

OPIS KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

UL. ZWYCIĘSTWA W GLIWICACH

NA ODCINKU OD RYNKU DO UL. STANISŁAWA DUBOIS

NUMER IDENTYFIKACYJNY: 10007



1. Analiza

Rozpoczynając pracę nad przedmiotem konkursu zaczęliśmy się zastanawiać, czy możliwe jest nawiązanie do historii ulicy wytyczonej w XIX wieku, a jednocześnie wykreowanie przestrzeni w wyrazie nowoczesnej, zgodnej z współczesnymi trendami rewitalizacji przestrzeni publicznych.

Podczas prac analitycznych wyznaczyliśmy główne czynniki kreujące ulicę Zwycięstwa (przed wojną Wilhelmstrasse) oraz jej otoczenie. Zwycięstwa jest główną ulicą miasta, łączącą od XIX wieku jego historyczne centrum - Rynek staromiejski - z dworcem, czyli jego centrum komunikacyjnym. Przez lata zmieniały się coraz bardziej okazałe kamienice stanowiące jej pierzeję, lecz funkcja osi łączącej te dwa centra miasta pozostała do dzisiaj niezmienną. W trakcie II Wojny Światowej zabudowa wokół ulicy uniknęła większych zniszczeń i do dziś kamienice cieszą oczy przechodniów. Zwycięstwa pozostaje wielkomięską ulicą handlową, wizytówką miasta i mając to na uwadze, tak powinna być traktowana podczas prac projektowych.

Ulica Zwycięstwa, a zwłaszcza jej najbliższe otoczenie, nie uniknęło przez dwa stulecia przeobrażeń. Wiele elementów jest już trudno dostrzegalnych, a ślady innych możemy zauważyć tylko na archiwalnych mapach i fotografiach. Najistotniejsze z nich to:

- Gliwice jeszcze na początku XX wieku były przecięte wieloma ciekami wodnymi. Ulicę Zwycięstwa przecinała nie tylko Kłodnica, ale również Dzika Kłodnica (Wilde Klodnitz, zwana również Potokiem Wiedeńskim - Wiener Bache) w starorzeczu w miejscu dzisiejszej Alei Przyjaźni. Ciek został zasypany na początku XX wieku, ale wybudowana aleja nosiła nazwę Wilde Klodnitz, a zaraz po wojnie Starokłodnicka. Kolejnym ciekim, który jeszcze po Drugiej Wojnie Światowej pojawia się na mapach, a którego ślady zostały usunięte dopiero na początku XXI wieku podczas budowy DTŚ, był Kanał Kłodnicki. Ciek wodny przecinał Wilhelmstrasse dokładnie w miejscu przebiegu południowej nitki DTŚ, a przy budynku GCH znajdował się pierwszy gliwicki port. Warto zwrócić uwagę, że kanał stanowił istotny element tożsamości miasta. Główny rozwój Gliwic w XIX wieku odbywał się w oparciu o przemysł i Kanał Kłodnicki, który pojawia się na niezliczonej liczbie przedwojennych pocztówek.
- Zachodnia pierzeja ulicy Zwycięstwa pomiędzy obecnymi ulicami Dolnych Wałów oraz Wyszyńskiego jest najstarszą pierzeją w tym rejonie - na początku XIX wieku w tym miejscu istniał ogród przypisany do Willi Oscara Caro.
- Tramwaj był związany z ulicą Zwycięstwa, istniał już od końca XIX wieku, aż do jego likwidacji w XXI wieku, a większość torowiska nie została dotąd zdemontowana.

Każdy z powyższych elementów wydaje się mocnym akcentem w historii ulicy, który warto upamiętnić, a jednocześnie wykorzystać do urozmaicenia przestrzeni.

Zwycięstwa jest ulicą długą, zasadne wydaje się stworzenie w jej ciągu przestrzeni o różnym charakterze.

Istotny jest również fakt, że nie zakładamy pełnego wyłączenia ulicy z ruchu ze względu

na przebieg wzdłuż niej trasy linii A4, której zmiana spowodowałaby wprowadzenie autobusu w zakorkowane ulice. W opinii zespołu projektowego pozostawienie ulicy Zwycięstwa jako przede wszystkim alei spacerowej z dopuszczeniem bardzo ograniczonego ruchu na przeważającej części, a także miejscem na towarzyszące usługi szczególnie w wybranych kluczowych miejscach stworzy przestrzeń z odpowiednio skrojoną formą do jej potencjału. Najbardziej problematyczną i przestrzennie zdegradowaną częścią ulicy Zwycięstwa jest odcinek przy tunelu nad trasą DTŚ. Wprawdzie po zachodniej stronie został stworzony Plac Europejski, jednak wschodnią stronę stanowi parking nad stropem tunelu oraz widoczne łącznice tunelu z ulicą Dworcową. W tej części brakuje domknięć urbanistycznych - otwarta jest oś widokowa nad tunelem DTŚ z jednej strony częściowo zakończona budynkiem Palmiarni Miejskiej, z wyłaniającymi się przy niej jezdniami DTŚ, z drugiej strony bez żadnego punktu przestrzennego kończącego tę oś. Z podawanych informacji podczas budowy DTŚ wiadomo, że strop nad parkingiem (pomiędzy ulicami Zwycięstwa i Dworcową) jest przygotowany na usytuowanie budynku kubaturowego nad nim. Taki budynek stanowiłby jednak nienaturalne przerwanie osi dawnego Kanału Kłodnickiego i jej zamknięcie urbanistyczne, w związku z czym powinien to być obiekt o wyższej randze funkcjonalnej od parkingu, np. obiekt związany z kulturą.

2. Idea

Głównym założeniem jest poskładanie pozornie odrębnych pomniejszych idei, przemyśleń, uwarunkowań historycznych w jedną całość. Podczas prac przyjęliśmy poniższe wytyczne ruchu:

- trasa autobusu A4 została zachowana na całej długości w obu kierunkach, zapewniając bezpośrednią obsługę Starego Miasta i Urzędu Miejskiego, omijając jednocześnie inne ulice o zwiększonym ruchu indywidualnym
- ruch samochodów zostanie ograniczony do minimum i poprowadzony w taki sposób by Zwycięstwa przestała być ulicą przelotową
- ruch rowerów zostanie rozdzielony na część dla rowerów poruszających się szybciej jak i o ruchu uspokojonym

Z powyższych założeń wprost wynika potrzeba zaprojektowania ulicy o charakterze bliższym miejskiej alei, a nie tylko deptaka dla pieszych. W ich konsekwencji, a także w nawiązaniu do przeprowadzonych analiz, zrodziła się idea przestrzenna oparta o poniższe punkty:

- ulica Zwycięstwa na swojej długości będzie płynnie zmieniać charakter od rodzinnego deptaku w okolicy Rynku (część wyłączona z ruchu) do miejskiej alei przy ulicy Dubois
- charakter posadzek i materiałów na całej długości ulicy będzie spójny i spinający całość
- odtworzony zostanie przecięcie trzech cieków wodnych (cieki obecnie nieistniejące symbolicznie w formie oczek wodnych i fontann) o odrębnych charakterach przestrzennych
- zieleń wysoka i niska powinna korespondować ze zróżnicowanym charakterem, każdej z części alei. W toku rozważań zdecydowaliśmy o rozróżnieniu gatunków drzew w poszczególnych częściach sprawiając, że w zależności

od okresów kwitnienia / przybierania jesiennych kolorów poszczególne części ulicy przejściowo stają się wizualnie pierwszoplanowe.

- powstałe punkty, place powinny otrzymać indywidualny w wyrazie charakter sprawiając, że aleja Zwycięstwa będzie między nimi łącznikiem, jednocześnie same w sobie będą stanowiły magnes przyciągający mieszkańców, w zależności od ich upodobań, pory roku czy dnia.

Proponujemy idee alei płynnie zmieniającej charakter, kolejno od strony południowej:

- A. Część od Rynku do ulicy Dolnych Wałów stanowi przestrzeń staromiejskiego deptaku, wyłączonego z ruchu kołowego z wyjątkiem dojazdu do posesji i do placu Inwalidów Wojennych - jezdni obligatoryjnie oznaczona znakiem Strefa Zamieszkania. W obszarze wyznaczonej jezdni wyodrębnione są pasy dla rowerów w układzie "drogi 2-1", pozostała przestrzeń stanowi deptak dla mieszkańców. Proponujemy pozostawienie obecnej granitowej nawierzchni z delikatną poprawą jezdni - zmniejszeniem jej obszaru, uspokojeniem ruchu przez korektę przebiegu, wprowadzenie rozrzuconych w obszarze drzew korespondujących z nieprostoliniowym przebiegiem tego odcinka.
- B. Część od ulicy Dolnych Wałów do ulicy Kardynała Stefana Wyszyńskiego. Wprowadzony jeden szpaler wysokich drzew od strony zachodniej bezpośrednio nawiązuje do dawnego ogrodu Willi Caro w miejscu zachodniej pierzei na tym odcinku. Jednocześnie w tym miejscu w ramach zieleńców i łąk kwiatnych proponujemy pozostawienie relikwów torów tramwajowych stanowiących pamiątkę. Jezdnia poszerza się do 6m w układzie "2-1". Autobusy jeżdżące na tym odcinku powinny korzystać z jej środkowej części, skrajne pasy rowerowe wykorzystując tylko w przypadku koniecznej mijanki (zgodnie z obecnymi rozkładami A4 mijanki nie powinny się zdarzać w przypadku braku opóźnień). Pozostała przestrzeń stanowi deptaki spacerowe z dopuszczonymi wolno poruszającymi się rowerami (np. dzieci), są na tyle obszerne, aby pomieścić dodatkowe aktywności (np. małe ogródki usług w przyziemiach kamienic). Jezdnię oraz chodniki proponujemy wykonać bez krawężnika, zmieniając jedynie materiał - jezdnie jako beton wylewany o kolorze maksymalnie zbliżonym do płyt granitowych, chodniki z płyt granitowych.
- C. Plac przed Urzędem Miejskim proponujemy zachować w obecnej formie. Część ulicy przy tym placu dostosowujemy do niego formą niskiej zieleni (okrągłe zieleńce), zachowujemy jezdnię tylko dla autobusów (przerwany ciąg dla samochodów) w betonowej posadzce, chodniki z płyt granitowych. Istotną częścią stanowiącą wyjątkowy charakter tego miejsca jest Kłodnica, którą przeznaczamy na zielone bulwary, z alejami spacerowymi ciągnącymi się jej nabrzeżem docelowo przez całe miasto. Nabrzeża Kłodnicy stanowią park liniowy (znakomity dla np. biegaczy), z dopuszczeniem zalania alejek w poziomie rzeki w przypadku wyższego poziomu wody.
- D. Część od Kłodnicy do Alei Przyjaźni stanowi wielkomiejską aleję. 6m jezdnie jest przeznaczona dla autobusów oraz samochodów indywidualnych tylko jednokierunkowo - ze względu na przerwanie ciągu przy Urzędzie Miejskim ruch ten jest ograniczony tylko dla wyjeżdżających z okolic ulic Kłodnickiej, dalej (w części E) Barlickiego czy posesji przy Zwycięstwa. Zachowany jest układ jezdni 2 - 1. Dwa szpalery drzew dostosowane są do układu sieci, zapewniając zacienienie. Zachowane są materiały - jezdnie betonowa, deptaki z płyt granitowych.

- E. Aleja Przyjaźni - stanowi jeden z istotniejszych punktów. Proponujemy odtworzenie Dzikiej Kłodnicy w formie oczka, fontanny przypominającej ciek wodny kaskadowo spływający z okolic ulicy Dworcowej do ulicy Zwycięstwa. Obecne schody na aleję zlokalizowane w osi alei sprawiają, że mimo swej szerokości mało jest w niej przestrzeni na dodatkowe aktywności. W związku z powyższym schody na aleję są przesunięte na południe i schodzą bezpośrednio do poziomu wejść do lokali pod promenadą stanowiącą dojście do Teatru Victoria. Ten zabieg sprawia, że zlikwidowane zostają wszelkie ciężkie do wykorzystania zakamarki, a między Dziką Kłodnicą a tymi lokalami tworzy się wystarczająco dużo miejsca dla wprowadzenia ogródków gastronomicznych. Jednocześnie przesunięcie schodów pozwala na wykonanie niemal w osi alei Przyjaźni prawidłowego najazdu ścieżki rowerowej w ciągu Alei Przyjaźni oraz przeznaczenie części alei przy kamienicach od strony północnej tylko dla pieszych (obecnie ścieżka rowerowa niebezpiecznie oddziela ogródki kawiarniane od kamienic). Zakładamy sielski charakter tego fragmentu, nieco "wenecki" - miejsce, które w naturalny sposób będzie stanowić istotny punkt na mapie miasta z lokalami gastronomicznymi, a jednocześnie o innym charakterze, niż Stare Miasto.
- F. Część od Alei Przyjaźni do Placu Europejskiego ma charakter i funkcjonalność analogiczną do części D (od Kłodnicy do Alei Przyjaźni), ze względu na dobrany inny gatunek drzew w szpalerach obie części alei stają się ważniejsze i piękniejsze wymiennie, w zależności od pór roku.
- G. Plac Europejski - ma stanowić najbardziej wielkomiejski punkt w ciągu ulicy. Zakładamy wprowadzenie zabudowy od strony wschodniej (w miejscu obecnego parkingu) - ze względu na fakt, że budynek będzie stanowił zwieńczenie osi Skweru Europejskiego, powinien to być budynek wyższej rangi funkcjonalnej. Proponujemy docelowo umieszczenie w tym miejscu Filharmonii (tej funkcji subiektywnie w Gliwicach brakuje) lub innej instytucji wysokiej kultury o nietuzinkowej architekturze. Budynek powinien przykryć nie tylko istniejący strop tunelu, ale również obejmować część widocznych łącznic. Po drugiej stronie ulicy proponujemy wprowadzenie budowli stanowiącej domknięcie placu od strony Skweru Europejskiego, stanowiącej zadaszenie dla plenerowych wydarzeń kulturalnych (co pozwoli na ich organizację niezależnie od warunków atmosferycznych). Układ, forma i materiały jezdni oraz chodników w obrębie placu pozostają jak w części D i F. Jednocześnie proponujemy odtworzenie cieku Kanału Kłodnickiego w formie podłużnego ogrodu deszczowego, a bardziej miejskim charakterze od Alei Przyjaźni (z dopuszczeniem użytkowania np. przez małe dzieci). Fontanna przechodzi po obu stronach ulicy tworząc przesuniętą oś dawnego kanału.

3. Koncepcja ruchu.

Przewidujemy pozostawienie obecnego przebiegu autobusu linii A4. Ze względu na wprowadzenie układu jezdni 2-1 autobus będzie jeździł wolniej, niż na szerokiej obecnie ulicy. Układ 2-1 na całej długości daje możliwość szybkiego przemieszczania się rowerem (autobus w trakcie mijanki musi wykorzystać część pasa dla rowerów). Układ ruchu samochodów indywidualnych został przedstawiony na jednej z analiz - zakłada się prowadzenie ruchu jednokierunkowo z przerwaniem go w okolicach Urzędu Miejskiego tak,

na ulicy Zwycięstwa nie było ruchu przelotowego. Części ulicy przy Rynku powinna zostać wyłączona z ruchu z pozostawieniem tylko dojazdu dla mieszkańców tej strefy. Na całej długości zakłada się wykonanie jezdni z betonu wylewanego nie oddzielonego od części pieszych krawężnikiem, a jedynie rodzajem materiału (chodniki z płyt granitowych) oraz pasami zieleni.

4. Koncepcja zieleni.

W celu wprowadzenia idei zieleni zależnej od pór roku założono wprowadzenie zróżnicowanych gatunków drzew, np.:

- I. Część od Kłodnicy do Alei Przyjaźni: drzewa o liściach barwiących się na czerwono:
Klon zwyczajny (*Acer platanoides*) 'Crimson Sentry'
Czeremcha pospolita (*Prunus padus*) 'Colorata'
- II. Od Alei Przyjaźni do ul. Norberta Barlickiego: drzewa o zielonych liściach:
Dereń jadalny
Brzoza brodawkowata
- III. Od ul. Norberta Barlickiego do Placu Europejskiego: drzewa kwitnące na biało:
Świdośliwa Lamarcka

5. Podsumowanie.

Przedstawiona Idea wykracza poza przeobrażenie ulicy Zwycięstwa, ale prowadzi do ostatecznego upamiętnienia historii, rozwoju tej części miasta, jednocześnie tworząc atrakcyjne, nowoczesne w wyrazie przestrzenie, które stałyby się w naszym przekonaniu wizytówką miasta, dumą jego mieszkańców oraz stanowiły dla nich magnes zachęcający do spędzania czasu o każdej porze roku.