

Bulwary nadwiślańskie w Warszawie – rozwiązania studentów

Kinga Rybak, Kinga Zinowiec-Cieplik

Boulevards on
the Vistula River
Bank – Students'
Projects

Zajęcia z przedmiotu „Projektowanie krajobrazu miasta” prowadzonego w ramach studiów magisterskich na WOiAK w SGGW mają na celu przybliżenie studentom złożonego kontekstu przestrzeni miejskiej. Powiązania krajobrazowe i widokowe, jasne i czytelne dla każdego projektanta krajobrazu uzupełnione są w tym wypadku skomplikowanymi relacjami kulturowymi, historycznymi, społecznymi. Na nie znowuż nakładają się, szczególnie chronione w krajobrazie zurbanizowanym, wartości przyrodnicze. Zanim jednak studenci otrzymują zadanie o wysokim stopniu skomplikowania, jakim niewątpliwie był przykład Bulwarów nadwiślańskich, uczestniczą w zajęciach dających teoretyczne podstawy odnośnie struktur formalnych i funkcjonalnych składających się na krajobraz miasta.

Podstawą pierwszych zajęć były zasadnicze pojęcia dotyczące kompozycji urbanistycznej wprowadzone przez Kevina Lyncha (1960 r.) i Kazimierza Wejcherta (1984 r.), takie jak:

- najważniejsze punkty miasta – dominanty zwane również *landmarkami*,
- pośrednie formy orientacyjne w przestrzeni takie jak punkty charakterystyczne a także,
- główne osie kompozycyjne – *patos* – krzyżujące się w punktach węzłowych – nodes.

Ponadto studenci poznawali pojęcie wnętrza – dzielonego w zależności od proporcji na *architek-*

toniczne, urbanistyczne i krajobrazowe.

Wszystkie wymienione podstawowe elementy kompozycji urbanistycznej tworząc struktury miasta podlegają wzajemnym relacjom a zwłaszcza:

- sekwencja „prowadzenia – zatrzymania – wyprowadzenia”,
- oraz współzależności pomiędzy wnętrzami nazywane przez K. Wejcherta [Wejchert 1984] „wnętrzami sprzężonymi”.

Przy początkowym nauczaniu zastosowano obydwa powyższe pojęcia jako punkt wyjścia do tworzenia abstrakcyjnych struktur przestrzennych zderzających pojęcia formowania kompozycji z podświadomymi archetypami kultury.

„Prowadzenie – Zatrzymanie – Wyprowadzenie”, opierało się na obserwacji i rozpoznaniu w mieście trzech bazowych pojęć kompozycji urbanistycznej, a następnie na przetransformowaniu ich na prostą, często „przedmiotową” (w skali) formę. W ćwiczeniu liczyło się nie tylko zrozumienie tematu i wiarygodne przedstawienie powyższych pojęć, ale również oryginalność pomysłu będąca często niespodziewaną syntezą rzeczywistości. Dozwolone było operowanie dowolnym materiałem, fakturą jak i kolorem.

Przykładowa praca autorstwa Magdaleny Kozak wykorzystując papier i różowe plastikowe rurki, nawiązała do współczesnej estetyki filmów rysunkowych takich jak np. japońskie mangi. Prowadzenie jest tu-

Ryc. 1. Model Magdaleny Kozak

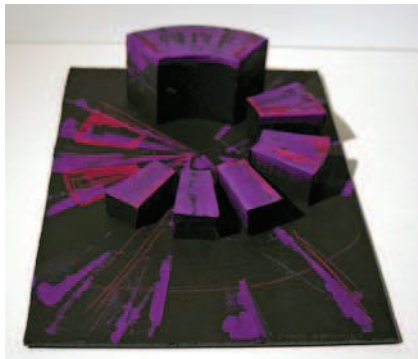
Fig 1. Model by Magdalena Kozak



taj rytmem prostych tekturowych, szarych elementów. Zatrzymanie zaś tworzy silny, różowy kontrast plastikowych słomek, ich rozrzedzenie stanowi wyprowadzenie. Natomiast Joanna Zimiańska w swoim modelu zaproponowała układ koncentryczny, który wariację na temat podziału koła. Odpowiednio zestawiona struktura ścian tworzy zarówno prowadzenie, jak i zatrzymanie i wyprowadzenie. Elementy graficzne namalowane pastelą nadają makiem dynamiki. Zupełnie inna była praca Doroty Letachowicz wykorzystująca przezroczystą siatkę i motyw drogi, przejścia i kolejnej drogi. Minimalistyczna forma oraz wycucie proporcji i kolorów powodują, że odbiera się tą kompozycję jako elegancją rzeźbę.

Ryc. 2. Model Joanny Zimiańskiej

Fig. 2. Model by Joanna Zimiańska

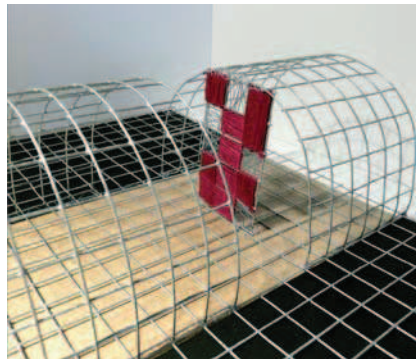


Pojęcie „wnętrz sprzężonych” jako kolejne zadanie miało zwrócić uwagę na zjawisko przenikania się przestrzeni pod względem formalnym i funkcjonalnym. Teoretyczne oraz abstrakcyjne podejście do rozwiązywanego problemu miało na celu nie tylko ideowe i syntetyczne zdefiniowanie pojęcia, ale także zajęcia stanowiska odnośnie relacji wewnątrz – zewnątrz: gdy mowa o „wnętrzu” to jego relacje zawsze będą określane w stosunku do tego co „na zewnątrz”.

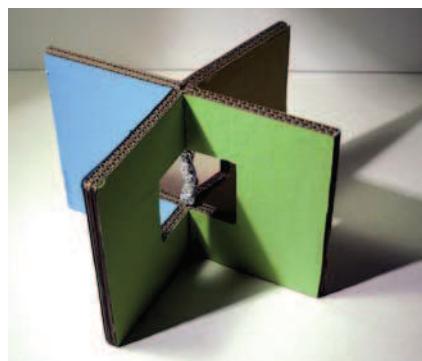
Aleksander Lech zaaranżował element sprzęgający w geometrycznym środku kompozycji. Połyskujący „słup” tworzy zarówno oś struktury w znaczeniu symbolicznym, jak i konstrukcyjnym. Natomiast zróżnicowanie kolorystyczne poszczegól-

Ryc. 3. Model Doroty Lechtachowicz

Fig. 3. Model by Dorota Lechtachowicz

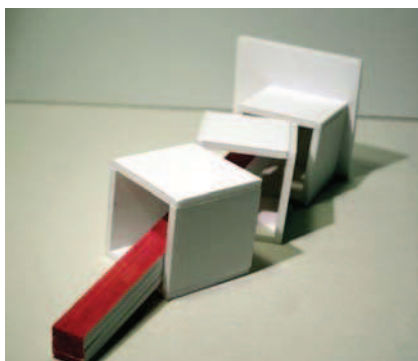


nych wewnątrz podkreśliło ich odmienną w symetrycznym układzie. Rafał Stompór natomiast przedstawił sprzężenie poprzez czerwony drewniany słup przenikający nałożone na niego monochromatyczne wnętrza. Lokalizacja tego słupa jest ruchoma, a mimo to zawsze buduje on oś i zaznacza centrum kompozycji, mimo że, nigdy nie osiąga położenia geometrycznego środka. Sytuacja czytelna jest zarówno w układzie wertykalnym, jak i horyzontalnym. Praca Katarzyny Grudnej to propozycja wyraźnie symboliczna, gdzie dwa półprzezroczyste walce tworzą koncentryczny układ „zawiniętych” wokół własnej i wspólnej osi, wzajemnie się przenikających wewnątrz. Centralna przestrzeń czerwonego walca przez swoją wyróżniającą się powłokę sta-



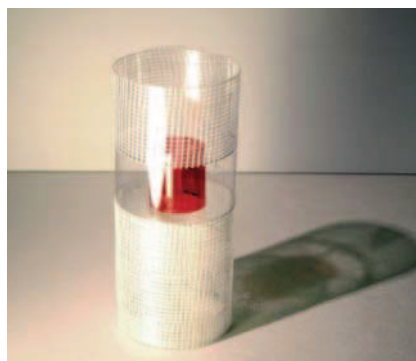
Ryc. 4. Model Aleksandra Lacha

Fig. 4. Model by Aleksander Lech



Ryc. 5. Model Rafała Stompóra

Fig. 5. Model by Rafał Stompór



Ryc. 6. Model Katarzyny Grudnej

Fig. 6. Model by Katarzyna Grudna

je się również „sacrum” całego układu. Z jej wnętrza poznanie otoczenia poddane jest filtracji materiału i barwy ścian. Ściany zewnętrznego walca o zmiennej fakturze i stopniu przezroczystości pozwalają na różnorodne doświadczanie kolorystyki i faktury, które nakładając się na siebie, tworzą helioplastyczny kalejdoskop.

W przedstawionych modelach najważniejszy był przekaz informacji i próba stworzenia „idei” wokół zasadniczych pojęć kompozycji urbanistycznej. Modele te przedstawiając symbolicznie zadane tematy zbliżyły się nieświadomie do archetypicznego modelu przestrzeni egzystencjalnej. Natomiast poszukiwanie symbolu idei zasadniczych pojęć stosowanych w urbanistyce, prowadzi do umiejętnego odnajdywania i/lub stosowania podstawowych elementów kompozycji urbanistycznej w rzeczywistym, współczesnym często trudnym w odbiorze krajobrazie miasta, co pokazują następne prace studentów dotyczące projektu lewobrzeżnego bulwaru nad Wisłą.

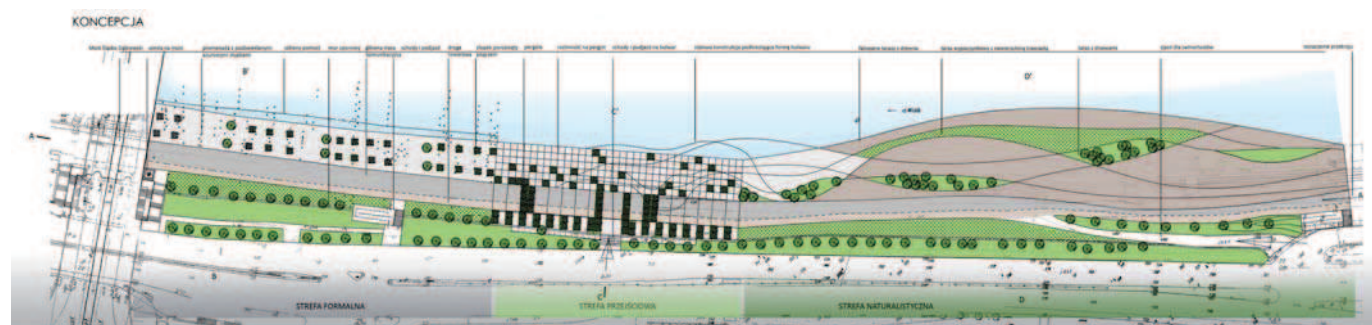
Prezentowane projekty przygotowywano w 3–4 osobowych gru-

pach, każda grupa zajmowała się wybranym odcinkiem bulwaru i każda zaproponowała indywidualne podejście do rozwiązywanego problemu stając się jednocześnie głosem w dyskusji na temat relacji miasta do rzeki. Etap projektowy poprzedzony został szczegółowymi analizami w zakresie historii tej części Warszawy, jej układu komunikacyjnego zarówno tras szybkiego ruchu jak i tras pieszych oraz rowerowych, powiązaniom widokowym i kompozycyjnym ze szczególnym uwzględnieniem panoramy Warszawskiej Starówki i powiązaniami z prawobrzeżną Warszawą, analizom poddane zostały tereny wartościowe przyrodniczo wymagające ochrony. Wszystkie prace projektowe miały także jednoznacznie określone minimum programowe, na które składały się: trasa spacerowa z miejscami odpoczynkowymi nad rzeką, miejsca bliskiego kontaktu z rzeką, punkty widokowe oraz trasa rowerowa. Każdy z zespołów w swojej pracy miał dać odpowiedź na pytanie czy przy danym odcinku bulwaru można organizować miejsca cumowania promów i statków. Każdy

z zespołów miał możliwość rozbudowywania programu rekreacyjnego.

Zespół Ewy Bujko, Mileny Jaszczak i Moniki Domanowskiej zajął się odcinkiem pomiędzy ul. Karową a mostem Śląsko-Dąbrowskim. Proponowana kompozycja zakładała silne zgeometryzowanie układu w najbliższym sąsiedztwie mostu Śląsko-Dąbrowskiego, które łagodnie przechodzi w układ o miękkich falujących liniach w bliskim sąsiedztwie skweru przy Centrum Nauki Kopernik. Całość podzielona została na trzy strefy: formalną, przejściową, naturalistyczną.

Każda ze stref wyróżniona została nieco odmiennym zagospodarowaniem. Ażurowe podświetlane słupki, z których część ma być porośnięta pnączami oraz prostokątny przezroczysty pomost nadały strefie formalnej geometryczną strukturę nawiązującą do ortogonalnej siatki ulic. Część słupków wchodzi w wodę stając się jednocześnie „szwem” łączącym rzekę z miastem. Strefę naturalistyczną budują falujące drewniane tarasy poprzęplatanie trawiastymi i drzewiastymi poziomami, two-



Ryc. 7. Koncepcja zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego (oprac. E. Bujko, M. Jaszczak i M. Domanowska)

Fig. 7. A concept of management of a section of the Vistula riverbank boulevard (by E. Bujko, M. Jaszczak and M. Domanowska)

przekrój poprzeczny B - B'



Ryc. 8. Przekrój przez strefę formalną (oprac. E. Bujko, M. Jaszczak i M. Domanowska)

Fig. 8. A sectional view of the formal zone (by E. Bujko, M. Jaszczak and M. Domanowska)

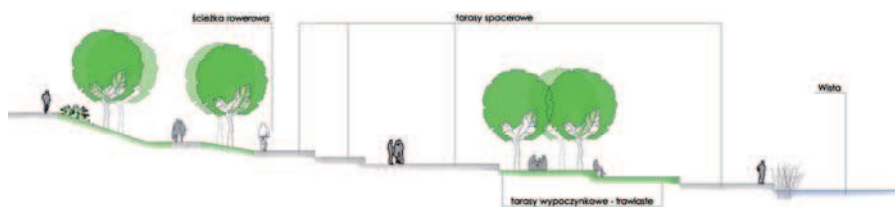
przekrój poprzeczny C - C'



Ryc. 9. Przekrój przez strefę przejściową (oprac. E. Bujko, M. Jaszczak i M. Domanowska)

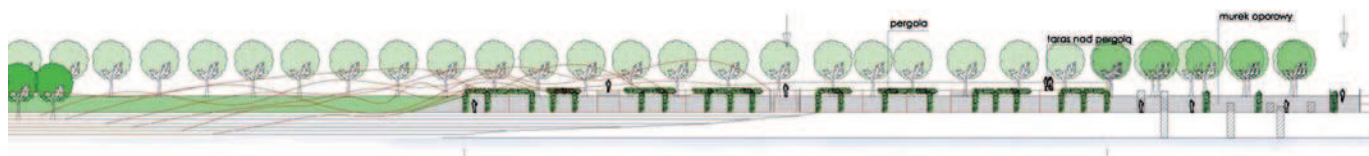
Fig. 9. A sectional view of the transition zone (by E. Bujko, M. Jaszczak and M. Domanowska)

przekrój poprzeczny D - D'



Ryc. 10. Przekrój przez strefę naturalistyczną (oprac. E. Bujko, M. Jaszczak i M. Domanowska)

Fig. 10. A sectional view of the naturalistic zone (by E. Bujko, M. Jaszczak and M. Domanowska)



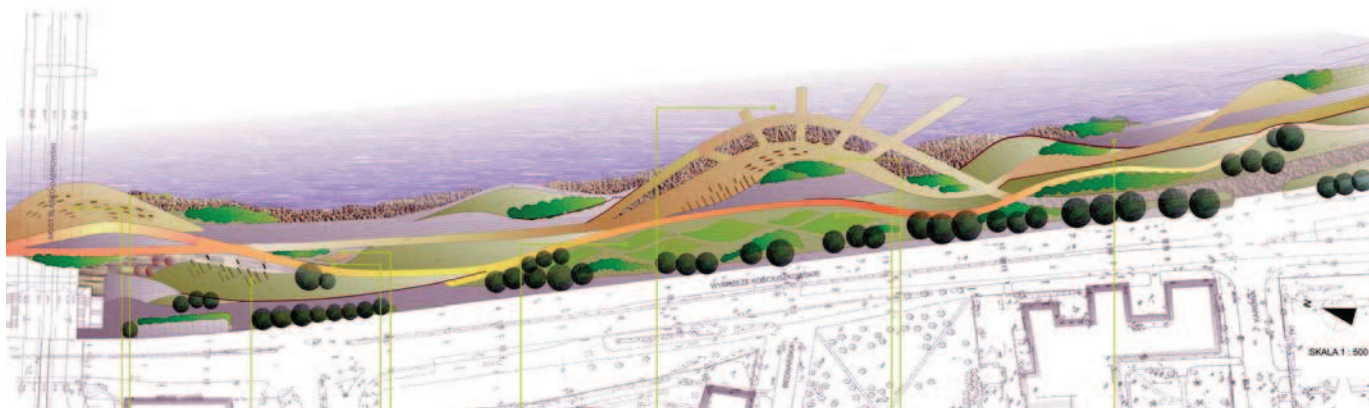
Ryc. 11. Przekrój podłużny pokazujący wnikanie elementów geometrycznych i naturalistycznych do strefy przejściowej (oprac. E. Bujko, M. Jaszczak i M. Domanowska)

Fig. 11. Horizontal section showing penetration of the geometric and naturalistic elements into the transition zone (by E. Bujko, M. Jaszczak and M. Domanowska)

rzając miejsca zatrzymania i odpoczynku. Tarasy zostały częściowo ujęte w schody schodzące do rzeki, co spełnia stawiany wymóg kontaktu z wodą. W strefie tej, formalnie łączącej bulwar z pobliskim skwerem oraz ogrodem biblioteki BUW, znajdują się stalowe konstrukcje, których geometria wynika z układu tarasów. Konstrukcje te przenikają do strefy przejściowej, która łączy w sobie uporządkowaną geometrię z frywolną organiką. Kompozycja ortogonalna w tej strefie została zaznaczona układem pergoli będących jednocześnie rozbudowanym systemem modułów słupków z pnąciami ze strefy geometrycznej. Konstrukcja pergoli, dzięki zróżnicowanym wysokościami terenu pełni także rolę tarasu widokowego.

Próba powiązania kompozycji geometrycznej z organiczną na stosunkowo, krótkim odcinku bulwaru, daje obraz jak mocno zróżnicowane jest najbliższe sąsiedztwo bulwaru i jak złożony choćby pod względem formalnym jest jego kontekst.

Inna praca zespołu Agnieszki Gasparskiej, Mżagdaleny Kowa-



Ryc. 12. Koncepcja zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego (oprac. A. Gasparska, M. Kowalewska, J. Krysińska, A. Kryska)

Fig. 12. A concept of management of a section of the Vistula riverbank boulevard (by A. Gasparska, M. Kowalewska, J. Krysińska, A. Kryska)

lewskiej, Joanny Krysińskiej i Anny Kryskiej, poświęcona temu samemu odcinkowi bulwaru, została oparta na kępowym układzie brzegów Wisły. Ideę projektową zaczerpnięto ze struktury morfologicznej rzeki, która jest charakterystyczna dla jej warszawskiego odcinka. W związku z tym proponowana kompozycja tworzy delikatnie falujący układ, chroniący roślinność przybrzeżną, z drewnianymi pomostami, niewielkimi wzniesieniami, organicznymi obsadzeniami traw rabatowych. Również i w tym projekcie uwzględniono schody – zejście nad wodę.

Natomiast program rekreacyjny rozbudowano o kawiarnię i galerię plenerową.

Proponowana kompozycja jest przykładem dużej wrażliwości autorów na walory rzeki, jej specyfikę i wpływ na kształtowanie się nadbrzeżnych terenów jak np. Kępa Potocka. Doprowadziło to autorki do wydobycia i podkreślenia, w kompozycji bulwaru, naturalnego charakteru Wisły.

Zupełnie odmienna jest propozycja Marty Ignaczak i Grzegorza Koperskiego obejmująca odcinek bulwaru na wysokości Starego Miasta.



Ryc. 13. Widok na nabrzeże od strony wejścia przy ul. Karowej w kierunku Mostu Śląsko-Dąbrowskiego (oprac. A. Gasparska, M. Kowalewska, J. Krysińska, A. Kryska)

Fig. 13. A view of the riverbank from the entry into Karowa street in the direction of Śląsko-Dąbrowski Bridge (by A. Gasparska, M. Kowalewska, J. Krysińska, A. Kryska)

W tym wypadku autorzy skupili się na funkcji brzegu rzeki jako miejsca przystani statków i promów, dając rozwiązanie zgeometryzowane, a zarazem eleganckie. Całość układu podzielono na trzy odmienne funkcjonalnie części zgodnie z przebiegiem przejść podziemnych projektując na ich osiach:

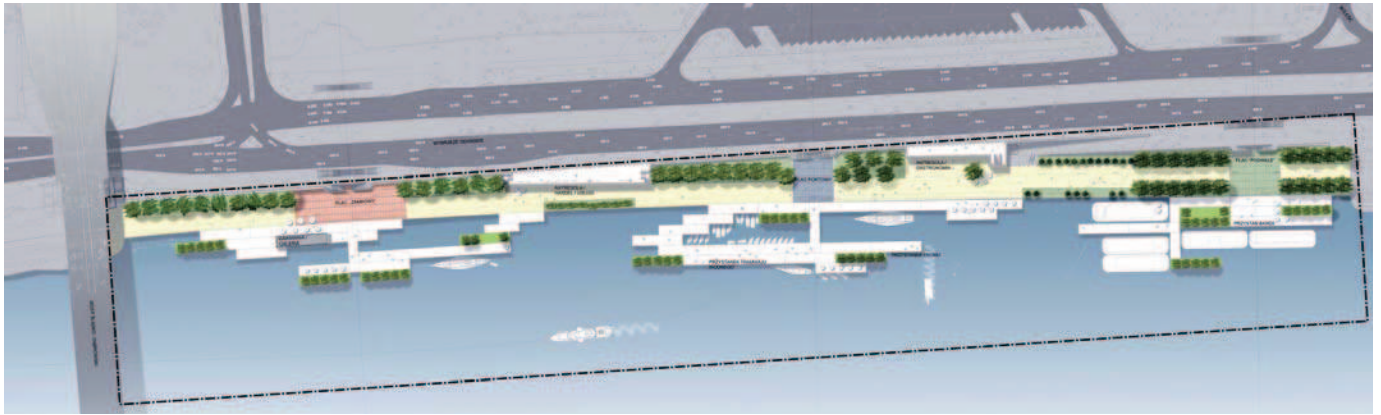
- plac Zamkowy – na wysokości Zamku Królewskiego,
- plac portowy – na wysokości Góry Gnojnej,
- plac Podwale – na wysokości Barbakanu.

Plac Zamkowy tworzy rozległą przestrzeń z kawiarnią i wchodzącym pomostem w nurt rzeki.

Plac portowy to przystań dla tramwajów wodnych i promów z rozbudowanym układem pomostów. Plac Podwale tworzy przystań barek. Między placem portowym i Podwale zlokalizowano antresolę z punktem gastronomicznym.

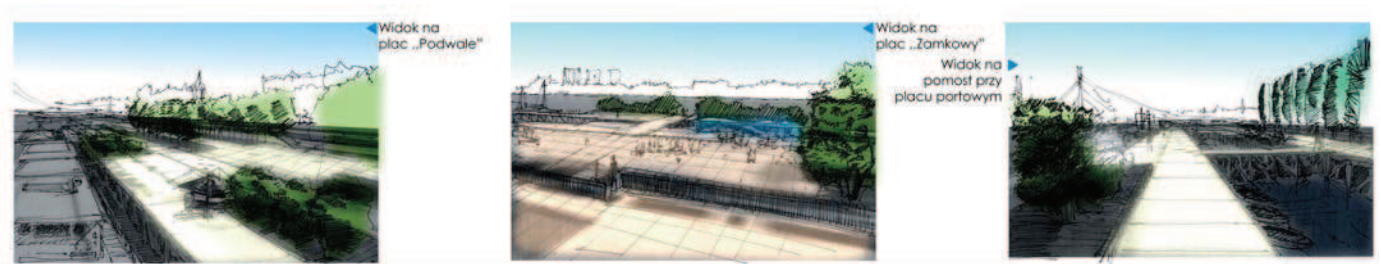
Projektowana kompozycja, poprzez wyjście pomostami w rzekę pozwala na dostrzeżenie panoramy Starego Miasta ponad murem oporowym, jaki oddziela bulwar od Wisłostrady.

Układ palców pod względem ich znaczenia w projektowanej strukturze jest bardzo czytelny:



Ryc. 14. Koncepcja zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego (oprac. M. Ignaczak i G. Koperski)

Fig. 14. A concept of management of a section of the Vistula riverbank boulevard (by M. Ignaczak and G. Koperski)



Ryc. 15. Widoki poszczególnych placów (oprac. M. Ignaczak i G. Koperski)

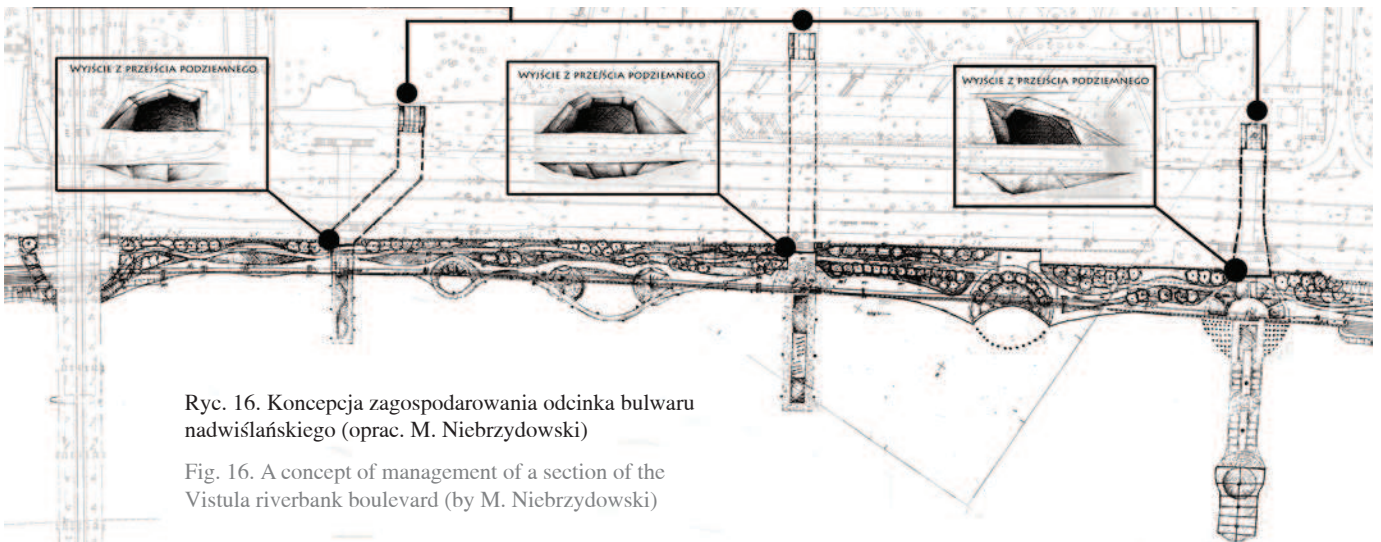
Fig. 15. Views of particular squares (by M. Ignaczak and G. Koperski)

- najistotniejszy, największy, i najbardziej prestiżowy to oczywiście plac Zamkowy, tworzący ważne miejsce spotkań,
- drugie miejsce zajmuje plac portowy – mniejszy pod względem powierzchni samego placu, większy pod względem powierzchni pomostów, staje się węzłem komunikacyjnym gdzie krzyżują się drogi lądowe z rzecznyymi,
- i ostatni najbardziej odległy – plac Podwale tworzy miejsce cumowania barek, których funkcja staje się

w tym wypadku najmniej publiczna a najbardziej prywatna w stosunku do pozostałych placów.

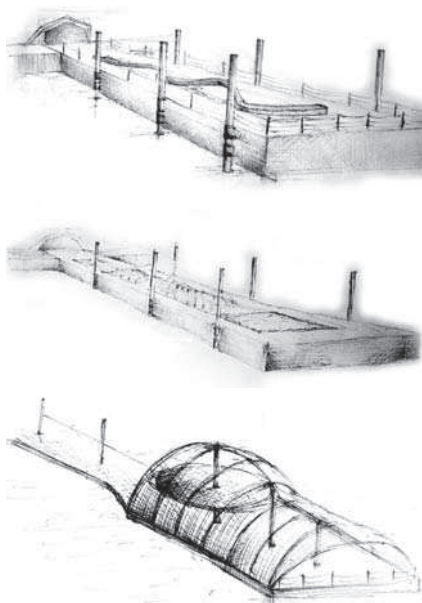
Projekt Marty Ignaczak i Grzegorza Koperskiego ukazuje przywiązanie jego autorów do rozwiązań urbanistycznych opartych na sztywnej siatce ortogonalnej. Mimo to, projektantom udało się uzyskać dynamiczny układ, dzięki zróżnicowanej wielkości poszczególnych wnętrz placów i powcinanych pomostów z licznymi uskokami i wewnętrznymi basenami.

Mateusz Niebrzydowski dał zupełnie odmienną odpowiedź na problem powiązania Starego Miasta z bulwarem. Mimo, iż zajął się on tym samym odcinkiem, co M. Ignaczak i G. Koperski to istniejące przejścia podziemne stały się w jego projekcie osiami nie tylko łączącymi bulwar ze Starówką, ale również i może przede wszystkim powiązania samej rzeki z miastem. Autor zaproponował w koncepcji udrożnienie przejść podziemnych pod Wistostradą na wysokości



Ryc. 16. Koncepcja zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego (oprac. M. Niebrzydowski)

Fig. 16. A concept of management of a section of the Vistula riverbank boulevard (by M. Niebrzydowski)



Ryc. 17. Widoki pomostów
(oprac. M. Niebrzydowski)

Fig. 17. Views of piers
(by M. Niebrzydowski)

murów oporowych nadając im charakterystyczną formę grot u wylotu, których pojawią się długie pomosty wchodzące w rzekę. Cała kompozycja nieco „barokowa” w swym wyrazie próbuje sprostać wymagającemu sąsiedztwu Starego Miasta i Zamku Królewskiego. Kręte drogi, mnogość form kolistych nieco przytłacza, rozbudowana dekoracyjność pomostów wymaga korekty i uproszczenia. Nie mniej jednak projekt ten jednoznacznie zajął stanowisko w dyskusji na temat jak „przejść” Wybrzeże Gdańskie, jak pokonać jego barierę i połączyć na nowo Starówkę z rzeką.



Ryc. 18. Koncepcja zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego
(oprac. A. Bagińska, J. Fabisiak i K. Garncarz)

Fig. 18. A concept of management of a section of the Vistula riverbank boulevard
(by A. Bagińska, J. Fabisiak i K. Garncarz)

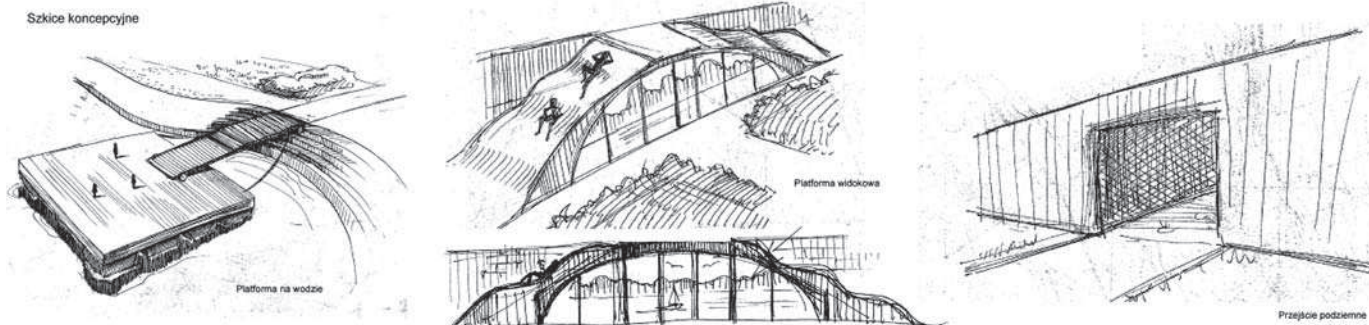


Ryc. 19. Model zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego
(oprac. A. Bagińska, J. Fabisiak i K. Garncarz)

Fig. 19. A model of management of a section of the Vistula riverbank boulevard
(by A. Bagińska, J. Fabisiak i K. Garncarz)

Bardziej udaną propozycją pod tym względem jest projekt autorstwa Aleksandry Bagińskiej, Joanny Fabisiak i Katarzyny Garncarz. Koncepcja ich nie tylko udrażnia przejścia pod Wybrzeżem Gdańskim, ale również je zwielokrotnia. Proponowany rytmiczny układ pięciu (a nie jak dzisiaj trzech) przejść podziemnych z pomostami – platformami wodnymi na ich przedłużeniu czyni kompozycję czytelną i klarowną. W tym wypadku każde z przejść jest równoważne z pozostałymi. Pomiedzy pomostami – platformami wodnymi projekt zakłada budowę platform wi-

dokowych równych z poziomem ulicy Wybrzeża Gdańskiego. W podziemiu, których, na obniżonym w stosunku do ulicy poziomie, zlokalizowane zostaną różnego rodzaju usługi np. przystanek tramwaju wodnego czy kawiarnia. Linia brzegowa natomiast pozostaje w kontraście do prostego układu platform. Jej falista i zestopniowana forma pozwala na bliiski kontakt z wodą, wzbogaca jednorodny rytm platform, a także urozmaica kompozycję czyniąc ją atrakcyjniejszą pod względem samej formy, ale również pozwalając na bogatszą ofertę wypoczynkową.

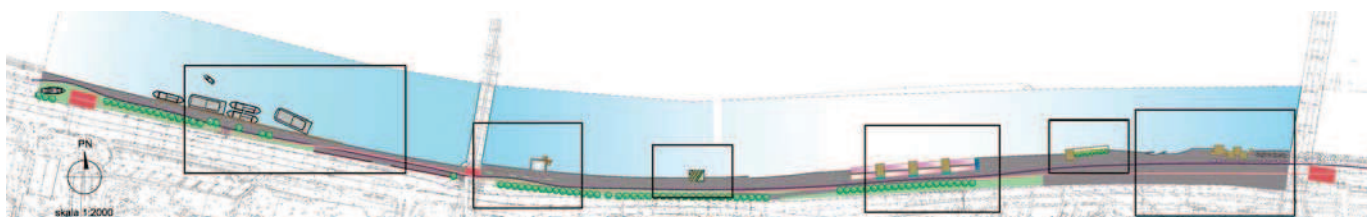


Ryc. 20. Widoki (oprac. A. Bagińska, J. Fabisiak i K. Garncarz)

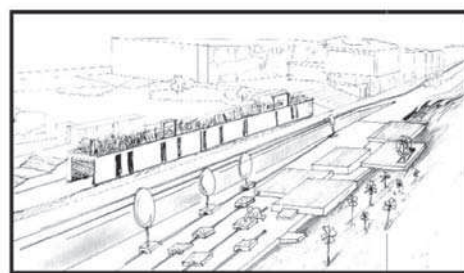
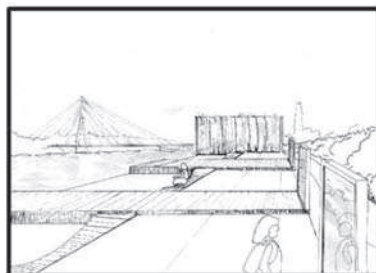
Fig. 20. Views (by A. Bagińska, J. Fabisiak i K. Garncarz)

Ryc. 21. Koncepcja zagospodarowania odcinka bulwaru nadwiślańskiego (oprac. P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)

Fig. 21. A concept of management of a section of the Vistula riverbank boulevard (by P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)

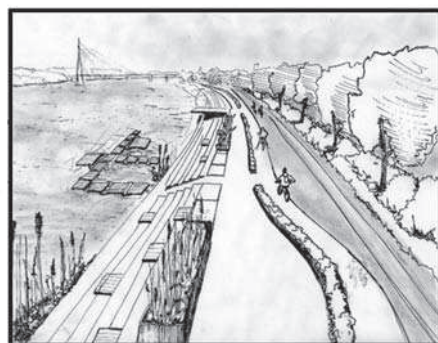


Ciekawą propozycję przedstawił zespół Pauliny Radek, Marty Muszyńskiej oraz Agaty Nawrot obejmując swym zasięgiem najdłuższy odcinek pomiędzy mostem Świętokrzyskim a Podwalem. Tak długi dystans pozwolił autorkom na sprecyzowanie i rozszerzenie oferty programowej o interesujący element, jakim jest kolejka „podróżująca w czasie”. Praca ta najsilniej ze wszystkich, nawiązała w swej idei do historii oraz przyszłości miejsca i jego najbliższego otoczenia. Projekt został podzielony na trzy strefy podobnie jak pierwsza z omawianych prac, jednak podział ten związany został nie z samą formą projektowanej przestrzeni, ale z jej relacjami do czasu. Powstała strefa przyszłości w najbliższym sąsiedztwie Centrum Nauki Kopernik, skierowana do ludzi młodych, będąca w swym założeniu miejscem spotkań z szeroko pojętą nauką i kulturą. Wyposażona w atrakcyjne ruchome siedziska, przesuwane na sznycach parasole, elementy poruszane siłą prądów rzeki i wiatru tworzy przestrzeń wybiegającą w przyszłość. Następna strefa – teraźniejszości to strefa uniwersalna, oferująca wypoczynek w bezpośrednim kontakcie z wodą i otaczającym krajobrazem. Zaprojektowano tu drewniane kładki nad wodą, a jedną z nich powiązano widokowo z wylotem kanału z Portu Praskiego po drugiej stronie rzeki. I ostanía strefa, na wysokości Starego Miasta – to strefa przeszłości. Kompozycja tej części bulwaru nawiązuje mocno do historii i pamięci miej-



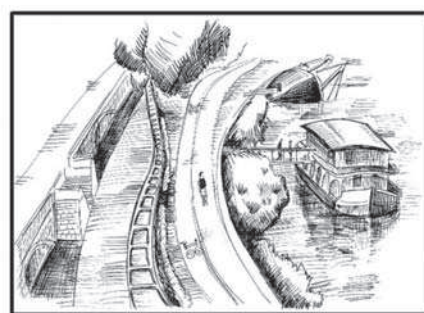
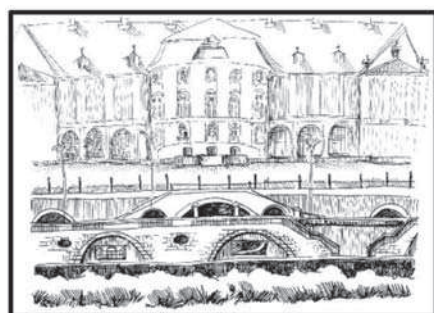
Ryc. 22. Strefa przyszłości (oprac. P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)

Fig. 22. Zone of the future (by P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)



Ryc. 23. Strefa teraźniejszości (oprac. P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)

Fig. 23. The present zone (by P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)



Ryc. 24. Strefa przeszłości (oprac. P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)

Fig. 24. Zone of the past (by P. Radek, M. Muszyńska, A. Nawrot)

sca. W tej strefie, obok barek – restauracji, projekt zakłada lokalizację, galerii starych zdjęć ukazujących historię tego miejsca wraz z jego najbliższym otoczeniem w tym historię panoramy Starego Miasta.

Wszystkie trzy strefy łączyć ma kolejka „podróżująca w czasie” przypominająca zabytkowy tramwaj przejeżdżający przez bulwar. Zarówno galeria zdjęć historycznych widoków nadwiślańskiej Warszawy jak trasa kolejki mają obok rekreacyjnego charakteru również istotną rolę edukacyjną.

Przedstawione projekty studenckie pomimo swoich niedociągnięć dają ciekawą odpowiedź na trudny temat wielopłaszczyznowych relacji pomiędzy strukturą miasta a brzegiem rzeki, historią a teraźniejszością miejsca, jego tożsamością. W tym wypadku brak doświadczenia zawodowego autorów okazał się zaletą, pozbawieni zahamowań wynikających z wiedzy i praktyki dokonali wyborów intuicyjnie poprawnych, często osiągając niepowtarzalne i ciekawe rozwiązania. Ich zaangażowanie, zapał, a także, co najważniejsze indywidualne podejście do tematu pozwoliły na przygotowanie różnorodnych rozwiązań od czysto formalnych stref geometrycznej, przejściowej i naturalistycznej przez place: Zamkowy, portowy i Podwale po falujące „kępy” czy trasy; od oszczędnego programu rekreacyjnego po rozbudowany program edukacyjny kolejki „podróżującej w czasie”; od delikatnych powiązań

widokowych z otoczeniem po jednoznaczne udrożnione przejścia pod Wybrzeżem Gdańskim.

Kinga Rybak

Kinga Zinowicz-Cieplik

Katedra Sztuki Krajobrazu
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego
w Warszawie
Department of Landscape Art
Warsaw University of Life Sciences – SGGW

Literatura

1. Böhm A., 1981, *O budowie i synergii wnętrza urbanistycznych*, Wyd. Politechnika Krakowska, Kraków.
2. Królikowski J. T., 1999, *Zastosowanie koncepcji Chrystiana Norberga-Schultza w badaniach nad architekturą krajobrazu* (praca doktorska), SGGW, Archiwum Katedry Architektury Krajobrazu, Warszawa.
3. Lynch K., 1960, *The Image of the City*, Cambridge Mass, M.I.T. Press, Cambridge.
4. Norberg-Schultz Ch., 2000, *Bycie, przestrzeń, architektura* [w:] „Murator”, Warszawa.
5. Papp S., 2002, *Przeźródlenie*, Universitas, Kraków.
6. Szmidt B., 1998, *Ład przestrzeni*, Kanon, Warszawa.
7. Warunki konkursowe na *Projekt architektoniczno-urbanistyczny lewobrzeżnego bulwaru Wisły na odcinku od Powiśla do Podzamcza w Warszawie*, TUP 2009.
8. Wejchert K., 1984, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Arkady, Warszawa.

9. Wejchert K., 1993, *Przeźródlenie wokół nas*, Fibak Noma Press, Katowice.

10. Yi Fu T., 1987, *Przeźródlenie i miejsce*, PIW, Warszawa.