

BOGUSZ MODRZEWSKI*, KINGA RYBAK**, MICHAŁ BEIM***,
KINGA ZINOWIEC-CIEPLIK****

URBAN CONCEPTION OF NARUTOWICZ SQUARE – IN SEARCH OF HARMONY BETWEEN TRAFFIC AND CIVIC SPACE

KONCEPCJA ZAGOSPODAROWANIA PLACU NARUTOWICZA – W POSZUKIWANIU HARMONII MIĘDZY TRANSPORTEM A PRZESTRZENIĄ PUBLICZNĄ

Abstract

This paper presents assumptions of the urban conception of Narutowicz Square in Warsaw. The team of authors faced the problem of creating the public space in space that operates as an important public transport and traffic hub. The paper proposes an implementation of a modern interchange node, public and civic spaces, traffic calming according to the idea of *shared space*. These solutions were also collated with urban design, architecture and landscape architecture concepts.

Keywords: Narutowicz Square, public transport, public space, intermodal nodes

Streszczenie

W tekście zaprezentowano założenia koncepcji zagospodarowania placu Narutowicza w Warszawie. Zespół autorski stanął przed problemem ukształtowania przestrzeni publicznej w miejscu stanowiącym ważny węzeł transportu publicznego oraz drogowy. W pracy zaproponowano realizację nowoczesnego węzła przesiadkowego, przestrzeni publicznych, uspokojenia ruchu wg założeń *shared space*. Zestawiono te rozwiązania z koncepcjami urbanistycznymi, architektonicznymi i dotyczącymi architektury krajobrazu.

Słowa kluczowe: plac Narutowicza, transport publiczny, przestrzeń publiczna, węzeł przesiadkowy

-
- * Ph.D. Bogusz Modrzewski, Institute of Socio-Economic Geography and Spatial Management, Faculty of Geographical and Geological Sciences, Adam Mickiewicz University.
 - ** Ph.D. Kinga Rybak, Department of Landscape Art, Faculty of Horticulture, Biotechnology and Landscape Architecture, Warsaw University of Life Sciences – SGGW.
 - *** Ph.D. Michał Beim, Institute of Land Improvement, Environmental Development and Geodesy, Faculty of Land Reclamation and Environmental Engineering, Poznań University of Life Sciences.
 - **** Ph.D. Kinga Zinowiec-Cieplik, paysagiste CESP, Department of Architecture and Urban Design, Faculty of Architecture, Warsaw University of Technology.

Introduction

The impulse for this consideration was the urban contest announced in 2013 for the new development of the Narutowicz Square in Warsaw. Authors were faced with the task of reconciling the historical and cultural values of the square, its public space, with its highly traffic function. The main goal of the analysis was the assumption of limiting the space devoted to transportation while trying to create an interesting public space, which could contribute to the attractiveness of the surrounding area.

Historical background

Narutowicz Square, founded in 1923, was originally expected to become the heart of Warsaw-Ochota district erecting at the same time. It plays its role also today, but over the years has been dominated by the transportation functions. Although some changes were made during the postwar period, it occurred especially burdensome at the turn of the centuries, when a rapid increase in the automotive activity was noticed.

The first building, and a dominant at the same time, was the Church of the Immaculate Conception of the Blessed Virgin Mary. It was built according to a design of Oskar Sosnowski, derived from 1908 along the axis of Filtrowa St. Among the most important buildings around the square are: the Student Dormitory, a massive lumbering block which is a component of the so-called academic colony along with neo-Renaissance buildings at University St (DS Pineska) and Grójecka St (DS Bratniak). This complex, with residential buildings of Lubecki Colony, form a coherent frontage of east-south side of square of the radial system of internal streets: Supinski St and University St and the outside ones: Filtrowa St from the north and Grójecka St. from the west. This layout has become one of the guidelines for a proposed composition.

Supinski, University and Filtrowa streets are a specific set ending its run on Narutowicz Square, while Grójecka St is a one of the most important thoroughfares of the entire city. It should be denoted that, University St according to original plans was intended be the central axis of the newly formed district.

There are some significant memories associated to important historical events and cultural activities. For example, in the Income House of Saving Post Office at Filtrowa Street, the order to start the Warsaw Uprising was signed. Lubecki Colony, being a model architecture layout was used for outdoor film scenes in the prewar period. Also, Witold Gombrowicz's novel "Ferdynand" describes Narutowicz Square. Over the past decades, the Square has become a location of monuments and plaques commemorating historical events.

The Square have definitely significant emotional charge for residents of Warsaw and is definitely more than just a transportation hub.

Conditions and assumptions of the urban conception

Significant cultural values have forced protection, and even special emphasis of the following objects:

- individual monuments and historic architectural and urban system,
- places associated with the Warsaw Uprising,
- sites commemorating the patron saint of the square, Gabriel Narutowicz.

From the point of view of the historic urban composition, particularly important was: clearing the course of the compositional axis, focusing them on the dominant – in the Church of the Virgin Mary. The concept also takes into account the radial axis of the urban design (emphasized by the color of the floor). From the Akademicka Street the three squares were designed, also emphasizing the radial layout. Monuments and historical plaques were highlighted by the localization and greenery.

Today's square life is largely due to the presence of students who live in adjacent dorms. They represent a great potential for the creation of a fashionable space for meetings. Taking them into account, some benches, lawns, and the building of public transport functions (for maintenance of streetcar loop, tickets and social facilities for streetcar drivers) and restaurant (open to all interested). Great emphasis was placed on the design of so called small architecture, to achieve an attractive form of encouraging for meetings and fun.

Today, the square does not act as an integrating local civic space for Ochota district. It is a place that should be quickly crossed over, and decisively not a meeting, purchase or service place. Points for ticket sales located in the middle of the square does not play such a role, while trade is situated mostly only along the western and northern frontage. Wide streets, rarely arranged pedestrian crossings constitute a barrier to the further development of commerce.

Transportation does not only impeded the access to the site, but also occupies most of its central part. Most of the transport infrastructure is not only oversized but also unnecessary, such as five platforms tram only on the eastern side of the square for example. What's more, the amount of infrastructure makes the square a very uncomfortable interchange node. The distances between stops are very large, and configuration of platforms is unclear. Also the roads are too wide and inadequate to needs. In some places even withdrawn from service by the markings. At the same time in many traffic interrelations there is an absence of pedestrian crossings and sidewalks are narrower than should be. The square and its surroundings lack the cycling infrastructure.

The contest organizer has reserved two very important for the final concept, issues. The first: along Grójecka St two carriageways of two lanes (allowed to separate bus lanes) should remain. And the second: the square have to maintain an emergency tram terminus to allow conversion of vehicles in all directions and the constant loop bus as well. All these demands were included in the urban conception, but in order to make the optimum use of the space, a common bus and tram lane (tram- bus track) was proposed.

The urban conception of the Narutowicz Square

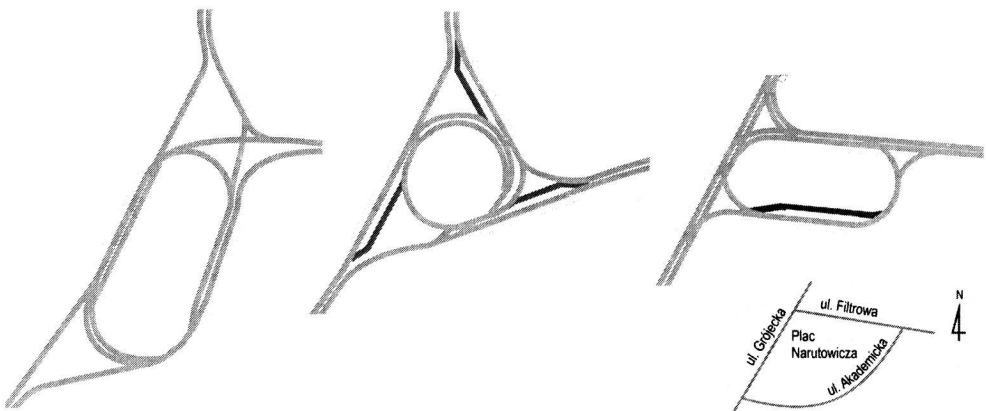
Prepared urban conception of redevelopment of Narutowicz Square is based on the assumption that a new organization of traffic and public space shape will favor different user activities. There are these which are necessary, related to transportation need within the interchange points as well as those related activities to social (cultural events, passive contacts) and recreational ones (leisure, eating, etc.).

It was assumed, that a public utility will be the most important premise for the project. It was underscored by consciously shaped urban interior composition, also largely open to additional activities of of users. To achieve this, the first step was to organize traffic infrastructure and systems to release space for further shaping of public space. Measures for the reorganization of transport were the starting point for further work.

The most important proposals for the development of the transport were:

- offset the transit along Grójecka St from the square itself,
- integrating of public transit in the northern part of the square,
- calming traffic on other streets,
- facilitating walking through the square and surrounding streets.

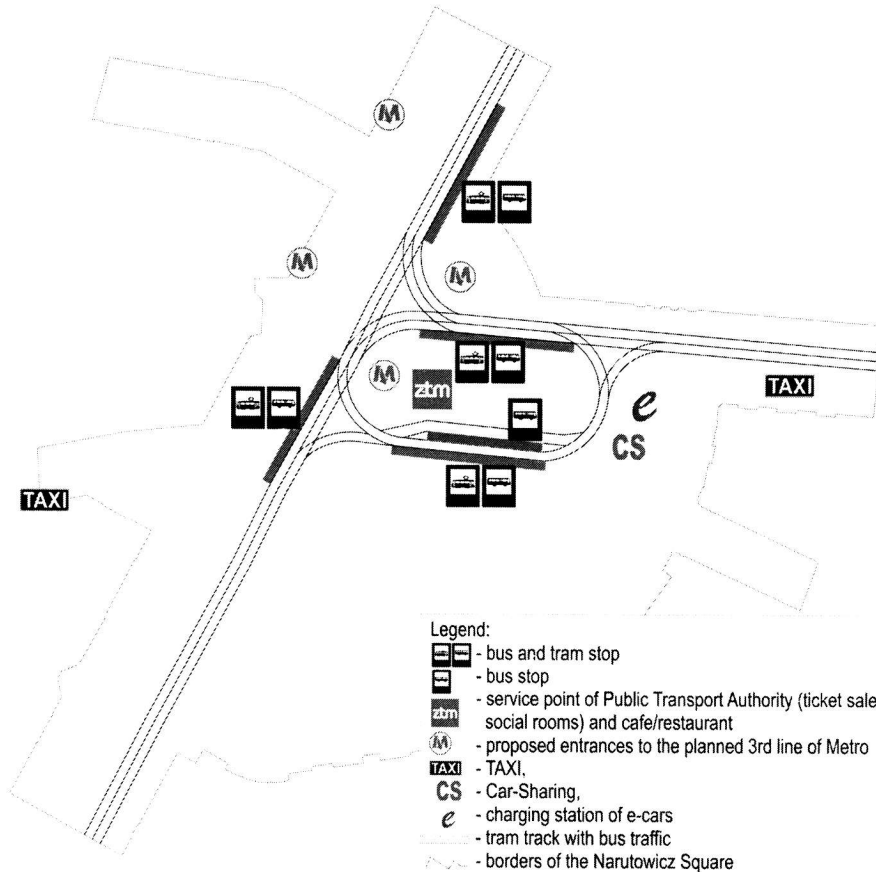
The most difficult task was to choose the optimal solution tram terminus (Ill. 1), which is aimed to serve as an emergency, allowing trams to return in all directions. It was proposed to integrate tracks with the square area (be free to cross-over) and the course of the bus along the tram tracks. Also the bus loop was intended to be inscribed into the tram terminus. This limits the unnecessary utilization of the square, and facilitates passengers changes.



Ill. 1. The search for the optimal shape of the tram and bus loop. Sample ideas and ultimately selected solution (to the right) (source: own)

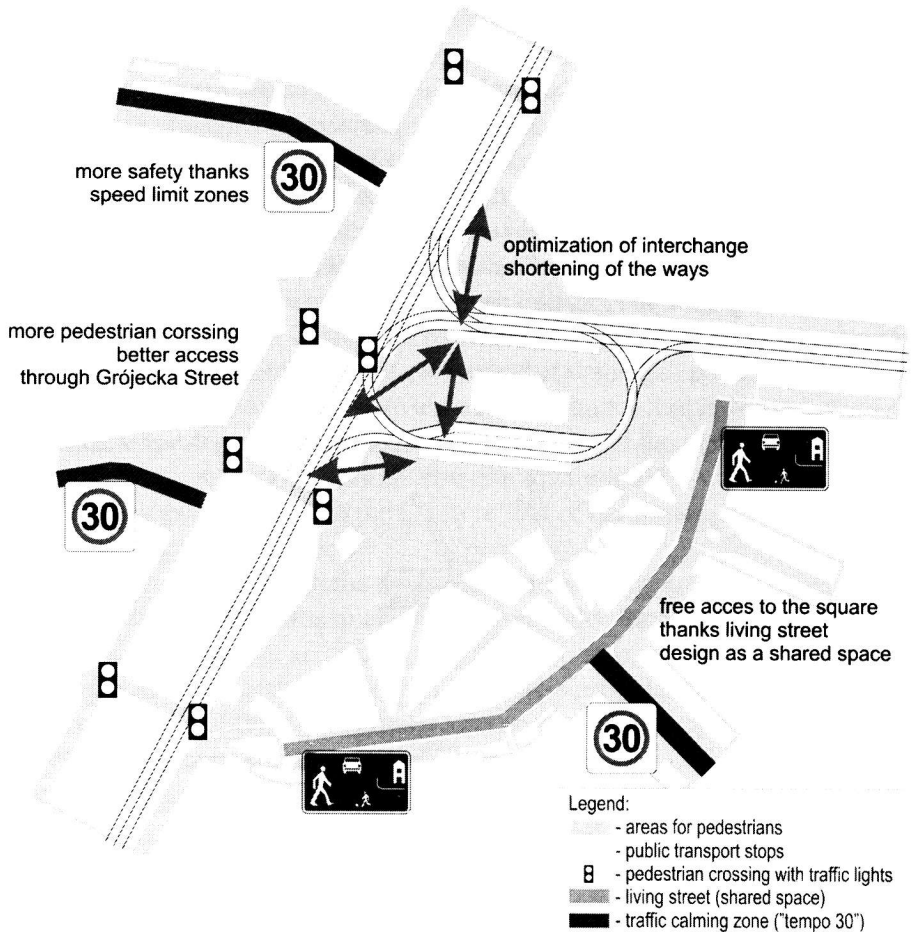
Il 1. Poszukiwanie optymalnego kształtu pętli tramwajowej i autobusowej. Przykładowe pomysły i ostatecznie wybrane rozwiązanie (po prawej stronie) (źródło: opracowanie własne)

Within the released square plate, the distribution of compositional viewing axis and paths network traffic paths (based on the key points of the matrix of compositional points) was analyzed. The space was divided into an “active” (associated with the interchange node) and “passive” (serving mainly leisure and meeting activities). The center point of the “active” area is a building in the middle of a tram loop, serving both for transportation service (ticketing, social facilities for drivers, traffic control etc.) and containing catering facilities (see Ill. 2). “Passive” space is an area which is an extension of the green in front of students home. Integrating element of this two spaces is a meeting point – a location designated by the characteristic water pond.



III. 2 and 3. Limiting the space occupied by the transport and improvement of the quality of the interchange and the pedestrian traffic was one of the most important goals for the project (source: own)

II. 2 i 3. Ograniczanie przestrzeni zajmowanej przez transport oraz poprawa jakości węzła przesiadkowego i warunków ruchu pieszego była jednym z najważniejszych celów projektu (źródło: opracowanie własne)



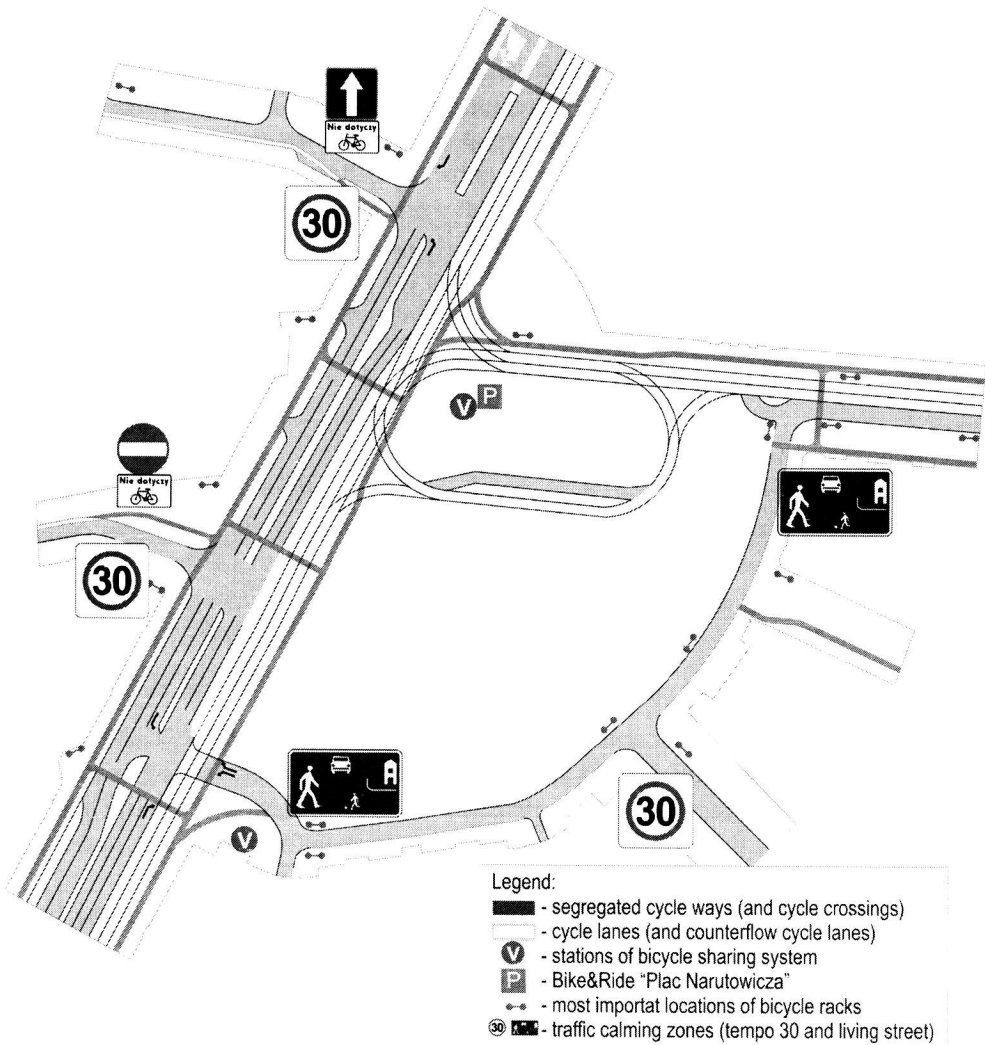
III. 2 and 3 cont.

II. 2 i 3 cd.

It was necessary to ensure the car traffic on all streets. Total street exclude from the car movement was impossible. It was decided, therefore, to calm the traffic on all streets outside Grójecka St (III. 3). At the same time the Akademicka Street was adopted to become the shared space.

By moving bus lanes on the tram track, it was possible to limit Grójecka Street to two lanes from each side, as it required by the competition rules. Only within intersections additional lane for left turn were designed on the Górecka Street. It should be emphasized that, in accordance with the expectations of the competition, traffic calming on the Filtrowa was proposed and the direct connection from Grójecka was removed. However, the possibility for car transit through Akademicka St was provided.

In terms of biking, mutual, two-way bicycle paths on both sides of the square were included. Within the square, the bike lanes were designed, as being a byway from the Filtrowa St and from the Uniwersytecka St. Along the other streets no bicycle routes were planned, with the exception of contra-flow bike lanes (Ill. 4). With these solutions 100% of start and destination points located within an area which was the subject of the project were possible to obtain by bike. On the square and next to the student dorm public bicycle stations were provided.



Ill. 4. The organization of cycling within the area of the Narutowicz Square (source: own)

Il. 4. Organizacja ruchu rowerowego w obszarze placu Narutowicza (źródło: opracowanie własne)

Landscape Assumptions

Due to the fixed square layout projection and the nature of buildings and facades surrounding Narutowicz Square any architectural interventions on the square frontage were improper – as it was treated as a closed and finite composition, not requiring any significant modification. Also on board of the square it was decided to limit the change to a minimum: to the transit building centered in the middle of the tram-bus loop. It was decided that these features will receive a legible and clear architectural setting for which the main inspiration were specific “crushed paper” form. Especially in the case of the transit center, undercut bleached object with curved glazing and transparent shelters, give the impression of smooth continuation in the third dimension and perspective vanishing lines set in the floor for pedestrian communication. It is lightweight architectural form located on the square, as if “in passing”. Solid Colors and its chiaroscuro should not depart from the nature of the square ground and leading perspective lines for the pedestrian observer.

Within the landscape project the radial pattern of streets composition was decided to be emphasized, especially by urban flooring system on the square, toward architectural dominant in the form of the church tower.

The composition of the square is designed as a dynamic system of oblique lines of walkable lines highlighted by intensity of greyscale game. The lightest shade of gray of architectural concrete sets a background to indicate dark graphite surface in stone as urban square axes – the extension of streets: Uniwersytecka, Supinski and Filtrowa. Additionally, in this composition dark gray stone indicate main directions of movement within the site (eg roads to get to bus). An additional element of the surface game, is that the axes from the following starting points on the periphery of Akademicka toward the James the Apostle church will slowly fade away in the square surface.

It should be noted that the urban axis distinction by use of surface were provided also along Akademicka St in the area of shared space. On this street color variation will also serve traffic calming: impact on driver behavior through the design of the street.

Another proposition concerns of the use of single poles raised in characteristic square locations (eg at intersections axis, etc.) as carriers of several strong headlights. This procedure minimizes the vertical elements in the composition; the entire lighting is complemented by the illumination: surface illumination for monuments and water boards and point lights for rotating chairs.

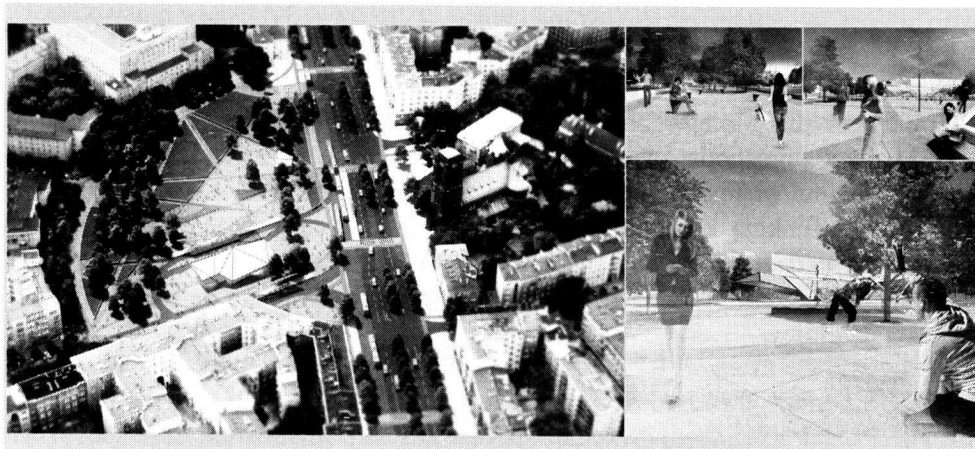
Urban furniture was designed as an integrated with low walls around the lawn area system of benches and seats. Within these walls bike stands were composed as a continuation of the mold seats with armrests and trash cans in the dynamic form of a cuboid base of the triangle (in relation to the dynamics of the plate division on the square). Also, along selected lines of traffic, a dynamic winding ribbons, integrated with benches, seats and sun loungers was proposed. The entire composition is supplemented by single swivel seats which forms a continuation of the evolving ribbon.

Greenery

Dynamic square board composition somehow automatically defined the green part. The project takes into account the present stand (except examples in a bad state of health) and tends to increase the participation of biologically active substance within the square.

In connection with the proposed unique space division for a green part – a kind of green square (associated with eastern frontage) and of a typical town square (central part) some of the trees were left in the plate surface.

Compared to today's composition of green, it was decided to use more efficient effects so that the wealth of species does not distract spatial order. In addition to formal reasons, visibility were important and feel of social security were important, as well as the usefulness of lawn area for various types of activity. Therefore, large areas of lawn intended for recreation was used. In special cases, more ornate and distinctive but low groundcover vegetation near the monument of the patron of the square was proposed.



III. 5. Narutowicz Square. The original author's concept for the competition (source: own)

II. 5. Plac Narutowicza w autorskiej koncepcji konkursowej (źródło: opracowanie własne)

Conclusion

Narutowicz Square is a very valuable area of the city of Warsaw, as well as a very difficult place in which it is crucial to reconcile the traffic functions, social ones and cultural heritage places.

On the one hand, the proposed urban conception sought to improve the traffic system. On the other, to create an attractive public space for leisure. By moving the tram and bus loops to the northern part of the square and moving both roadways of Grójecka to the

western part of the street, it has become possible. In addition, the space has been saved through the implementation of joint strips and joint stops for busses and trams.

With all these treatments it was possible to achieve synergy between the objective pursued to public space and interchange node. The reduction in the number of barriers (eg, necessary to overcome the traffic lights) was also possible, and shortening distances between stops, and interchanges with the same stop as well. The loop itself, through location of the catering business, became the center of an "active" part of the square, and not a hindrance in the rest. The place where you can seek not only passengers, but also other users of the square.

However, this concept of rebuilding the square but did not receive the prize in the competition, as these concepts, which allowed for commercialization of part of the square surface land were chosen.

Wstęp

Impulsem dla niniejszych rozważań był konkurs urbanistyczny ogłoszony w 2013 r. na zagospodarowanie pl. Narutowicza w Warszawie. Autorzy stanęli przed zadaniem pogodzenia wartości historyczno-kulturalnej placu, przestrzeni publicznej z funkcją komunikacyjną. Założeniami koncepcji było ograniczanie przestrzeni przeznaczony na transport przy jednoczesnej próbie stworzenia interesującej przestrzeni publicznej, która mogłaby przyczynić się do wzrostu atrakcyjności dzielnicy.

Tło historyczne

Plac Narutowicza, wytyczony w 1923 r., pierwotnie przewidywany był jako serce powstającej w tym samym czasie dzielnicy Warszawy-Ochoty. Tę rolę pełni do dzisiaj, jednak w miarę upływu lat został zdominowany przez funkcje komunikacyjne. Choć zmian dokonano w okresie powojennym, szczególnie uciążliwe stało się to na przełomie wieków, gdy nastąpił gwałtowny wzrost motoryzacji.

Pierwszą budowlą, a jednocześnie dominantą, był kościół św. Jakuba Apostoła. Został on wybudowany zgodnie z proj. Oskara Sosnowskiego z 1908 r. na osi ul. Filtrów. Do najważniejszych budowli wokół placu należy zaliczyć również Dom Studencki Akademik o masywnej i ciężkiej bryle będący elementem składowym tzw. kolonii akademickiej wraz z neorenesansowymi budynkami: przy ul. Uniwersyteckiej (DS. Pineska) i ul. Grójeckiej (DS. Bratniak). Kompleks ten wraz z budynkami mieszkalnymi Kolonii Lubeckiego tworzą spójną pierzeję wschodnio-południową placu z promienistym układem wewnętrznych ulic: Supińskiego i Uniwersyteckiej

oraz ulic zewnętrznych: Filtrową od północy oraz Grójecką od zachodu. Przebieg ten stał się jedną z wytycznych dla proponowanej jego kompozycji.

Ulice Supińskiego, Uniwersytecka oraz Filtrowa są ciągami kończącymi swój bieg na pl. Narutowicza, natomiast ul. Grójecka jako jedna z ważniejszych arterii miasta ma charakter przelotowy. Należy zaznaczyć iż, ul. Uniwersytecka w pierwotnych planach miała stanowić centralną oś nowo powstającej dzielnicy.

Z niektórymi obiektami wiążą się wspomnienia o ważnych wydarzeniach historycznych i kulturalnych. Przykładowo w Domie Dochodowym Poczty Kasy Oszczędności przy ul. Filtrowej został wydany rozkaz rozpoczęcia powstania warszawskiego. Kolonia Lubeckiego, będąc wzorcowym założeniem, w okresie przedwojennym wykorzystywana była do plenerów filmowych. Również Witold Gombrowicz w powieści „Ferdynand” opisuje plac Narutowicza.

Równocześnie na przestrzeni ostatnich dekad, plac Narutowicza stał się przestrzenią lokalizacji pomników i tablic upamiętniających historyczne wydarzenia. Plac zawiera więc duży ładunek emocjonalny dla mieszkańców Warszawy i stanowi zdecydowanie więcej niż tylko węzeł komunikacyjny.

Przesłanki i założenia koncepcji

Istotne wartości kulturowe wymusiły ochronę, a nawet szczególne podkreślenie następujących obiektów:

- poszczególnych zabytków oraz zabytkowego układu architektoniczno-urbanistycznego,
- miejsc związanych z powstaniem warszawskim,
- miejsc upamiętniających patrona placu – Gabriela Narutowicza.

Szczególnie istotne z punktu widzenia ochrony zabytkowej kompozycji urbanistycznej było udrożnienie przebiegu osi kompozycyjnych, skupiając je na dominancie – na kościele św. Jakuba Apostoła. W koncepcji uwzględniono również promienisty układ osi układu urbanistycznego (podkreślając to kolorem posadzki), natomiast od strony ul. Akademickiej zaprojektowano trzy place wejściowe, również podkreślające promienisty układ otoczenia. Pomniki i tablice historyczne zostały podkreślone przez lokalizację oraz zieleni.

Dzisiejsze życie plac zawdzięcza głównie obecności studentów, którzy mieszkają w przylegających akademikach. Stanowią oni duży potencjał na rzecz stworzenia z placu modnego miejsca spotkań. Z myślą o studentach przewidziano ławki, trawniki, a także budynek o funkcji komunikacyjnej (związanej z obsługą pętli, sprzedażą biletów i zapleczem socjalnym dla motorniczych) i gastronomicznej (dostępnej dla wszystkich zainteresowanych). Duży nacisk został położony na design obiektów małej architektury, aby miały atrakcyjną formę zachęcającą do spotkań i zabawy.

Obecnie plac nie pełni roli integrującej lokalną społeczność Ochoty. Jest to miejsce, które należy szybko przejść, a nie miejsce spotkań czy realizacji zakupów lub usług.

Punkty sprzedaży biletów na środku placu takiej roli nie pełnią, natomiast handel zlokalizowany jest z zasady tylko w zachodniej i północnej pierzei. Szerokie ulice, rzadko rozmieszczone przejścia dla pieszych stanowią barierę dla rozwoju handlu.

Transport obecnie nie tylko utrudnia dostęp do placu, ale również zajmuje większość jego centralnej części. Większość infrastruktury transportowej jest nie tylko przewymiarowana, ale również niepotrzebna, jak choćby pięć peronów tramwajowych tylko po wschodniej stronie placu. Co więcej, ilość infrastruktury czyni plac bardzo niewygodnym węzłem przesiadkowym. Odległości między przystankami są bardzo duże, a układ peronów jest mało czytelny. Także jezdnie są i za szerokie w stosunku do potrzeb, a w niektórych miejscach nawet wyłączone z ruchu za pomocą oznakowania poziomego. Równocześnie na wielu relacjach brakuje przejść dla pieszych, a chodniki węższe niż potrzeby, plac i okolice kompletnie pozbawione są infrastruktury rowerowej.

Organizator konkursu zastrzegł dwie bardzo istotne dla kształtu koncepcji kwestie: wzdłuż ul. Grójeckiej mają pozostać dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (dopuszcza się wydzielenie pasów autobusowych) oraz plac ma posiadać awaryjną pętlę tramwajową umożliwiającą nawracanie pojazdów we wszystkich kierunkach oraz stałą pętlę autobusową. Wszystkie te postulaty zostały uwzględnione w koncepcji, jednak w celu optymalnego wykorzystania przestrzeni zdecydowano się na realizację wspólnego dla autobusów i tramwajów pasa ruchu (torowiska tramwajowo-autobusowego).

Koncepcja zagospodarowania placu

Przygotowana koncepcja przebudowy pl. Narutowicza bazuje na założeniu, iż nowa organizacja ruchu oraz kształt przestrzeni sprzyjać będzie różnym aktywnościom użytkowników. Zarówno tymi koniecznymi, związanymi z przemieszczaniem się w obrębie węzła przesiadkowego, jak i związanymi z aktywnościami społecznymi (wydarzenia kulturalne, pasywne kontakty) oraz rekreacyjnymi (odpoczynek, spożywanie posiłków itp.).

Przyjęto, iż najważniejszą przesłanką projektu jest jego publiczna użyteczność, podkreślona przez świadomie ukształtowaną, ale w dużym stopniu także otwartą na dodatkowe aktywności kompozycję. Aby to osiągnąć, w pierwszej kolejności należało uporządkować systemy komunikacyjne, aby uwolnić miejsce pod kształtowanie przestrzeni publicznych. Działania na rzecz reorganizacji transportu stanowiły punkt wyjścia do dalszych prac.

Do najważniejszych propozycji w zakresie kształtowania przestrzeni transportu należały:

- odsunięcie tranzytu wzdłuż ul. Grójeckiej od płyty placu,
- skoncentrowanie przystanków transportu publicznego w północnej części placu,
- uspokojenie ruchu na pozostałych ulicach,
- ułatwienie poruszania się pieszo przez plac i otaczające ulice.

Najtrudniejszym zadaniem był wybór optymalnego rozwiązania pętli tramwajowej (il. 1), która z założenia ma pełnić rolę awaryjną, umożliwiając zawracanie tramwajów we wszystkich kierunkach. Zaproponowano integrację torowiska z płytą placu (możliwość swobodnego jej przekraczania) i przebieg linii autobusowej po torach tramwajowych. Również pętla autobusowa została wpisana w pętlę tramwajową. Ogranicza to zajęcie przestrzeni placu, a pasażerom ułatwia przesiadki.

Na uzyskanej w wyniku uwolnienia płyty placu przeanalizowano rozkład osi kompozycyjno-widokowych i wytyczono sieć ścieżek ruchu w oparciu o kluczowe punkty osnowy kompozycyjnej placu. Przestrzeń placu podzielona została na część „aktywną” (związaną z węzłem przesiadkowym) i „uspokojoną” (służącą głównie rekreacji i spotkaniom). Centrum przestrzeni „aktywnej” stanowi budynek na środku pętli służący zarówno obsłudze komunikacyjnej (punkty sprzedaży biletów, zaplecze socjalne dla kierowców, nadzór ruchu), jak i zawierający obiekty gastronomiczne (por. il. 2). Przestrzeń „uspokojona” stanowi obszar będący przedłużeniem ogrodów przed domem studenckim. Elementem integrującym obie przestrzenie jest punkt spotkań – wyznaczony przez lokalizację charakterystycznych pól wodnych.

Konieczne było zapewnienie ruchu samochodowego na wszystkich ulicach. Wyłączenie ich z ruchu było niemożliwe. Zdecydowano się więc dokonać uspokojenia ruchu na wszystkich ulicach poza Grójecką (il. 3). Równocześnie ulica Akademicka przyjęła kształt *shared space*.

Dzięki przeniesieniu pasów autobusowych na torowiska, możliwe było ograniczenie ulicy Grójeckiej do dwóch pasów ruchu w każdą ze stron. Tak, jak wymagały to założenia konkursu. Tylko w obrębie skrzyżowań zaprojektowano na ul. Góreckiej dodatkowy pas ruchu do skrętu w lewo. Należy podkreślić, że zgodnie z oczekiwaniami konkursu, dokonano uspokojenia ruchu na ul. Filtrowej i zlikwidowano bezpośrednie połączenie dla ruchu samochodowego z ul. Grójecką. Dopuszczono jednak możliwość przejazdu przez ul. Akademicką.

W zakresie ruchu rowerowego przewidziano obustronne, dwukierunkowe drogi rowerowe po obu stronach placu. Na placu zaprojektowano drogi rowerowe będące skrótem od ul. Filtrowej i od ul. Uniwersyteckiej. Przy pozostałych ulicach nie zaplanowano dróg rowerowych, z wyjątkiem kontrapasów (il. 4). Dzięki tym rozwiązaniom uzyskano obsługę rowerem 100% źródeł i celów podróży położonych na obszarze będącym przedmiotem projektu. Na płycie placu oraz przy Akademiku przewidziano stacje rowerów publicznych.

Założenia krajobrazowe

Ze względu na ustalony rzut i charakter brył i elewacji budynków współtworzących zarys placu Narutowicza zrezygnowano z jakichkolwiek interwencji architektonicznych w pierzei placu – traktując ją jako zamkniętą i skończoną kompozy-

cję, nie wymagającą modyfikacji. Również na płycie placu starano się ograniczać ingerencję do minimum: do budynku centrum komunikacyjnego w środku pętli tramwajowo-autobusowej. Zdecydowano, iż funkcje te otrzymają czytelną i jasną oprawę architektoniczną, dla której główną inspiracją stała się specyficznie złożona „papierowa” forma. Zwłaszcza w przypadku centrum komunikacyjnego, podcięcie obiektu rozjaśnionymi przeszkleniami wraz z zagiętymi, transparentnymi wiatami przystankowymi, mają sprawiać wrażenie płynnej kontynuacji w trzecim wymiarze i perspektywie zbiegu, wyznaczonych w posadzce linii komunikacji pieszej. Jest to lekka bryła architektoniczna „położona na placu”, jakby mimochodem. Kolorystyka bryły i jej światłocień nie powinien odbiegać od charakteru płyty placu i wiodących linii perspektywy pieszego obserwatora.

Przy projekcie kompozycji krajobrazowej zdecydowano się podkreślić promienisty układ ulic poprzez układ posadzki urbanistycznej na samym placu dążący do dominanty architektonicznej w postaci wieży kościoła.

Kompozycję płyty placu zaprojektowano jako dynamiczny układ skośnych kierunków tras komunikacji pieszej podkreślonych zróżnicowaniem intensywności odcienia szarości, stosując grę kolorami. Najjaśniejszy odcień szarości wysokogatunkowego betonu architektonicznego stanowić miał tło dla wskazania za pomocą ciemnografitowej nawierzchni kamiennej osi urbanistycznych placu – przedłużenia ulic Uniwersyteckiej, Supińskiego oraz Filtrowej. Uzupełnieniem tej kompozycji są wyznaczone ciemnoszarym kamieniem główne kierunki przemieszczania się w obrębie placu (np. drogi dojść do przystanków). Dodatkowym elementem gry nawierzchnią jest kompozycja polegająca na tym, że osie te – podążając od ich punktów początkowych na obrzeżu ul. Akademickiej w kierunku kościoła św. Jakuba Apostoła – będą powoli zanikać w płycie placu.

Należy nadmienić, że wyróżnienie osi urbanistycznych za pomocą nawierzchni przewidziano też w ul. Akademickiej, na obszarze *shared space*. Na tej ulicy zróżnicowanie kolorystyczne służyć też będzie uspokojeniu ruchu: oddziaływaniu na zachowania kierowcy przez design przestrzeni ulicy.

Zaproponowano zastosowanie pojedynczych słupów postawionych w charakterystycznych miejscach placu (np. na skrzyżowaniach osi itp.) będących nośnikami kilku mocnych reflektorów; zabieg ten minimalizuje pionowe elementy w kompozycji; całość oświetlenia uzupełnia iluminacja: powierzchniowa pomników i płyt wodnych oraz punktowa krzesłek obrotowych.

Zaprojektowano system mebli miejskich zintegrowanych z murkami wokół powierzchni trawnikowych jako system ławek i siedzisk. W murki te wkomponowano także stojaki rowerowe jako kontynuacja formy siedzisk z poręczami oraz kosze na śmieci w dynamicznej formie prostopadłościanu o podstawie trójkąta (w nawiązaniu do dynamiki podziałów płyty placu). Ponadto wzdłuż wybranych linii komunikacji zaproponowano dynamiczny rodzaj wijących się wstęg będących zintegrowanymi ławkami, siedziskami i leżakami. Całość uzupełnią pojedyncze obrotowe siedziska będące kontynuacją form wijącej się wstęgi.

Zieleń

Dynamiczny układ płyty placu zdefiniował niejako kompozycję zieleni. W projekcie starano się uwzględnić cały występujący drzewostan (poza egzemplarzami w złym stanie zdrowotnym) oraz zwiększyć udział powierzchni biologicznie czynnych w przestrzeni placu.

W związku z proponowanym jednoznacznym podziałem przestrzeni na część zazielenioną – rodzaj skweru (związaną z pierzeją wschodnią) oraz część typowego placu miejskiego (część centralna) niektóre z drzew pozostawiono w płycie nawierzchni.

W porównaniu do dzisiejszej kompozycji zieleni, starano się stosować środki bardziej oszczędne, tak aby bogactwo form roślinnych nie zaburzało ładu przestrzennego. Obok względów formalnych ważne w były uwarunkowania widoczności oraz poczucie bezpieczeństwa społecznego, a także użyteczność powierzchni trawnikowych pod różnego rodzaju aktywność. Dlatego też zastosowano duże powierzchnie z przeznaczeniem pod rekreację. W szczególnych przypadkach zastosowano bardziej ozdobną i wyróżniającą się, ale niską roślinność okrywową przy pomniku patrona placu.

Podsumowanie

Plac Narutowicza stanowi bardzo cenny obszar miasta oraz bardzo trudne miejsce, w którym należy pogodzić funkcje transportowe z funkcjami społecznymi oraz dziedzictwem kulturowym miejsca.

Zaproponowana koncepcja dążyła z jednej strony do poprawy układu komunikacyjnego, z drugiej strony do wykreowania atrakcyjnej przestrzeni publicznej służącej odpoczynkowi. Dzięki przeniesieniu pętli tramwajowej i autobusowej na północny fragment placu oraz przeniesieniu obu jezdni ul. Grójeckiej na zachodnią część ulicy stało się to możliwe. Dodatkowo, przestrzeń została zaoszczędzona przez realizację wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych oraz wspólnych przystanków.

Dzięki tym wszystkim zabiegom udało się osiągnąć efekt synergii między celem stawianym przestrzeni publicznej oraz węzłowi przesiadkowemu. Możliwa była redukcja liczby barier (np. koniecznych do pokonania sygnalizacji świetlnej), skrócenie dystansów pomiędzy przystankami, a nawet zapewnienie przesiadek z tego samego przystanku. Sama pętla, poprzez lokalizację w niej gastronomii, stała się centrum „aktywnej” części placu, a nie przeszkodą w wypoczynku – miejscem, do którego zmierzać mogą nie tylko pasażerowie, ale również inni użytkownicy placu.

Niniejsza koncepcja przebudowy placu nie uzyskała jednak nagrody w konkursie. Wybrano te koncepcje, które pozwalały na komercjalizację części gruntów placu.