnej tj. ukształtowanie terenu, linia brzegowa, układ przestrzenny i typ zabudowy, a także odmian przyrodniczych i charakteru kompozycji.

WALORYZACJA

Ocena jednostek architektoniczno-krajobrazowych pod względem wartości została przeprowadzona z podziałem na wartości materialne i niematerialne. Skala oceny obejmuje cztery stopnie: najwyższa, wysoka, średnia i niska.

Najwyższe wartości materialne znajdują się na terenie zbiornika wodnego Bagry, zatoce, plaże i na północnym półwyspie, a także kopiec ze względu na największe walory przyrodnicze i kulturowe. Wysokie wartości przypisano zwłaszcza terenom przylegającym do akwenu wodnego. Są to obszary o wysokich wartościach przyrodniczych, kulturalnych z interesującym ukształtowaniem terenu i punktami widokowymi. Wartości materialne średnie zostały przyporządkowane terenom głównie zurbanizowanym z racji dużych przekształceń przez człowieka, a także średniej jakości wykonania i architektury budynków. Tereny również oprócz gęstej zabudowy nie posiadają dużej ilości zieleni, co przyczyniło się do wyznaczenia takiej wartości dla tych jednostek. Obszary, którym zostały wytyczone takie same wartości to tereny zniszczone i pozbawione pokrycia szaty roślinnej, a także ogródkom działkowym i infrastrukturze kolejowej, które jest naturalną barierą dla całego założenia. Natomiast najniższe wartości przyporządkowano głównie terenom przemysłowym i poindustrialnym, które są pozbawione aspektów estetycznych, czy przyrodniczych i mają zdecydowanie negatywny wpływ na odbiór okolicy. Wartości niematerialne zostały nadane jedynie sześciu jednostką. Są to obszary, które mają wysoką wartość dla społeczeństwa, którzy się identyfikują z tymi terenami, a także praktykują swoją wiarę (Kościół Trynitarzy).

WYTYCZNE

Na podstawie zebranych danych (zasób) i ocenienia wartości (waloryzacja) ustalono wytyczne, jakimi powinno się kierować w części projektowej. Uwzględniając treści w krajobrazie pozwoliło to na większą precyzję oceny, co przełożyło się na dokładniejsze ustalenie wytycznych projektowych. Dla poszczególnych jednostek architektoniczno-krajobrazowych wyznaczono następujące strefy ochrony:

A – Strefa ochrony całkowitej – obejmuje jednostki o najwyższych wartościach, niosące ze sobą wiele treści, takich jak: malowniczość, rodzimość, oryginalność w zasięgu lokalnym i ponad lokalnym, wysokie wartości przyrodnicze i kulturowe. Strefa ta nakazuje pełną ochronę substancji, form, bogactwa zastanej fauny i flory.

B – Strefa ochrony częściowej - obejmuje jednostki cenne pod względem kulturowym i przyrodniczym z zaznaczeniem, że tylko część jednostki podlega pełnej, lub cała jednostka podlega ochronie mniej restrykcyjnej niż w strefie ochrony całkowitej. Dopuszcza się w niej ingerencje, ale pod pełną kontrolą konserwatorską lub krajobrazową⁹. Obszary zawarte w tej strefie mogą być w pewnym stopniu przekształcone.

⁹ M. Krupa, *Panoramy miast zabytkowych – ochrona i kształtowanie*. Kraków. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, 2009, s. 83-84.

K – Strefa ochrony krajobrazu – dotyczy terenów o niższych walorach zarówno kulturowych, jak i przyrodniczych. Ma znaczenie dla ochrony widoków i panoram, a także decyduje o ekspozycji terenów cennych i wartościowych położonych w sąsiedztwie.

P - Strefa przekształceń – obejmuje obszary dysharmonijne, zdewastowane, zdegradowane i szczególnie zaniedbane, które należy poddać zabiegom rewaloryzacyjnym lub rekultywacyjnym, tak, aby docelowy efekt wskazywał na charakter strefy ochrony krajobrazu.

Z – Strefa zachowania ładu - obejmuje tereny, którym trzeba ograniczyć czynności prowadzące do zmian w ukształtowaniu terenu, drzewostanie, modernizowania istniejącej infrastruktury kolejowej oraz nie wprowadzaniu nowych elementów, które mogłyby wpłynąć negatywnie na odbiór okolicy.

W wytycznych uwzględniono również ogólne kierunki działania, które zostały przypisane do poszczególnych jednostek, które pokazują możliwe sposoby działań dla zastałego stanu w danej jednostce architektoniczno-krajobrazowej. Wyróżniamy pięć rodzajów działań:

Ochrona - zakres ochrony wszystkich elementów dziedzictwa składających się na strukturę przestrzenną stref w celu utrzymania stanu obecnego wnętrza z uzupełnieniami i uczytelnieniami formy¹⁰.

Kreacja (krea) - tworzenie nowych wartości z wykorzystaniem inspiracji dawnymi formami i układami

Integracja (inte) - scalenie charakteru przy łączeniu substancji starej i nowej oraz integrowanie układów i założeń urbanistycznych.

Rewaloryzacja (RWLR) - przywrócenie rzeczywistej wartości zniszczonym obiektom, odnowienie ich w jak najlepszej formie do stanu pierwotnego

Rekultywacja (RKTW) - przywracanie wartości użytkowych i przyrodniczych terenom przemysłowym, które w większości są zdewastowane i zdegradowane przez działalność człowieka.

Aby uzyskać zamierzony efekt należy się posłużyć odpowiednimi sposobami działań odpowiednich dla danych stref ochrony.

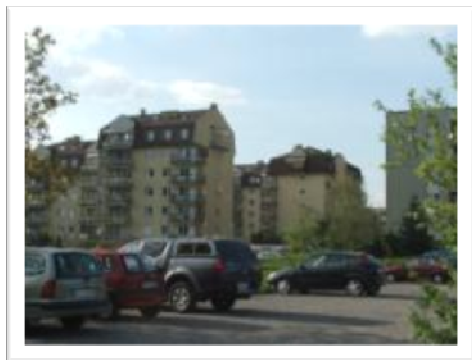


Ryc. 2. Mapa przedstawiająca waloryzację i wytyczne dla terenu opracowania, źródło: projekt autora, 2011
Fig. 2 Map showing the valorization and guidelines for land development, source: author's project, 2011

¹⁰ J. Welc-Jędrzejewska., E. Kulesza-Szerniewicz, B. Makowska, E. Stieler, E. Jagielska, *Problematyka ochrony dziedzictwa kulturowego u zabytków w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – poradnik dla planistów*. Warszawa: Narodowy Instytut Dziedzictwa, 2004.

ANALIZA STANU ISTNIEJĄCEGO

Obecnie Bagry pomimo wysokich walorów przyrodniczych nie są dobrze zagospodarowane. Teren przez wiele lat zaniedbania wymaga zdecydowanych działań, które podniosły by bezpieczeństwo i stworzyły miejsce przyjazne mieszkańcom. Komunikacja w większej części jest logicznie rozplanowana, jednak poprzez brak zabezpieczeń przed podnoszącą się wodą, która zniszczyła tę infrastrukturę, korzystanie z niej nie należy do najprzyjemniejszych. Zły stan nawierzchni uniemożliwia również używanie tego terenu przez osoby chore i niepełnosprawne. Zaplecze sanitarne dla osób korzystających z kąpieliska jest w bardzo złym stanie i wymaga natychmiastowej wymiany. Jedną z nielicznych inwestycji, które pozytywnie wpłynęły na otoczenie to budowa w 2000 roku Ośrodka Żeglarskiego „Horn”, który uporządkował część terenu poprzez wybudowanie budynku o ciekawej architekturze, jak również odnowa pomostów przyległych do tego obszaru. Jednak pozostała część infrastruktury wodnej jest w bardzo złym stanie tj. połamane pomosty, zniszczona wieża dla ratowników, co sprawia jeszcze większe zagrożenie dla dzieci i młodzieży, którzy podczas lata spędzają tam swoje wakacje. Szata roślinna wymaga również działań w celu jej poprawy, gdyż większość drzewostanu to samosiewy, które nie są kontrolowane. Układ kompozycyjny od samego początku powstania zbiornika ma charakter swobodny, który również wymaga uporządkowania. Brak roślinności od infrastruktury kolejowej powoduje generowanie dużego hałasu, a także negatywny efekt wizualny. W XX wieczne dzieje nie pozwoliły na utrzymanie terenu nawet w zadawalającym stanie, przez co zalew i otaczające go obszary wkroczyły w kolejny wiek zdewastowane, zarówno pod względem kompozycyjnym, technicznym, przyrodniczym, a nawet w fatalnym stanie budynków kubaturowych.



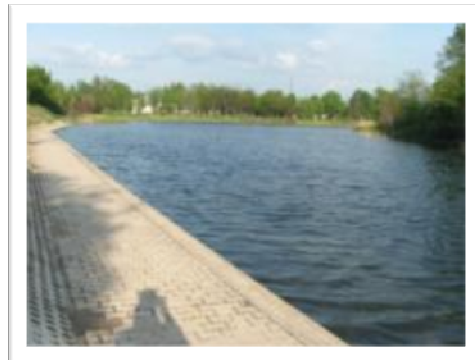
Fot. 1. Zabudowa wielorodzinna. Źródło: Fot. Autora.
Pic. 1. Multifamily buldings. Source: Fot. author.



Fot. 2. Zabudowa jednorodzinna. Źródło: Fot. Autora.
Pic. 2. Single-family houses. Source: Fot. author.



Fot. 3. Zalew i Kościół Trynitarzy. Źródło: Fot. Autora.
Pic. 3. Lagoon and Trinitarian church. Source: Fot. author.



Fot. 4. Widok na zatokę. Źródło: Fot. Autora.
Pic. 4. View on gulf. Source: Fot. author.

KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Ogólna koncepcja zakłada uporządkowanie układu kompozycyjnego poprzez zagospodarowanie terenu, rekompozycję oraz kreację obiektów w celu stworzenia nowego programu funkcjonalnego i przywrócenia go mieszkańcom i turystom, którzy nawet przy złym obecnym stanie terenu często z niego korzystają. Zabiegi wyżej wymienione mają na celu stworzenia idealnego miejsca do organizacji wystaw, zawodów, imprez żeglarskich, realizacji wystaw plenerowych. Będzie to także idealna baza noclegowo-rekreacyjna dla turystów, którzy będą chcieli połączyć odpoczynek i zwiedzanie pięknego miasta, jakim niewątpliwie jest Kraków.

Granica opracowania zalewu bagry zawężona została do akwenu wodnego oraz jego najbliższych terenów otaczających go od strony północnej, północno-wschodniej, wschodniej, a także częściowo południowej, gdzie jedynie przewidziano wykorzystanie nieużytych torów w celu stworzenia muzeum kolei.

Układ komunikacyjny ze względu na zły stan lub w niektórych miejscach jego brak został zaprojektowany od nowa, a co najważniejsze utwardzony. Projektowany system ścieżek został tak poprowadzony, aby można było się szybko i komfortowo dostać na każdą część terenu. Są również miejsca, gdzie poprowadzono je faliście, zwłaszcza w części parkowej założenia, co umożliwi spacerowanie i zmniejszy natężenie w głównych ciągach komunikacyjnych. Główna aleja została poprowadzona od kładki pieszej nad torami, aż do altany kawowej, gdzie w pierwszej kolejności biegnie wzdłuż plaży, mijając część parkową, a następnie rozgałęzia się. Jedna została poprowadzona przez plac główny do budynku gastronomicznego i parkingu, natomiast druga idzie pomiędzy budynkami restauracji i mostu zwodzonego na półwyspie. Kolejnym ważnym punktem jej przebiegu jest Ośrodek Żeglarski „Horn”, a następnie część sportowa (plaża, boiska), w tym miejscu dla zabezpieczenia terenu przed podnoszeniem się poziomu wody i zalaniem, aleja została poprowadzona na sztucznie usypanym wale gdzie na samym jego końcu jest możliwość przejścia przez pomost do pawilonu kawowego lub udania się na tereny nieobjęte projektem koncepcyjnym.



Ryc. 3. Rzut całości z podziałem terenu na strefy, źródło: projekt autora, 2011

Fig. 3 Masterplan of the division of land into zones, source: author's project, 2011

Od głównego ciągu jest wiele rozgałęzień w inne części terenu takie jak: kopiec ziemny, dojścia do okolicznych bloków, boisk, pól kempingowych, czy do proponowanych domków letniskowych. Są to ścieżki o szerokości mniejszej niż jak w głównej alei 3 metry, najczęściej jest to przedział pomiędzy 1,2-2,5 metra. Do układu komunikacyjnego zliczają się również wszelkiego rodzaju pomosty drewniane, które w projekcie występują bardzo często, jak również w wielu formach takich jak: przejścia, mola, pomosty oddzielające kąpieliska o różnej głębokości. Materiały, jakich użyto do wykonania ścieżek to przede wszystkim kostka granitowa o kolorze beżowym, która idealnie współgra z elementami małej architektury, a także projektowaną zielenią. Natomiast na placach został użyty beton, który pomimo swojego surowego wyglądu idealnie współpracuje z pobliskimi budynkami i roślinnością, a przede wszystkim z bardzo modernistyczną małą architekturą, tworząc wnętrza o stylizyce nie tylko nowoczesnej, ale również praktycznej.

Teren zalewu Bagry został podzielony na strefy o różnych właściwościach i specjalistycznych rozwiązaniach architektoniczno-krajobrazowych, które zostaną poniżej opisane:

A – strefa wejściowo-parkingowa – projekt tej części założenia został zaprojektowany przede wszystkim z myślą o osobach, którzy przyjadą nad zalew samochodem, dlatego też znalazł się tutaj duży parking na 95 samochodów. Jest również zgodny z wytycznymi, jakie znalazły się w Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego, mianowicie dokładnie w tym miejscu przewidziano miejsca postojowe dla aut o wymiarach 5,5m x 2,5m¹¹. Aby pojazdy nie ingerowały w duży stopniu w otoczenie, zaprojektowano pergole o konstrukcji stalowo-drewnianej z otworami dla roślin, dzięki takiemu rozwiązaniu całość nie tylko będzie ładnie wyglądać, ale również da cień poprzez zastosowanie tam pnączy i drzew. By ułatwić dojazd do parkingu zmodernizowane zostały również ulice dojazdowe poprzez wymianę nawierzchni, a także wprowadzenie chodnika. Ważnym elementem tej strefy jest nie tylko zaproponowana bryła budynku kubaturowego, który miałby pełnić funkcje restauracyjno-informacyjnej, z zapleczem sanitarnym, ale przede wszystkim miejsce spotkań w postaci skweru.

Nawierzchnia placu głównego jak wcześniej wspomniano została zaprojektowana z betonowych płyt, które zostały połączone z małą architekturą tj. ławkami, jednak najlepszy efekt dało „poprzerywanie” nawierzchni w różnych miejscach, w których wprowadzono roślinność w postaci wysokich traw i drzew, a całość sprawia wrażenie jakby twarda architektura przenikała się z tkanką zieloną.

B – strefa rekreacyjna – Ta część projektu zakłada przeznaczenie obszaru pod aktywny wypoczynek, tj. pływanie, spacerowanie, pływanie na żaglówkach. W projekcie przewidziano ponad dwustu metrową plażę, która została oddzielona pomostami, dzięki czemu kąpieliska o różnych głębokościach zostały od siebie odizolowane podnosząc przede wszystkim poziom bezpieczeństwa, a także możliwość korzystania przez osoby w różnym przedziale wiekowym.

W tej strefie znalazł się również wybudowany dekadę temu Ośrodek Żeglarski „Horn”, który został zintegrowany z nowym otoczeniem poprzez zaprojektowanie placu wraz z małą architekturą przed budynkiem, jak również uporządkowanie terenu i nasadzenie nowych gatunków drzew. Istniejący hangar na żaglówki został odnowiony, sam budynek posiada ciekawą architekturę, dlatego też na bazie tego samego projektu został zaproponowany drugi na cyplu, aby można było pomieścić jeszcze więcej łodzi. Istotnym elementem założenia jest zaprojektowanie pomostów od południowej części terenu, do których będą mogły być cumowane żaglówki, łodzie, jak również rowerki wodne. Cała marinę będąc bariera dla przymocowanego przy pomostach sprzętu wodnego.

Komunikacja ścieżek pieszych została poprowadzona wzdłuż zbiornika wodnego, jak również zostały zaprojektowane, jako przedłużenie pomostów drewnianych. Wzdłuż głównych ciągów pieszych wprowadzono małą architekturę w postaci koszy, oświetlenia, a także ławek, które w nocy będą podświetlane od spodu, co uwydatni interesujące wy-

¹¹ E. Neufert., *Podręcznik projektowania architektoniczno-budowlanego*. Wydawnictwo Arkady, 2008..

gięcie przy podstawie. Strefa przybrzeżna została oczyszczona w postaci urządzenia roślinności wodnej, natomiast w miejscu kąpieliska podłoże zostało odmulone i wyrównane, aby zapewnić bezpieczeństwo korzystających, jak również wprowadzono nową wieżę widokową dla ratowników.

C – strefa sportowa – Główną dominantą w tym obszarze jest kopiec ziemny, którego kształt został poprawiony, jak również przeprowadzono przez niego ścieżkę, aby na szczycie można było podziwiać piękny widok na cały teren. Dla bezpieczeństwa wprowadzono szklaną barierkę, która nie będzie wpływała negatywnie na odbiór otoczenia, a podniesie poziom bezpieczeństwa.

Główna aleja, jak wcześniej wspomniano, poprowadzona została na sztucznie usypanym ziemnym wale, który będzie działał, jako naturalna bariera przed podnoszącą się wodą. Dzięki temu duża część terenu, która przy corocznych lipcowych deszczach znajdowała się pod wodą, niszcząc elementy, które się na niej były, pozostanie sucha. Sztuczny wał spotęguje widoki dzięki podniesieniu terenu o prawie dwa metry wysokości. Dla uprawiania sportu przewidziano w tej strefie budowę boisk do kosza, tenisa, czy piłki plażowej, które oddzielono od siebie poprzez wprowadzenie siatki zabezpieczające dla poprawy bezpieczeństwa użytkujących te obiekty. Na terenie przewidziano również miejsce na pole kempingowe, co zwiększyłoby bazę noclegową i umożliwiło korzystanie przez większą liczbę osób z terenu w okresie letnim, żeby obsłużyć kemping wśród drzew przewidziano budynek sanitarny, w którym znajdują się toalety i prysznice. Wprowadzona nowa zieleń będzie miała na celu odizolowania terenu zalewu bagry od domów jednorodzinnych i bloków, jak również wprowadzenie nowego bardziej swobodnego układu drzewostanu.

D – strefa mieszkalna – Główną dominantą na tym obszarze jest zalesione wzniesienie, którego wykorzystano malownicze usytuowanie zaraz przy zatoce, jak również dobrze zachowaną roślinność do stworzenia kameralnego skweru wśród drzew. Placyk ten jest usytuowany na uboczu, co zapewni interesujące miejsce do kontemplacji i odpoczynku. W strefie wprowadzono również nieduże domki letniskowe o powierzchni około 45 m², które stworzyły, jak wcześniej wspomniano, bazę noclegową dla młodzieży i turystów, którzy chcieliby kilka dni w lecie spędzić w Krakowie. Każdy z budynków posiadałby jedną sypialnię z łazienką, a także salon z aneksem kuchennym. Kubatury zostały usytuowane na planie fali, dobrym zabiegiem było również połączenie ich pergolą drewnianą, która da cień na części tarasów. Aby zapewnić komunikację zaprojektowano promenadę pieszą pomiędzy budynkami, koncepcja ta stworzyła interesującą przestrzeń między domkami, na której znalazły się elementy małej architektury, tj. ławki, kosze na śmieci, czy oświetlenie, co spowoduje, że goście, którzy będą korzystać z kompleksu mają możliwość przebywania w interesującym miejscu. Obiekty znajdujące się przy nowo projektowanych ścieżkach zostały przeznaczone na sklepy i pawilony usługowe, w których będzie można znaleźć: sklep spożywczy, salom z akcesoriami do pływania, bank i fryzjer. Wprowadzono również pomiędzy budynkami roślinność w postaci pnączy, żywopłotów oraz młodych drzew, które zabezpieczono przed ewentualnym zniszczeniem. Na północnej części terenu od ulicy Koziej wprowadzono parkingi dla osób niepełnosprawnych, znalazły się tam po trzy miejsca postojowe, które następnie zostały oddzielone drzewem i znów trzy kolejne miejsca. Dzięki usytuowaniu tutaj dodatkowego postoju dla samochodu, osoby niepełnosprawne będą mogły szybciej i bardziej komfortowo dostać się na teren bez konieczności używania dużego parkingu. Zieleń dla całej strefy wprowadzono w postaci alei wzdłuż ścieżek pieszych, jak również zaprojektowano ciąg drzew i krzewów od strony wschodniej, aby odizolować od terenów przemysłowych, które negatywnie wpływają na odbiór okolicy i potęgują wrażenie przebywania w mieście, gdzie główna koncepcja dąży w jak największym stopniu do zniwelowania tego odczucia.

E - strefa postoju żaglówek – Jak wspomniano wcześniej, zalew bagry to bardzo malowniczy teren, jednak obszar zatoki jest jednym z najpiękniejszych, dlatego też w projekcie skupiono dużą uwagę na zagospodarowanie tej przestrzeni. Już w pierwszym etapie w fazie projektowej przyjęto, że obszar ten będzie pełnił rolę do cumowania żaglówek,

które nadadzą mu charakteru „mazurskich jezior”. Aby uzyskać zamierzony efekt wprowadzono system pomostów drewnianych, do których będą mocowane żaglówki. Większość ustawiono prostopadle do terenu, a także zaprojektowano pomost, który będzie biegł wzdłuż terenu do cumowania większych łodzi. Znalazło się również miejsce dla platformy drewnianej, która będzie pełniła rolę miejsca postojowego dla łodzi w celu naprawy, czy sprawdzenia stanu technicznego żaglówek. Wysokie skarpy, które otaczają teren zostały w dwóch punktach zmodernizowane w celu przystosowania ich do możliwości sprowadzania łodzi z hangarów do wody. Ujście, które łączy zatokę i właściwy zbiornik bagry pogłębiono, a także wprowadzono most zwodzony, który w czasie przepływania żaglówek przez to miejsce zostanie podniesiony.

F – strefa gastronomiczno–mieszkalna – na tym obszarze również przewidziano miejsca noclegowe w postaci takich samych domków letniskowych, co w strefie „D”, jednak w tym wypadku wszystkie budynki połączono pergolą drewnianą, która będzie biegła nad pasażem spacerowym. Stworzyło to interesujące miejsce do przebywania w nim, a także dało cień przed budynkami. Wyżej wspomniany ciąg pieszy prowadzi od samego wejścia na półwysep, aż do placu przed główną restauracją, na którym umiejscowiono drewniane słupy i połączono je prętami, zabieg ten nadał miejscu charakteru bardziej „żeglarskiego”. Druga ważna aleja będzie biegła na przestrzał całej strefy, zaczyna się również od wejścia przez plac, a następnie pomiędzy budynkami restauracji, które tworzą pewien rodzaj bramy, aż do mostu zwodzonego. Przy tym ciągu pieszym, który tworzy oś widokową, wprowadzono również elementy małej architektury, a także zaprojektowano niską roślinność. Sam plac jak i budynek gastronomiczny zostały nakreślone na planie koła, na którym ustawiono komplety mebli, aby osoby mogły skosztować posiłek na świeżym powietrzu i podziwiać piękno zalewu. Aby spotęgować widoki, na dachu restauracji przewidziano zielony taras, na który również można się dostać i posiedzieć, a przy okazji podziwiać niesamowity widok na cały teren. Od południowej części terenu zaprojektowano również pływające pomosty drewniane, usytuowane prostopadle do terenu, do których będzie również można mocować sprzęt wodny.

G – strefa parkowa – kompozycja przestrzenna została zaprojektowana w formie swobodnej, nawiązującej do ogrodów angielskich. Poprowadzono kręte ciągi piesze, aby osoby, które mają ochotę w spokoju pospacerować udały się właśnie tutaj. Dużą rolę na tym obszarze odkrywa szata roślinna, w projekcie postanowiono zostawić większość drzewostanu, zostały wycięte pojedyncze jednostki z racji poprowadzenia ścieżek pieszych. Większość drzew jest w bardzo dobrym stanie, więc jedynie wprowadzono nasadzenia w celu zagęszczenia tkanki zielonej, aby teren przypominał w jak największym stopniu park. Przy skarpie graniczącej z zatoką wprowadzono również budynek hangaru, taki sam jak znajduje się przy budynku Ośrodka Żeglarskiego „Horn”, jak również na cyplu, aby projekt w całości był spójny i jednolity. Jak we wcześniejszej strefie „D” wprowadzono ciąg drzew i krzewów w celu odizolowania terenu przemysłowego od projektowanego założenia parkowego.

H – strefa plażowa – kluczowym elementem tego obszaru jest plaża piaszczysta, a także trawiasta, co sprawia możliwość korzystania przez dużą ilość osób z tego terenu. Kąpielisko przyległe, zostało oczyszczone i wyrównane dla potrzeb korzystających, na jego środku zaprojektowano długi pomost, który da możliwość spacerowania i skakania do wody, a także jest przedłużeniem łuku, jakie tworzą wszystkie pomosty, koncepcje ich można zauważyć na wyżej umieszczonym rzucie zagospodarowania zalewu. Ciągi piesze przez obszar prowadzą albo do kładki pieszej, które prowadzą nad torami, albo do zaprojektowanego niżej muzeum kolei.

I – strefa muzealna – obszar został tak zaprojektowany, aby wykorzystać istniejącą infrastrukturę kolejową, jaką są tory, na których umiejscowiono zabytkowe pojazdy szynowe, dzięki czemu teren będzie pełnił też funkcję edukacyjną. Wśród eksponatów postawiono również zwykłe wagony, które zaadaptowano, jako mieszkalne, co przyczyni się do zwiększenia bazy noclegowej, a przede wszystkim da możliwość zamieszkania w intere-

sującym miejscu, jakim jest wagon kolejowy. Natomiast południowe nabrzeże zalewu bagry zostało w większości pozostawione w takim stanie, jakim jest, ponieważ znajdują się tam szuwary w postaci pałek i traw wodnych, które są miejscem gnieźdzenia się ptaków. W nielicznych miejscach wprowadzono drewniane nieduże platformy dla wędkarzy. Zaprojektowano również szpaler drzew od strony nasypu kolejowego, aby stworzyć naturalną zaporę dźwiękoszczelną i poprawić panoramę od strony kolei, która w dużym stopniu zniweluje widzianą infrastrukturę kolejową.



Ryc. 4. Widok z lotu ptaka, źródło: projekt autora, 2011

Fig. 4 Bird's-eye view, source: author's project, 2011

DETAL I – PAWILON KAWOWY Z POMOSTAMI

Ogólną koncepcją detalu I jest zagospodarowanie terenu półwyspu północnego w postaci altany umiejscowionej na platformie drewnianej, wraz z pomostami do cumowania żaglówek i łodzi dla osób, którzy będą chcieli skorzystać z pawilonu kawowego.

Z powodu okresowych podniesień poziomu wody, a także niskiej wysokości terenu nad poziomem morza zdecydowano zbudować platformę 30 cm nad terenem, w celu zabezpieczenia obiektu przed ewentualnym zniszczeniem przez siły natury. Podest drewniany łączy się ze ścieżką na suchym lądzie, a następnie prowadzi nad wodą do platformy, na której stoi altana. Zabieg ten pozwolił ochronić w jak największym stopniu występującą zieleń na półwyspie, dzięki czemu siedząc na tarasie można podziwiać naturalną zieleń, która otacza nas z każdej strony.

Sam obiekt pawilonu został zaprojektowany wraz z platformą na planie koła. Jest obiektem o rozmiarach (18,4 x 18,4 m), który podstawę ma zbudowaną na 16 filarach, gdzie każdy z słupów został osadzony na fundamencie o głębokości 120 cm. Każde przęsło jest zrobione z drewna klejonego i wzmocnione czterema pierścieniami z tego samego materiału. Łączniki stykają się z filarami na wysokościach: 295, 350, 480 i 600 cm. Każdy z filarów po osiągnięciu 352 cm wysokości wygina się i łączy z ostatnim pierścieniem. W samym środku altany został zaprojektowany bar również na planie koła, który będzie obsługiwał gości korzystających z pawilonu. Jako elementy wyposażenia wprowadzono nowoczesne komplety mebli, w których użyto drewna i tkaniny przypominającej poszycie dachu całego obiektu. Te zabiegi spowodowały, iż zagospodarowanie całego cypla jest spójne i eleganckie. Natomiast fakt, że obiekt znajduje się z przy samym końcu opraco-

wania i co najważniejsze z dala od części rekreacyjnej, będzie to miejsce spokojnie i zdecydowanie bardziej ciche, co umożliwi prowadzenie na tym obszarze spotkań towarzyskich, a nawet biznesowych.



Ryc. 5. Wizualizacja altany, źródło: projekt autora, 2011

Fig. 5. Visualization on the arbor, source: author's project, 2011

DETAL II – PLAC GŁÓWNY Z PAWILONAMI WYSTAWOWYMI

Ogólną koncepcją zagospodarowania terenów na północ od zatoki jest projekt placu głównego, wraz z pawilonem wystawowym i infrastrukturą komunikacyjną oraz z wprowadzeniem nowej zieleni.

Teren znajduje się na lekkim podniesieniu, więc plac nie tylko będzie widoczny z daleka, ale również będzie zapewniał interesujące widoki z niego. Aby ułatwić dotarcie na teren zaprojektowano trzy ciągi schodów od strony południowej oraz wschodniej, gdzie każdy ma po 17 stopni plus spocznik. Natomiast od strony zachodniej wprowadzono główną aleję, która jest tak zaprojektowana, aby mogły z placu korzystać osoby niepełnosprawne i chore. Na jej przedłużeniu znajdują się dwa pawilony wystawowe, które przez połączenie na szczycie za pomocą metalowych prętów tworzą wizualną bramę wejściową na plac. Budynki o wysokości 3 metrów są zbudowane z takich samych materiałów jak altana kawowa tj. drewno klejone i poszycie wykonane z poliestru. Sam plac posiada dwie osie kompozycyjne na planie krzyża, gdzie w miejscu połączenia została zaprojektowana fontanna w postaci wodnych wytrysków z nawierzchni, która ma następnie swoje przedłużenie, jako kaskada pomiędzy schodami od południowej strony. Aby dodatkowo podkreślić osie widokowe zostały wprowadzone nieduże drzewa owocowe, które zapewnią cień osobom odpoczywającym. Ważnym elementem całego założenia są również elementy małej architektury, zwłaszcza ławki, które dodatkowo pokreśliły osie kompozycyj-

ne. Nawierzchnia została wykonana z płyt betonowych, które jak w wypadku placu przy parkingu idealnie współgrają z całym otoczeniem. Projekt został tak zrobiony, aby na placu można było realizować imprezy dla młodzieży, takie jak: żeglarskie, wystawy plenerowe, czy koncerty. Będzie to też idealne miejsce do spędzania wolnego czasu dla gości korzystających z domków letniskowych.



Ryc. 6. Wizualizacja placu głównego. Źródło: projekt autora, 2011

Fig. 6 Visualization of the main square. Source: author's project, 2011

PODSUMOWANIE

Projekt Zagospodarowania terenu zalewu Bagry w Krakowie przewiduje przywrócenia tego miejsca mieszkańcom Krakowa oraz turystom, a także powrót terenu do czasów świetności i popularności założenia, jaką cieszyło się w przeszłości.

Stworzenie nowego programu funkcjonalnego ma na celu nie tylko komercyjny użytek i rozrywkę użytkowników, ale także na ochronę i ocalenie niezwykle wartościowych terenów pod względem przyrodniczo-kulturowym. Dzięki nowej koncepcji stwarza się nadzieja na samowystarczalność w zakresie utrzymania budynków, jak i samego terenu parkowo-rekreacyjnego, na wysokim poziomie estetycznym. Takie działania pozwolą na ocalenie unikalnych terenów w skali miasta, jak nawet regionu. Ponieważ rzadko się zdarza żeby prawie w geometrycznym centrum dużej metropolii znajdowały się tereny nadające pod rekreację, odpoczynek a nawet możliwość popływania żaglówką.

Funkcja ośrodka rekreacyjnego w połączeniu z działalnością kulturową pozwoli na ponowne włączenie tego terenu w życie mieszkańców miasta. Ważnym elementem będzie promocja miejsca, a także uświadamianie społeczeństwa o możliwościach, jakie niosą „nowe bagry” tj. przede wszystkim czynny wypoczynek poprzez uprawianie sportów.

Wszystkie założenia projektowe zostały odniesione z wytycznych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a także studium zagospodarowania i kierunków przestrzennych miasta. Natomiast całość projektu zaprojektowano tak, aby w pełni wydobyc walory miejsca i zapewnić ochronę wysokim wartościom przyrodniczym i estetycznym całego założenia.

RECREATION AREA IN THE CITY – THE REVITALIZATION OF THE LAGOON BAGRY IN KRAKOW

THE REVITALIZATION OF THE LAGOON BAGRY IN KRAKOW

The topic for this Master Thesis regards the concept of managing the territory of Bagry reservoir. The area in question encumbers about sixty hectares, which are rich in natural values and cultural importance. Furthermore, Bagry is a place often visited by the locals and tourists of Krakow.

It is hard to estimate the exact time when Bagry came to be what they are today, especially because there is no direct evidence when the extraction of the aggregate began on the wetland. But it is strongly believed that it took place during World War II.

In the year 1945, when the German army retreated from Krakow, they managed to switch the water pumps off, which contributed to a swift filling of the trough in turn forming one of the largest water reservoirs in Krakow and region.

Initial familiarization with the terrain uncovered the rich historical and natural connection it has with the unique species of wildlife and vegetation, which stands as the main reason for carrying out this process in the broad spatial context.

Precise analysis of the terrain was made possible by becoming acquainted with the topographical maps, high-rise maps and the carrying out of local visions. Thanks to those, a valuable data was gained, for instance: topography of the terrain (covering the territory in question), urban assumptions together with the existing development as well as important axes and sightseeing locations, which became the foundations for creating this project.

The following stage was a deep and careful interpretation of the area development plan, and the study of a territory conditionings and development directions for Bagry lagoon and its surrounding areas. As a result of this, a light shone upon what kind of problems the future concept may bring forth.

The last stage of the terrain analysis was the valorization of the land by means of estimating its material and immaterial values for the particular architectural and landscape units.

On the basis of the previously gathered information, new procedures were specified and carried out.

The overall concept aims to arrange a composition of area through land management, recomposition and the creations of objects in order to create a new functional program, which will restore it for the residents and tourists, who use it often even despite its poor present condition

The range of Bagry lagoon project was narrowed to a body of water and its surrounding areas coming from the northern, northeastern, eastern and some of the southern part, which only provided for the transformation of unused railway tracks in order to build a railway museum.

Communication system, due to its poor condition or deficiency in some places, has been designed from scratch, and most importantly – the ground was hardened. The proposed system of paths has been designed for everyone to be able to reach every part of the site quickly and comfortably. There are places where alleys are led sinuously, especially in parts of the park foundation, which enable walking and reduces the intensity of the main traffic routes. Main avenue was led from the pedestrian footbridge over the railway, up to the huts on the other side of the coffee grounds.

Bagry lagoon area has been divided into zones with different properties and specialized architectural and landscape solutions, which will be described below:

A - parking-entrance zone - a first element of the foundation was designed primarily regarding those who arrive by car, resulting in a design of a large parking lot for 95 vehicles.

B - recreation area - This section assumes devoting the project to its main purpose-active recreation i.e. swimming, walking, yachting. The project is expected to create a more than two-hundred meter long beach, separated by bridges, which will isolate from each other the pools of different depths. This solution is about to bring a higher level of security, as well as the possibility to use it by people of different ages.

C - Sport area - The most prominent object in this area is a natural mound, whose shape has been improved. Furthermore, the path to the summit has been carved so you can admire the beautiful view over the whole area once you reach the top.

D - living area - most prominent in the area is a wooded hill situated just off the bay, with its picturesque location and a well-preserved vegetation that create a cozy square in the trees. This square is located off the beaten track, which will provide a calm and quiet place for contemplation and rest. The zone also introduced small bungalows of approximately 45 m², which created, as previously mentioned, the range of accommodation for young people and tourists who would like to spend a few days of summer in Krakow.

E - staging area sailboats - As mentioned earlier, the whole area is very picturesque, but the bay area is a truly exceptional beauty, which is why the project focuses much attention on the development of this space. From the first planning stage, it was assumed that this area will serve as a dock for mooring sailboats, which will give it the nature of the "Masurian lakes."

F - catering floor area - the area also provided accommodations in the form of the same summer cottages as in zone "D", but in this case, all the buildings are combined with the wooden pergola that run over the walking passage.

G - park area - spatial composition has been designed in the casual form, referring to the English gardens. Ideal place for peaceful stroll.

H - Beach area - a key element of this area is a sandy and grassy beach, which enables numerous people to use it.

I - museum area - the area has been designed to take advantage of an existing rail infrastructure, i.e. tracks, on which the historic rail vehicles are positioned. Thus, the area will serve an education role.

Through the creation of architectural design, two sites of the project were developed in detail:

The general concept of the Detail I are the northern peninsula in the form of an arbor localized on a wooden platform, along with docks to moor sailboats and for people who want to use the pavilion coffee.

Detail II of the project is located north of the bay and the concept is the main square, together with the exhibition pavilion and the communications infrastructure as well as the new greenery. The area is located on a small elevation, so the square will not only be visible from a distance, but also will provide interesting views from it.

The aim of the project is to create a place of recreation and relaxation for locals of Krakow, as well as creating an ideal resting place for tourists, which will enable the exploration of this once King inhabited City and architectural pearls of Malopolskie province.

By the combination of interesting terrain with creating meticulous and high-class project it will allow a revitalization of the terrain and making it inhabitable by the locals.

Throughout the project the author was trying to create an effect to intertwine with the idea of sustainable development strategy, which will give an opportunity to revitalize the whole area.

The terrain presented will be an ideal location for the organization of various events, sailing regattas, social meetings, outdoor exhibitions but above all it will be a great location for youth to spend their vacation time within the city.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Bieniarzówna J., Małecki J., Chwalba A., Mitkowski J. 2004. *Dzieje Krakowa: Kraków w latach 1945-1989*. Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- [2] Bogdanowski J. 1976. *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*. Wrocław. Ossolineum
- [3] Chytkowska E., 2008. Bagry . *Głos Podgórze – biuletyn informacyjny dzielnicy XIII*. 3 (41). Kraków: Urząd Miasta Krakowa.
- [4] Dąbrowska-Budziło K., 2002. *Treść krajobrazu kulturowego w jego kształtowaniu i ochronie*. Kraków. Zeszyty Naukowe Politechniki Krakowskiej nr 46
- [5] Kosiński W., 2009, „Twórczość architektoniczna – jako niezwykłość”, [w:] *Przestrzeń i Forma* nr 12, Szczecin, Wydawnictwo SFERA, ss.7-67.
- [6] Kosiński W., 2010, „Zespół krajobrazowy Kazimierz Dolny – Janowiec. Park Wiślany – Dwa Brzegi”, [w:] *Przestrzeń i Forma* nr 14, Szczecin, Wydawnictwo SFERA, ss.7-31.
- [7] Kosiński W., 2011, *Miasto i Piękno miasta*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, ss.200.
- [8] Krupa M. 2009. *Panoramy miast zabytkowych – ochrona i kształtowanie*. Kraków. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, s. 83-84.
- [9] Neufert E., 2008. *Podręcznik projektowania architektoniczno-budowlanego*. Wydawnictwo Arkady.
- [10] Welc-Jędrzejewska J., Kulesza-Szerniewicz E., Makowska B., Stieler E., Jagielska E. 2004. *Problematyka ochrony dziedzictwa kulturowego u zabytków w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – poradnik dla planistów*. Warszawa: Narodowy Instytut Dziedzictwa
- [11] Żurek, R. 2010. *Craspedacusta sowerbii – słodkowodna meduza Cz. I. Historia odkrycia, rozmieszczenie i systematyka*. Kraków: Instytut Ochrony Przyrody PA.

O AUTORZE

Absolwent Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej na kierunku Architektura Krajobrazu. Obecnie współwłaściciel pracowni architektoniczno – krajobrazowej „Land Art Projekt”. Pierwszą próbą zetknięcia się autora z tematem artykułu była praca dyplomowa obroniona w październiku 2011 roku.

AUTHOR'S NOTE

Graduated from the Faculty of Architecture at the Cracow University of Technology, majoring in Landscape Architecture. Currently, the co-owner of an architectural – landscape studio "Land Art Projekt". The first attempt to touch upon the question the author of the articles was the subject of thesis defended in October 2011.