



Wrocław, 28 listopada 2024 r.

## **Życie pod mostem? Jak najbardziej wskazane!**

Szacuje się, że w całej Europie, w miastach mamy ponad 300 tys. mostów, wiaduktów i estakad – drogowych i kolejowych. W większości przypadków to przestrzenie „niczyje”, niezagospodarowane, „białe plamy” na mapach miast. Ale są też przykłady miejsc, które przyciągają, dobrze wykorzystując tę przestrzeń.

**Badaniami obiektów podmostowych** zajmuje się **dr inż. arch. Elżbieta Komarzyńska-Świeściak** z Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej, która właśnie pracuje nad katalogiem modelowych rozwiązań.

Architektka niedawno zakończyła badania w ramach grantu „Miniatura”, dzięki któremu przyglądała się dobrym praktykom w szwajcarskich miastach i spotykała z tamtejszymi mieszkańcami, naukowcami, architektami i planistami.

Teraz **pracuje nad katalogiem modelowych rozwiązań dla różnych przestrzeni pod obiektami mostowymi**, licząc na to, że przedstawione w nim przykłady staną się inspiracją dla kolejnych projektów i zwrócą uwagę na konieczność projektowania obiektów mostowych jako integralnej części przestrzeni miejskiej.

– Zdarza się, że spotykam się z brakiem zrozumienia znaczenia tematu, którym się zajmuję – przyznaje dr Komarzyńska-Świeściak. – Tymczasem przestrzenie pod nadziemnymi trasami komunikacyjnymi występują dość licznie w naszych miastach, a mimo to pozostają niewidoczne w sensie społecznym i urbanistycznym. Nie są właściwie uwzględniane w miejscowych planach zagospodarowania i nie istnieją w świadomości użytkowników miast, przez co funkcjonują jak białe plamy na mapie. Takie miejsca są często niedoświetlone, uznawane za niebezpieczne i zwyczajnie omijane, ponieważ nie pełnią żadnej funkcji. A przecież to czasem tysiące metrów kwadratowych przestrzeni, które mogłyby stać się wartościowymi elementami miejskiego krajobrazu – wyjaśnia.

### **Marnotrawstwo przestrzeni**

Zdaniem doktor Komarzyńskiej-Świeściak kwestia ich zagospodarowania będzie coraz częściej wracać do debaty publicznej w związku z obecnymi tendencjami w urbanistyce, które kładą nacisk na zrównoważone projektowanie i „dogęszczanie” miast, modernizację i rozwój infrastruktury kolejowej oraz bardziej efektywne wykorzystanie dostępnej przestrzeni, aby przeciwdziałać nadmiernemu rozlewaniu się miast.

Architektka zebrała już **kilkaset przykładów różnych rozwiązań zagospodarowywania takich przestrzeni na całym świecie** – 60 z nich pokaże w katalogu, który właśnie przygotowuje do swojej monografii naukowej. Jak podkreśla, wybrała je ze względu na ich funkcjonalność i przemyślany, zrównoważony proces działań organizacyjno-projektowych, a nie jedynie ze względów estetycznych.

– Pomysły na wykorzystanie tych miejsc są bardzo różne i zwykle wynikają z lokalnych potrzeb – opowiada. – Np. w Berlinie pod Tiburtius Brücke powstał wydajny trypoziomowy parking. W Londynie lokalna społeczność, już w latach 70. XX wieku, wynegocjowała z władzami miasta możliwość zarządzania przestrzenią pod Westway – podwyższonym odcinkiem drogi A40. Powstało tam funkcjonujące do dziś wielofunkcyjne centrum społeczno-sportowe, zarządzane przez Westway Trust, obejmujące m.in. boiska, ścianki wspinaczkowe i przestrzenie kulturalne. W Polsce też mamy przykłady – choćby z Wrocławia czy Gorzowa Wielkopolskiego – gdzie zabytkowe estakady kolejowe są wykorzystywane na lokale usługowe i gastronomiczne.

### **Obiekty mostowe? Nie tylko „nitki” na mapie**

Dr Komarzyńska-Świeściak zauważa, że choć obecnie rzadziej powstają nowe nadziemne trasy komunikacyjne przecinające miasta, to wciąż takie inwestycje się zdarzają (np.



średnicowa linia kolejowa w Krakowie), a wiele z istniejących jest modernizowanych. Podkreśla więc potrzebę traktowania ich nie tylko jako przedsięwzięcia inżynierskie, ale również jako projekty architektoniczne, które harmonijnie wpisują się w tkankę miejską, uwzględniając zarówno formę mostu, jak i zagospodarowanie przestrzeni pod nim.

– Przeglądając miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego polskich miast, natrafiłam jedynie na przykład Warszawy (wiadukt im. Ks. J. Poniatońskiego), gdzie w ogóle uwzględniono, że przestrzeń pod mostem może być wykorzystana – wyjaśnia. – Zazwyczaj mosty i wiadukty są traktowane wyłącznie jako obiekty inżynierskie, bez dodatkowego kontekstu. Planiści widzą je głównie jako „nitkę” do przeprowadzenia ruchu, pomijając perspektywę pieszego i potencjał takiej przestrzeni do służenia lokalnej społeczności.

Tymczasem nadziemna trasa komunikacyjna nie musi być jedynie granicą między dwiema częściami miasta – może stać się miejscem integracji i aktywności, także w przypadku istniejących już obiektów, o ile zaplanuje się ich właściwe przekształcenie.

– Każda przestrzeń podmostowa ma inne warunki i kontekst. W jednej mogą być potrzebne parkingi, w innej miejsca do spotkań czy tereny sportowe. Bywało tak, że miasta inwestowały w takie przestrzenie, ale rezultaty okazywały się nietrafione. Powodem często był brak badań nad lokalnymi potrzebami lub niewystarczające działania, by przyzwyczaić mieszkańców do nowej funkcji miejsca. W efekcie powstawały estetyczne, lecz mało używane przestrzenie – tłumaczy architektka.

Zaznacza także, że w takich miejscach warto zaczynać od niewielkich, pilotażowych „interwencji”, które pozwalają ocenić, czy dane rozwiązanie się sprawdzi.

– Mogą to być tymczasowe instalacje typu pop-up, które z czasem mogą przekształcić się w trwałe rozwiązania. Takie inwestycje to istotny krok w kierunku lepszego wykorzystania przestrzeni miejskiej – podkreśla.

Tekst dostępny jest na stronie głównej PWr:

<https://pwr.edu.pl/uczelnia/aktualnosci/zycie-pod-mostem-jak-najbardziej-wskazane-13541.html>

Komunikaty dla mediów można znaleźć na:

<https://wroclaw.tech/dla-mediow>.