

#MOST DLA MOSTU

„Doświadczenie ulicy jest kształtowane przez relacje między pieszymi i pojazdami. Przez większość XX wieku rekonfiguracja tkanki miejskiej była dokonywana przez samochód, z szaleniem negatywnym skutkiem dla tradycyjnego życia ulicy. (...) Nowe miasta nie sprzyjają społecznym interakcjom między nieznanymi. Zamknięcie dla ruchu samochodowego, które jest często łączone z prywatyzacją strefy publicznej, również może wyssać życie z tej przestrzeni, więząc ją między obwodnicami, na które przekierowano ruch samochodowy.“

Deyan Sudjic, Język miast

Powyższe słowa dyrektora Design Museum w Londynie i autora wielu publikacji poświęconych architekturze miast w sposób niezwykle czytelny i sugestywny odnoszą się do najważniejszych problemów przestrzennych współczesnych aglomeracji miejskich, inspirując jednocześnie do bardziej wnikliwych analiz dotyczących konkretnych przestrzeni wielkich miast w różnych częściach świata.

Dla nas takim właśnie punktem odniesienia stały się trasy szybkiego ruchu łączące centrum Warszawy z prawobrzeżną częścią miasta. Jedne, takie jak fragment trasy z Mostem Poniatowskiego, przecinają historyczną tkankę miejską; inne, takie jak Trasa Łazienkowska, są przeprowadzone przez bardzo atrakcyjne tereny Cypla Czerniakowskiego. Obie arterie łączy jedna wspólna cecha - w minimalnym i niewystarczającym stopniu są zintegrowane z przeległą częścią miasta.

Ze względu na fakt, iż stołeczną przestrzeń przecinają wspomniane trasy, ograniczając się jedynie do pełnienia funkcji komunikacyjnej, stała się ona z pewnością trudniej dostępna, a przez to bardziej „niehumanitarna“, czyli mniej atrakcyjna i przyjazna mieszkańcom. Taki obraz skłania do refleksji i rodzi pytanie: w jaki sposób przeobrazić tereny o tak ogromnej ilości ograniczeń w tętniące życiem miejsca, które przestaną być jedynie niewiele znaczącą przestrzenią pokonywaną przez mieszkańców Warszawy w drodze z punktu A do punktu B?

Wybierając za przedmiot analizy podmościa Warszawy, chcieliśmy poszukać odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób kształtować tę przestrzeń, aby stała się symbolem nowego wymiaru architektury rozumianego jako integrator dwóch płaszczyzn – miasta z miastem oraz ludzi z ludźmi. „Most dla Mostu“ to propozycja wykreowania swoistego rodzaju pomostu dla niewykorzystanych i pozbawionych ludzkiego istnienia warszawskich podmości. Uważamy, że wysoki stopień trudności uwarunkowań zewnętrznych, charakterystyczny dla tego ciągu komunikacyjnego Warszawy, stanowi dodatkowy czynnik motywujący oraz inspirowanie do poszukiwania niestereotypowych i ponadstandardowych koncepcji. Zaproponowana przez nas trasa łączy się z założeniami miasta stołecznego Warszawy, przechodząc między innymi przez planową kładkę pieszą, a także przez miejskie bulwary. Uzupełniamy tę niezwykle ciekawą i bogatą trasę poprzez zagospodarowanie obszarów pomiędzy ciągami komunikacyjnymi, pod mostami, w środku „ślimaków“ komunikacyjnych etc. Szereg zaproponowanych przez nas przestrzeni rekreacyjno-sportowych płynnie koresponduje z zielonym brzegiem Wisły. Warto dodać, iż funkcje realizowane w ramach wyżej wymienionych przestrzeni są niejako odporne na hałas arterii.

W cytowanym „Języku miast“ okazuje się, że te same ulice, przy odpowiedniej strategii, zarówno architektonicznej jak i politycznej, mogą stać się same w sobie rozpoznawalną marką. Harley Street, Savile Row, Wall Street czy Rodeo Drive to wielofunkcyjne ciągi przestrzeni rozpoznawalne na całym świecie.

Mamy nadzieję, że zaproponowana przez nas koncepcja zagospodarowania trasy wraz z terenami podmości w niedługim czasie stanie się świadectwem nowego podejścia do projektowania przestrzeni komunikacyjnych, które jednocześnie nada istotny walor architekturze naszej stolicy.