

„Współczesny świat znalazł się w innej sytuacji niż ludzkość do tej pory.
Po raz pierwszy dotarła do człowieka świadomość ograniczenia świata.
Dotknięcie granic zewnętrznych, od których myśl odbija się
jak piłka od ściany.”
(Parandowski 1985)

Droga widokowa Krośnica – Sromowce Kąty przecinająca teren Pienińskiego Parku Narodowego*

The Krośnica-Sromowce Kąty view road cutting through Pieniny National Park

URSZULA FORCZEK-BRATANIEC

*Zakład Krajobrazu Otwartego i Budowli Inżynierskich, Instytut Architektury Krajobrazu,
Politechnika Krakowska, ul. Warszawska 24, Kraków*

Abstract. The present article is a description of a plan, attempting to solve conflicts about a new road through Pieniny National Park. The goal of this plan is to protect the existing elements of the park and to find and use the best parts of that investment.

Sytuacja, w której cywilizacja zagarnia coraz to nowe przestrzenie, zmusiła człowieka do szukania w tym czego jeszcze nie naruszono. Ochrona krajobrazu i ekologia jest dziś dopełnieniem rozwoju cywilizacyjnego, dotąd pomijanym. Znalazło to odzwierciedlenie we współczesnym projektowaniu dróg i w sposobie myślenia o nich. Jak pisze Edward Gunt (1985) „... do tej pory droga służyła do połączenia ważnych ośrodków, do ruchu maszyn i przedmiotów, dopiero ostatnimi czasami zorientowano się, że w środku siedzi człowiek.”

Użytkownikiem drogi jest nie tylko maszyna, ale żywa istota, dla której nie jest obojętne czy jedzie prosto, czy skręca, czy dokoła jest ładnie czy brzydko, a wreszcie czy okolica działa pobu-

dzająco, czy raczej usypia. Pokonano za pomocą technologii niedogodności związane z klimatem, komfortem jazdy ale za każdym razem przyczyny niewygody likwidowano w pojazdach, ewentualnie na powierzchni drogi nie wykraczając poza jej granice. Ostatnie tendencje w projektowaniu dróg zdają się wreszcie zauważać w użytkowniku drogi człowieka. Projektowanie staje się efektem wspólnej pracy inżynierów, psychologów, architektów krajobrazu, przyrodników i historyków. W procesie tworzenia odzwierciedla się współczesna tendencja holistycznego traktowania tematu, znajdująca zastosowanie we wszelkich pracach projektowych, również tych dotyczących dróg i autostrad. „Wstępując w gmach planowania regionalnego należy liczyć się z tym ustawicznie, że jest to warsztat otwarty dla wszystkich dziedzin i zainteresowań, że praca tu jest trwała, nie kończąca się nigdy, stale towarzysząca cywilizacyjnemu rozwojowi, a jej treść jak arabska bajka, zaczyna się coraz innymi tematami wyłaniającymi się z poprze-

* Niniejszy artykuł przedstawia projekt będący pracą dyplomową wykonaną na Wydziale Architektury Politechniki Krakowskiej w Zakładzie Architektury Krajobrazu Otwartego i Budowli Inżynierskich pod kierunkiem prof. dr hab. arch. Marii Łuczyńskiej-Brzdowej.

dnich, bo technika to sztuka opanowywania całego labiryntu przyrody.” (Novak 1950).

Kierując się powyższymi względami opracowanie tematu drogi w krajobrazie jak i drogi w obszarze chronionym, potraktowano jako zbiór zagadnień rozwijanych w poszczególnych etapach procesu projektowego. Zagadnienia te to:

- ochrona wartości naturalnych
- ochrona wartości kulturowych
- ochrona wartości widokowych
- wynikająca z poprzedzającej analizy korekta pola widzenia kierowcy – „entropia informacyjna”
- dramaturgia przebiegu akcji jaką jest przejazd przez krajobraz
- różnica pomiędzy percepcją statyczną a dynamiczną, wyznaczenie części wspólnych

PROBLEMATYKA OPRACOWANIA

Droga Krośnica – Sromowce Kąty została poprowadzona w wyniku budowy Zbiornika Czorsztyńskiego i konieczności zalania dotychczasowej drogi przebiegającej dnem Doliny Dunajca. Rozdzieliła ona obszar Pienińskiego Parku Narodowego na dwie części, tworząc sztuczną barierę pomiędzy nimi, bardzo niekorzystną ze względów przyrodniczych. Stała się trudną do pokonania przeszkodą dla wielu gatunków zwierząt migrujących na tym terenie oraz elementem negatywnie wpływającym na roślinność. Poza tym stworzyła bardzo silny nurt penetracji dotychczas niedostępnej części Parku, bez jakiegokolwiek infrastruktury ochronnej stosowanej zazwyczaj przy tego rodzaju inwestycjach.

Nowa droga naruszając świat przyrody, staje się jednocześnie nowym elementem zastanego świata kulturowego. Zależnie od zawartych w nim wartości jest jego uatrakcyjnieniem, bądź zagrożeniem. W tym przypadku bogactwo kulturowe opracowywanego obszaru jest niepodważalne i to w skali międzynarodowej (Bogdanowski i in. 1968). Poczynając od pierwszych śladów obecności człowieka, datowanych na czasy neolitu, poprzez kolejne okresy kształtowania się Państwa Polskiego wyraźnie zapisane w tutejszym krajobrazie. Jako teren graniczny był miejscem ścierania się interesów przyległych państw co zaowocowa-

wało grodziskami, zamkami i szeregiem wsi lokowanych na prawie polskim, niemieckim, spiskim i wołoskim. Późniejszy bieg historii ominął oddzielone masywem górskim wsie i spowodował, że pozostały w niezmienionym stanie do dziś. Obecnie, niektóre z nich są „żywym skansenem” obrazującym porządek świata, dawno nieistniejącym w innych rejonach.

Przebiegająca tędy droga wkracza w cztery regiony etnograficzne: spiski, czorsztyński, sromowiecki i krościeńsko-szczawnicki. Umożliwia zatem poznanie istniejącego krajobrazowego świadectwa historii. Z drugiej strony jako element sprzyjający inwestycjom jest potencjalnym zagrożeniem występujących tu wartości kulturowych, wymagającym regulacji i odpowiedniego strefowania.

Podobny konflikt stanowi kwestia ochrony walorów widokowych. Droga poprowadzona przez grzbiet górski rozpościera przed nami widoki, dotychczas znane jedynie wtajemniczonym. Rozpowszechnia krajobrazy niespotykane na żadnej innej drodze dostępnej dla samochodów. Przez swój inwestycyjno-twórczy charakter, jest jednak równocześnie bezpośrednim zagrożeniem, dla tych widoków, w wyniku którego istniejące walory mogą zostać bezpowrotnie zniszczone.

Na skutek występujących problemów, dobrych i złych konsekwencji poprowadzenia drogi, powstała konieczność opracowania nowego projektu, będącego syntezą poszczególnych punktów widzenia.

ZASÓB

Na całość opracowanego tematu złożyła się analiza zasobu, waloryzacja, wytyczne (Bogdanowski 1976) oraz ich rezultat w postaci projektu.

Wspomniane już bogactwo naturalne, kulturowe i widokowe obszaru zostało przeanalizowane zarówno ze strony publikacji i opracowań, jak i w oparciu o własne studia rysunkowe i fotograficzne. Dokładny zapis rysunkowy zawiera panoramy, następujące po sobie widoki na drogę, przekroje w ważniejszych miejscach oraz szkice i impresje oddające charakter okolicy. Został on uzupełniony o materiały fotograficzne i stał się podstawą następnego etapu pracy – waloryzacji.

WALORYZACJA

W celu skupienia się na najważniejszej, ze względów krajobrazowych, części terenu wykorzystana została możliwość geometrycznego wyznaczenia obszaru widocznego z drogi. Opierając się o obserwacje prowadzone w terenie wybrano punkty o najszerzej widoczności. Późniejsza szczegółowa analiza za pomocą metody L. Flagorowskiej (1981) pozwoliła określić dokładny zasięg widoku z każdego z tych punktów, co w efekcie doprowadziło do przybliżonego określenia granic widzianego terenu (Ryc. 1 – Appendix).

Uzyskana informacja wraz z dokumentacją sporządzoną w terenie stała się podstawą szczegółowej waloryzacji ekspozycji czynnej i biernej, pozwoliła wyodrębnić obszary o szczególnej wartości ekspozycyjnej. Pod względem ekspozycji czynnej wyznaczono najatrakcyjniejsze punkty widokowe, odcinki drogi o szczególnej ekspozycji w skali regionu (z widokiem na Tatry, Babią Górę), w skali makrownętra (widok na Gorce, Beskid Sądecki, Pieniny), osie widokowe zarówno pozytywne (na Trzy Korony, Nową Górę), jak i negatywne (zamknięcie odcinka wzdłuż Hali Majerz brzydką zabudową, lub zjazd do Głębokiego Potoku zamknięty słupem wysokiego napięcia, Ryc. 2 – Appendix).

W analizie ekspozycji biernej zostały wydzielone sfery zasięgu: makro, mezo, mikrownętra oraz scharakteryzowana pod względem jakości i rodzaju widocznego obiektu: formy, powierzchni zabudowy, powierzchni zadrzewionej i linii.

Oprócz analizy ekspozycji biernej i czynnej podjęto próby zobrazowania i wyciągnięcia wniosków z analizy dynamicznej strony zagadnienia jakim jest droga. Posłużył temu podział na „wnętrza” (Novak 1950; Łuczyńska-Bruzda 1963; Bogdanowski 1976). Wyznaczone granice widoczności wraz z inwentaryzacją pozwoliły wyznaczyć wnętrza statyczne, a analiza dynamiki zmiany osi oraz ścian, o które się opiera, dały obraz wnętrza dynamicznych (Ryc. 3 – Appendix). Porównanie obydwu rodzajów wnętrza, ich kulminacji i granic, pozwoliło zaobserwować części wspólne oraz różnice w odbiorze statycznym i dynamicznym. To w konsekwencji umożliwiło odpowiedni dobór elementów kształtowania krajo-

brazu dla obu rodzajów użytkowników (np. przesunięcie względem siebie kulminacji wnętrza statycznego i dynamicznego znalazło odzwierciedlenie organizacji punktu widokowego na Hali Majerz).

WYTYCZNE

Ważną częścią projektu stała się analiza bezpośredniego otoczenia drogi pod kątem pola obserwacji kierowcy. Zgodnie ze współczesnymi tendencjami zmierzającymi do „(...)nasyconia krajobrazu informacją o przebiegu drogi za pomocą środków naturalnych” (Anhauser 1989) zachowane zostały istniejące i nasycone uboższe informacyjnie miejsca. Narzędzie stanowiły formy zieleni w postaci: kurtyn, smug, ram, punktów, prześwitów widokowych, obniżenia ściany zadrzewienia (Ryc. 4 – Appendix).

Środki te były jednocześnie wykorzystane do budowania wrażeniowego kształtu drogi, gdzie służyły na przykład:

- nagłemu otwarciu
- stopniowemu ukazywaniu widoków
- wprowadzaniu w kolejne wnętrza
- utworzeniu wyraźnej bramy między jednym wnętrzem a drugim

W powyższy sposób zostały przeanalizowane kolejne fragmenty drogi jako sekwencje następujące po sobie wnętrza (np. określone zostały granice zadrzewienia aby naturalna ekspansja nie zasłoniła ciekawej ekspozycji, innym razem wyznaczono zadrzewienia śródpolne podlegającej ochronie ze względu na informacje jakie sobą niosą).

PROJEKT

Efektom powyższych analiz jest projekt. Obejmuje swym zakresem obszar ok. 400 metrów z każdej strony drogi (Budziło, Myczkowski 1989). Proponuje w swym opracowaniu konkretne rozwiązania mające na celu chronić walory przyrodnicze, kulturowe i widokowe. Stara się rozwiązać konflikt związany z ruchem turystycznym na dotychczas niedostępnych terenach parku. Podejmuje również próbę złagodzenia niekorzystnych skutków obecności drogi na terenie chronionym oraz znalezienia i wykorzystania dobrych stron tej

inwestycji, realizując cele postawione we wstępnej części pracy.

Ochrona wartości naturalnych

Dla świata przyrody, niestety nie ma żadnych korzyści z przeprowadzenia nowej drogi przez park. Wręcz przeciwnie droga stanowi barierę sztucznie dzielącą obszar od wieków powiązany szeregiem zależności. Powoduje to ogromne zaburzenia i konflikty we wspólnym funkcjonowaniu obiektu inżynierskiego i otoczenia. W związku z tym projektowane działania mają na celu przede wszystkim ograniczenie ruchu na drodze oraz dostosowanie samej drogi do wymogów miejsca.

Zmniejszenie strumienia samochodów ma zapewnić proponowane oddzielenie amatorów spływu, od innych turystów przez skierowanie ich drogą omijającą PPN. W tej chwili stanowią oni największą grupę przemierzającą drogę Krośnica – Kąty.

Następny etap to oddzielenie i zatrzymanie w otulinie tych zwiedzających, których celem jest jedynie rekreacja. Natomiast dla osób rzeczywiście zainteresowanych parkiem została zaproponowana zamiana środka transportu na bardziej przyjazny dla środowiska.

Pomimo tych założeń ruch na drodze nadal będzie istniał i konieczne stają się modernizacje struktury drogi oraz terenów otaczających.

W celu ograniczenia penetracji na obszarze parku wszystkie grupy zwiedzające skupiono na jednej nitce drogi, rozdzielającej się poza parkiem w sieć różnorodnych ścieżek. Ponadto złagodźno obecny sztuczny podział terenu przez wprowadzenie szeregu przepustów i estakad na skrzyżowaniach ze szlakami migracyjnymi zwierząt oraz ułatwienie migracji innymi terenami wskazanymi do ochrony bądź dolesienia.

Ochrona wartości kulturowych

Jedną z nielicznych pozytywnych stron drogi jest to, że każdemu daje możliwość bycia w tym miejscu i oglądania unikalnego krajobrazu wsi, zespołów zabudowy, układu pól, itp. Możliwości poznania tego terenu są jednak okupione zagrożeniem wzrostu inwestycji.

W celu ochrony najcenniejszych kulturowo fragmentów krajobrazu poszerzono istniejące strefy

ochrony konserwatorskiej, przewidywane przez Plan Zagospodarowania Przestrzennego Rejonu Zbiornika Czorsztyńskiego. Powiększono zasięg strefy dotyczącej najcenniejszej zabudowy oraz wprowadzono strefę ochrony krajobrazu kulturowego bez możliwości realizacji zabudowy. Ponadto na terenach wybranych na podstawie analizy ekspozycji zaproponowano podniesienie wymagań estetycznych względem istniejącej i kształtowanej architektury.

W stosunku do terenów cennych archeologicznie nie wprowadzono żadnych zmian utrzymując istniejącą strefę ochrony.

Ochrona wartości widokowych

Działania mające na celu ochronę wartości widokowych zostały podzielone na dwie grupy: zabezpieczające przed inwestycją i zadrzewieniem oraz wymagające inwestycji i zadrzewienia. Do pierwszej z nich należą te mające na celu ochronę ekspozycji panoram, otwarć widokowych i prześwitów przed naturalną ekspansją zieleni oraz inwestycyjną ekspansją człowieka. Mają na celu zachowanie i wydobywanie punktów widokowych oraz odcinków drogi o szczególnej ekspozycji. Druga grupa działań wprowadza zieleni i innego rodzaju inwestycje aby maskować elementy dysharmonijne (sieć energetyczna, kopce zbiorników wyrównawczych, zabudowa, itp.) oraz tak kierować uwagą widza aby odwracać ją od elementów mniej korzystnych, a akcentować te bardziej atrakcyjne. Służy temu np. uporządkowanie krajobrazu przy wjeździe do Czorsztyna, co dzięki wprowadzeniu odpowiedniego zadrzewienia i eliminacji zbędnych elementów uwidoczni najcenniejszy obiekt ekspozycji jakim są Tatry.

Turystyczna aranżacja drogi

Planowanie poszczególnych elementów aranżacji turystycznej jest wynikiem analiz wewnątrz statycznych, dynamicznych oraz analiz widokowych. Głównym jego zadaniem jest stworzenie warunków, w których rozstrzygną się konflikty wynikające z wartości krajobrazowych przyciągających turystów i wartości przyrodniczych, którym ta obecność zdecydowanie szkodzi. Problem ten jest obecny w wielu pracach dotyczących planów zagospodarowania przestrzennego parków naro-

dowych (Łuczyńska-Bruzda 1968, 1970). Jednym z rozwiązań jest rozmieszczenie miejsc skupiających ludzi w otulinie i zachowanie kontemplacyjnego charakteru zwiedzania na terenie samego parku. Służy temu organizacja poza parkiem systemu usług atrakcyjnych dla turystów, a jednocześnie dająca korzyści ludności miejscowej.

Pierwszym elementem obsługi turystycznej opartej na tej zasadzie jest sieć parkingów z zapleczem usługowym, rozmieszczona przy drodze Nowy Targ – Krościenko. Ma za zadanie zatrzymać jak największą liczbę samochodów i umożliwić zamianę na pojazdy bezsilnikowe. Ograniczenie ruchu samochodowego na drodze jest zabiegiem z jednej strony korzystnym dla parku, z drugiej dla samego turysty. Bowiern turysta zmuszony do wyjścia na powietrze, skorzystania z dorożki czy rowera, lepiej wypocznie, a na pewno pełniej przeżyje to miejsce. Pozbędzie się zarazem pośrednictwa szyby samochodu upodabniającej widziany obraz do tego z ekranu telewizyjnego.

Wspomniane punkty obsługi turystycznej, umiejscowione na zewnętrznej granicy otuliny zostają uzupełnione o sieć ścieżek rozwidlających się w otulinie. Zapewniają w ten sposób pewnej części turystów możliwość rekreacji w pięknym krajobrazie poza granicami parku. Na terenie parku wszystkie ścieżki przechodzą w jedną, skupiającą wszystkich zwiedzających, poprzedzoną bramą do parku. Dzięki tym zabiegom wzrasta prawdopodobieństwo, że na terenie chronionym znajdują się osoby zainteresowane, a więc takie które potrafią docenić rzeczywistą wartość tego miejsca.

Od strony południowej przeprowadzono analogiczny zabieg, południowa brama do parku, będąca punktem obsługi turystycznej, znajdując się na jego granicy, rozpoczyna sieć ścieżek w kierunku Niedzicy, granicy słowackiej i dalej Czerwonego Klasztoru, oraz Przystani Flisackiej. Natomiast przystań jest kolejną bramą do parku zwiedzanego tym razem od strony rzeki przedzierającej się przez Przełom Pieniński.

Droga jako przestrzeń integracyjno-edukacyjna

Udostępnienie drogi dla różnego rodzaju użytkowników pozwala zrealizować ideę tzw. „zielonej drogi” (Langdon 1985), gdzie łączą się cele

każdego z nich. Niezależnie od zamożności i sprawności, zachwyty i ciekawość stają się wspólnym udziałem, wyzwolonym przez piękno okolicy, oraz przeżywany wysiłek. Ponadto roztaczający się krajobraz zostaje uzupełniony różnego rodzaju informacją, co z kolei pozwala go lepiej poznać i zrozumieć.

„Zielona droga” poza parkiem przechodzi w sieć ścieżek rowerowych, pieszych i konnych, które uzupełniono ścieżkami specjalistycznymi dla zainteresowanych przyrodą, etnografią, geologią, itp. Natomiast w miejscach wcześniej przeanalizowanych i skonsultowanych ze specjalistami, wskazano ścieżki umożliwiające zwiedzanie osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich.

W projekcie uwzględniono także działania w bezpośrednim otoczeniu pasa drogi, korygujące pole widzenia kierowcy oraz informacyjne – uzupełniające oznakowanie drogowe. Oparto je o naturalne środki kształtowania krajobrazu mające na celu sterowanie uwagą i odbiorem otoczenia (smugi, szpalery, ekrany, kurtyny, ramy, nasypy, murki z miejscowych kamieni).

Architektura towarzysząca drodze

Proponowanym rozwiązaniem problemu obecności budowli w miejscach o dużych walorach widokowych, jest koncepcja architektury ekspozycji czynnej. Architektury miejsc, gdzie nie chciałoby się niczego zasłonić przy jednoczesnej możliwości podziwiania pięknego widoku z jej wnętrza. Architektury, która umożliwia obserwację a sama nie jest jej obiektem, będącej elementem ingerującym w przestrzeń, ale na zasadzie delikatnego akcentu. Wyrasta ona z otoczenia zespalać się z nim. Ta zasada została zastosowana w przypadku bramy południowej. Umożliwia ona kontemplację pięknej panoramy Tatr, a jednocześnie nie zawłaszcza tego widoku tylko dla siebie (Ryc. 5 – Appendix). Podobnie w przypadku schroniska, które wykorzystując rodzime materiały oraz naturalny stok dyskretnie koresponduje z otoczeniem, a swoją formą nadaje kierunek obserwacji i tworzy pomost biegnący w krajobraz.

Niepełnosprawni w Parku

Istnienie drogi przez Park Narodowy o unikalnych wartościach krajobrazowych stwarza możli-

wość dojazdu ludzi, którzy w innym wypadku nie mogliby tutaj dotrzeć. W związku z tym powstała idea indywidualnej infrastruktury ułatwiającej zwiedzanie Pienińskiego Parku Narodowego:

- schronisko dla niepełnosprawnych
- system ścieżek dostosowanych dla wózków inwalidzkich
- parking na terenie PPN
- Brama Południowa uwzględniająca wymogi niepełnosprawnego turysty
- możliwość zorganizowania specjalnych spływów

Schronisko dla niepełnosprawnych zostało zaproponowane na granicy terenu Parku i Czorsztyna Nadzamcze. Obecnie znajduje się tam brama do parku oraz pozostałości po ovczarni w postaci jednego budynku. Schronisko w swojej strukturze wykorzystuje kierunki rozłogu pól oraz współczesnego układu osadniczego wsi. Forma stanowi kwintesencję surowości otoczenia naturalnego i występującej na tym terenie misternej architektury uzdrowiskowej. Obiekt składa się z dwóch części: obsługującej-nawiązującej do niedostępnych skalistych ścian i hotelowej w której znalazły odbicie ażurowe konstrukcje charakterystyczne dla dawnych pienińskich kurortów (Alpenstil), a także tradycyjnego budownictwa wiejskiego. Cały budynek położony na stoku w naturalny sposób wykorzystuje ukształtowanie terenu do budowy komunikacji dostosowanej dla potrzeb osoby niepełnosprawnej. Gwarantuje przez to pewną dozę samodzielności w okolicy schroniska, a zarazem stanowi istotny element w kształtowaniu formy architektonicznej. Schronisko powiązane jest z systemem ścieżek dla turystów poruszających się na wózkach inwalidzkich. Do tego celu użyto istniejące ścieżki. Ich dostosowanie polegałoby na wyrównaniu powierzchni oraz wprowadzeniu miejscami podestów drewnianych dla zlikwidowania dużych różnic wysokości.

Parking na terenie PPN byłby parkingiem przeznaczonym wyłącznie dla niepełnosprawnych. Stanowi on ewentualność dla turystów nie zatrzymujących się w schronisku, a korzystających ze ścieżek zlokalizowanych w jego pobliżu, bądź zmierzających w stronę Spływu Dunajcem, który nie powinien być niedostępny dla osób niepełnosprawnych.

Brama południowa to punkt widokowy z zapleczem gastronomicznym, pełniący również funkcje edukacyjne i rekreacyjne dzięki przewidzianym powierzchniom wystawowym. Zaaranżowana została według podobnej idei jak schronisko. Tutaj także wykorzystano naturalne ukształtowanie terenu do formowania komunikacji dostosowanej do wymogów wózka inwalidzkiego, a sama forma architektoniczna wtapia się w teren stanowiąc miejsce ekspozycji czynnej (Ryc. 5 – Appendix).

Przedstawiona praca prezentuje stopniowe przejście od skali krajobrazu do skali budowli. Wykorzystując przeprowadzone wcześniej analizy i stosując się do ustalonych wytycznych, proponowane obiekty architektoniczne starają się spełniać wymagania miejsca, w którym mają stać oraz być wyrazem świadomości miejsca i czasu w jakim powstają.

Całość opracowania tematu ma oczywiście uproszczony charakter, ale jego zadaniem jest przedstawienie pewnej idei działania wyrażonej w słowach M. Łuczyńskiej-Bruzdowej (1963): „Możliwość równoległego opracowania różnych skal dla tego samego obszaru – syntetyczne ujęcia skali regionalnej i planu ogólnego, szczegółowe plany fragmentów w formie wytycznych lub planów realizacyjnych – projekty architektoniczne zespołów, detal krajobrazowy, architektoniczny – a więc od wnętrza regionu do wnętrza budowlanego(...) – to podstawowa cecha pełnego zrozumienia i wycucia indywidualności projektowanego obszaru, to podstawa nieprzypadkowej działalności w pełni architektonicznej.”

LITERATURA

- Anhauser G. 1989, Verkehrssicherheitsgrun. — Patzer Verlag.
- Bogdanowski J., Flagorowska L., Basista A., Budziło J. Nowakowski A., Łuczyńska-Bruzdowa M., Gutowski M. 1968, Studium architektury krajobrazu zabytkowego w otoczeniu projektowanego zbiornika czorsztyńskiego. — Wojewódzki Konserwator Zabytków, Kraków.
- Bogdanowski J., Łuczyńska-Bruzdowa M., Novak Z. 1968, Architektura krajobrazu. — PWN, Kraków.
- Bogdanowski J. 1976, Zasady planowania i kompozycja w architekturze krajobrazu. — Wydawnictwo PAN, Wrocław-Warszawa-Kraków.
- Budziło J., Myczkowski Z., 1989, Zastosowanie studiów kraj-

- obrazowych w praktyce projektowej drogi obwodnicowej szybkiego ruchu. — Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, T XXIII, Kraków.
- Flagorowska L. 1981. Metoda wyznaczania zakresu widoczności dla potrzeb architektury krajobrazu. — Politechnika Krakowska, Kraków.
- Gunt E. 1985. ISTE A Year 3 of palace revolt. — Landscape Architecture, 03/85, s. 47.
- Langdon P. 1985. The leading edge of parks. — Landscape Architecture, 03/85.
- Łuczyńska-Bruzdowa M. 1963. Architektura, 01/63.
- Łuczyńska-Bruzdowa M. 1968. Charakterystyka przestrzenna Parków Narodowych i wynikające z niej zadania Planowania Przestrzennego. — Ochrona Przyrody, Kraków.
- Łuczyńska-Bruzdowa M. 1970. Próby rozwiązywania konfliktów w Planach Zagospodarowania Przestrzennego Parków Narodowych — Teka Komisji Urbanistyki i Architektury, T. IV, Kraków.
- Novak Z. 1950. Przyrodnicze elementy planowania regionalnego i udział w nim architekta. — Politechnika Krakowska, Kraków.
- Parandowski Z. 1995. Miejsce mostu w kulturze. — Architektura 12/95

SUMMARY

The present article is a description of a plan to solve conflicts about a new road through Pieniny National Park. The goal of this plan is to protect the existing elements of the park and to find and use the best parts of that investment. The plan concerns the surroundings of the road Krośnica–Sromowce Kąty. This plan was made as a diploma

project at the Institute of Landscape Architecture of Cracow University of Technology.

The main aims of this plan:

Protection of nature

Protection of cultural character

Protection of landscape

Analysis and research pool of drivers opinions

Analysis and research pool of passengers opinions

Analysis of dramaturgy (emotional effect) of driving through the landscape

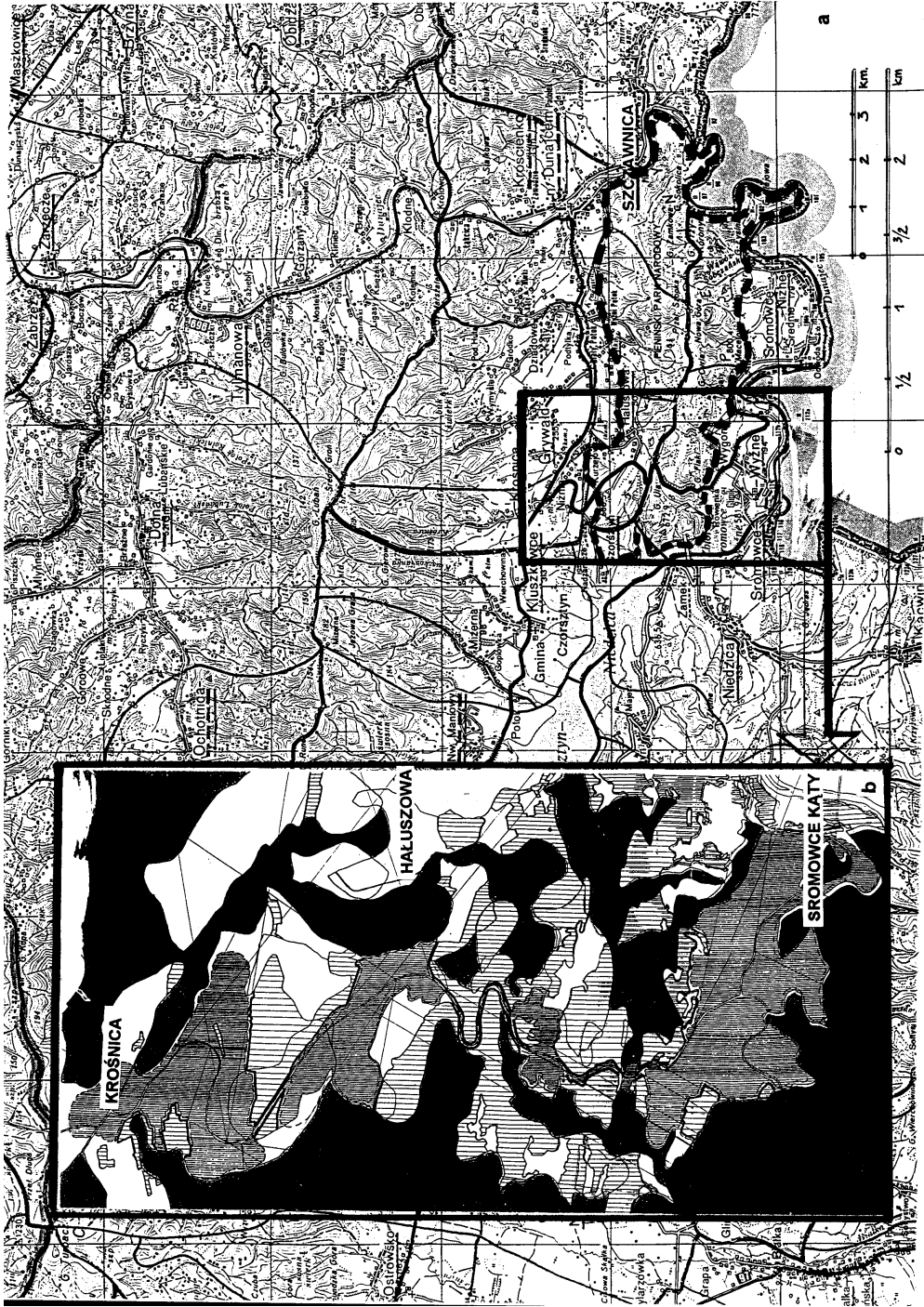
Common parts and differences between static and dynamic perception.

The plan is composed of the following: the store, the valorization, the directive lines and project. The store contains various materials about the area. Historical materials and ones relating to today's conditions, such as publications, photos and drawings (Fig. 1, 2 – Appendix). The valorization and directive lines concern division for static and dynamic interiors (Fig. 3 – Appendix) and analysis of the immediate surroundings of the road and driver reaction (Fig. 4 – Appendix).

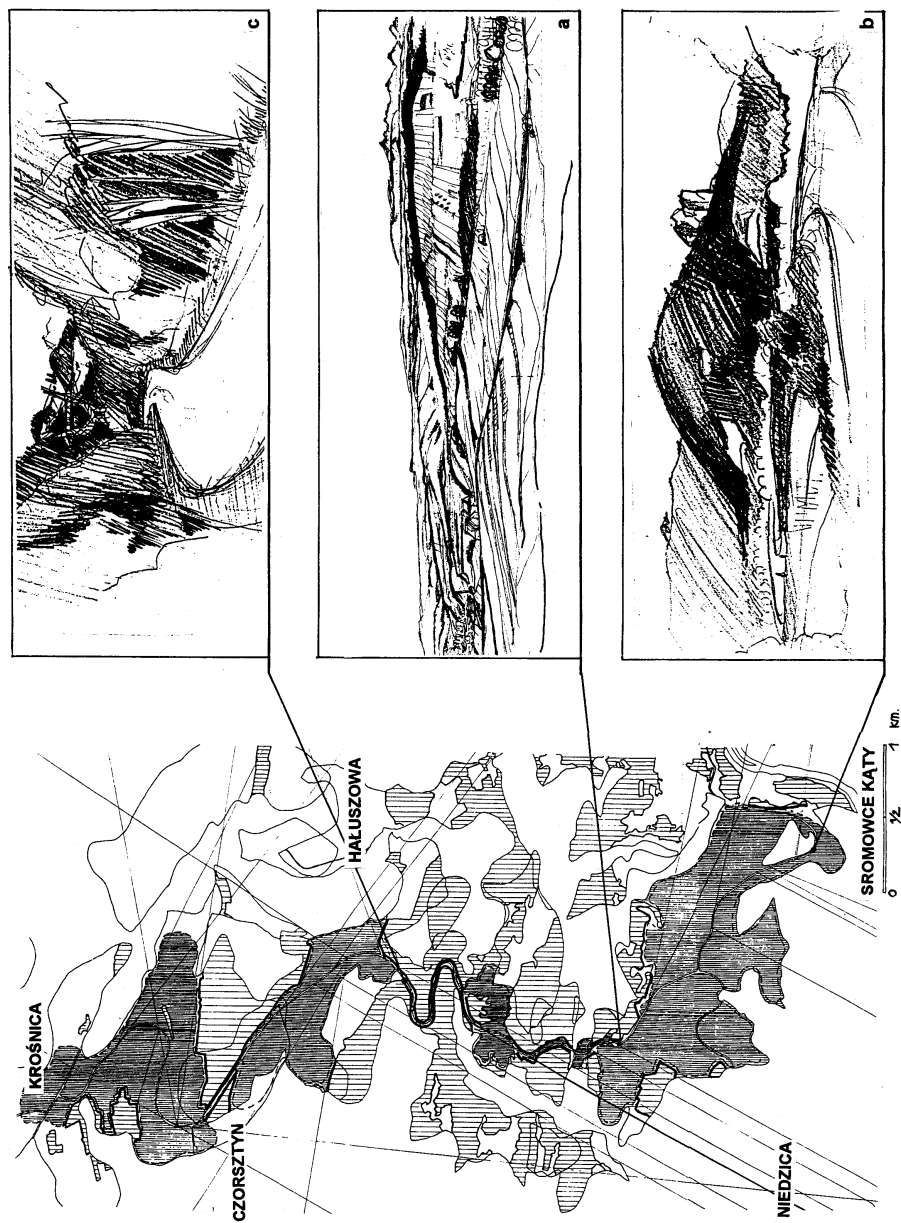
The project is the answer for the above mentioned problems. The project includes the area and architectural design. The idea of this architecture is to be gentle and delicate accent (Fig. 5 – Appendix). The plan also contains handicapped access features.

This work shows the necessity of making more elaborate designs, taking into account the particular space.

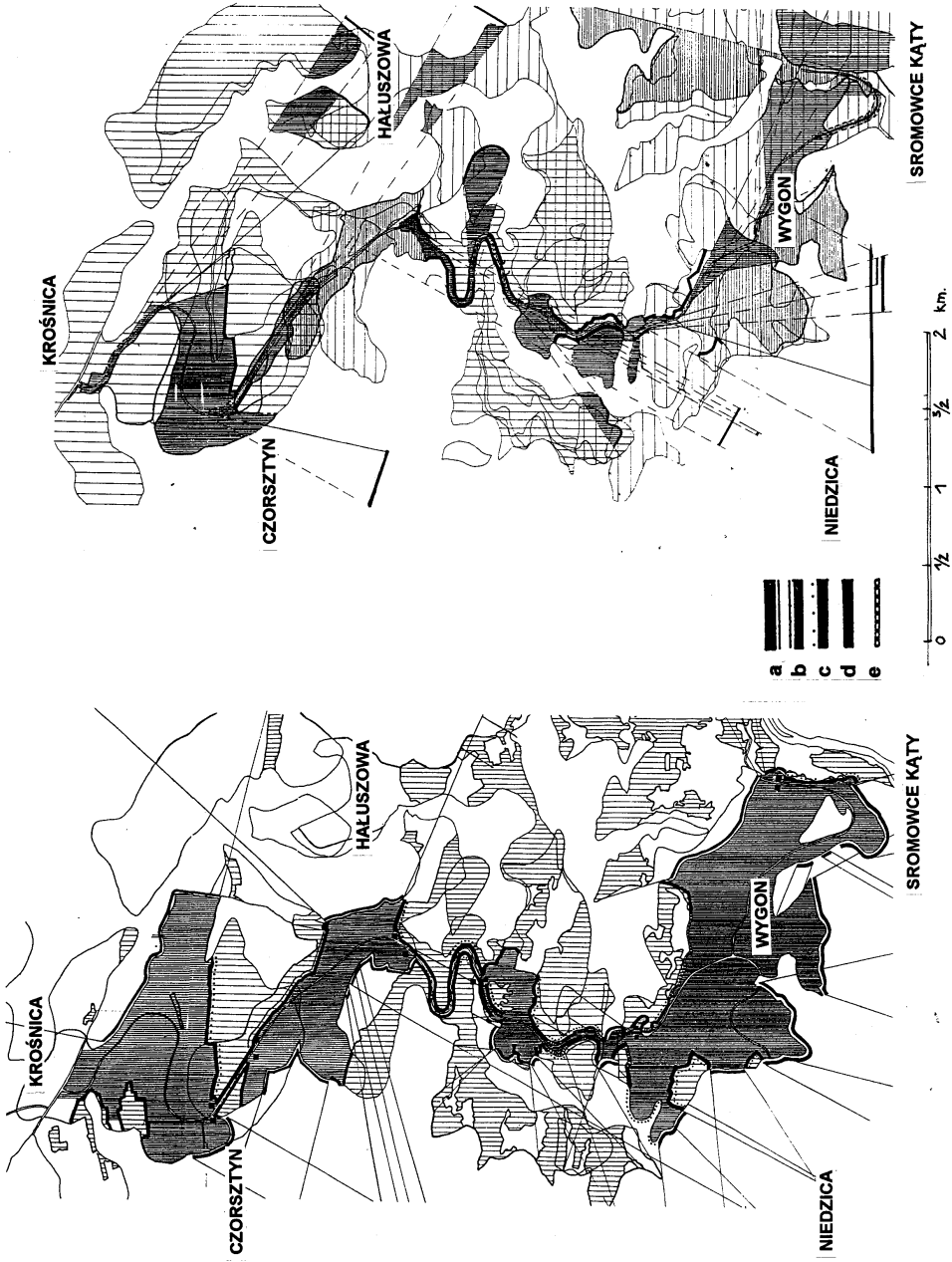
APPENDIX



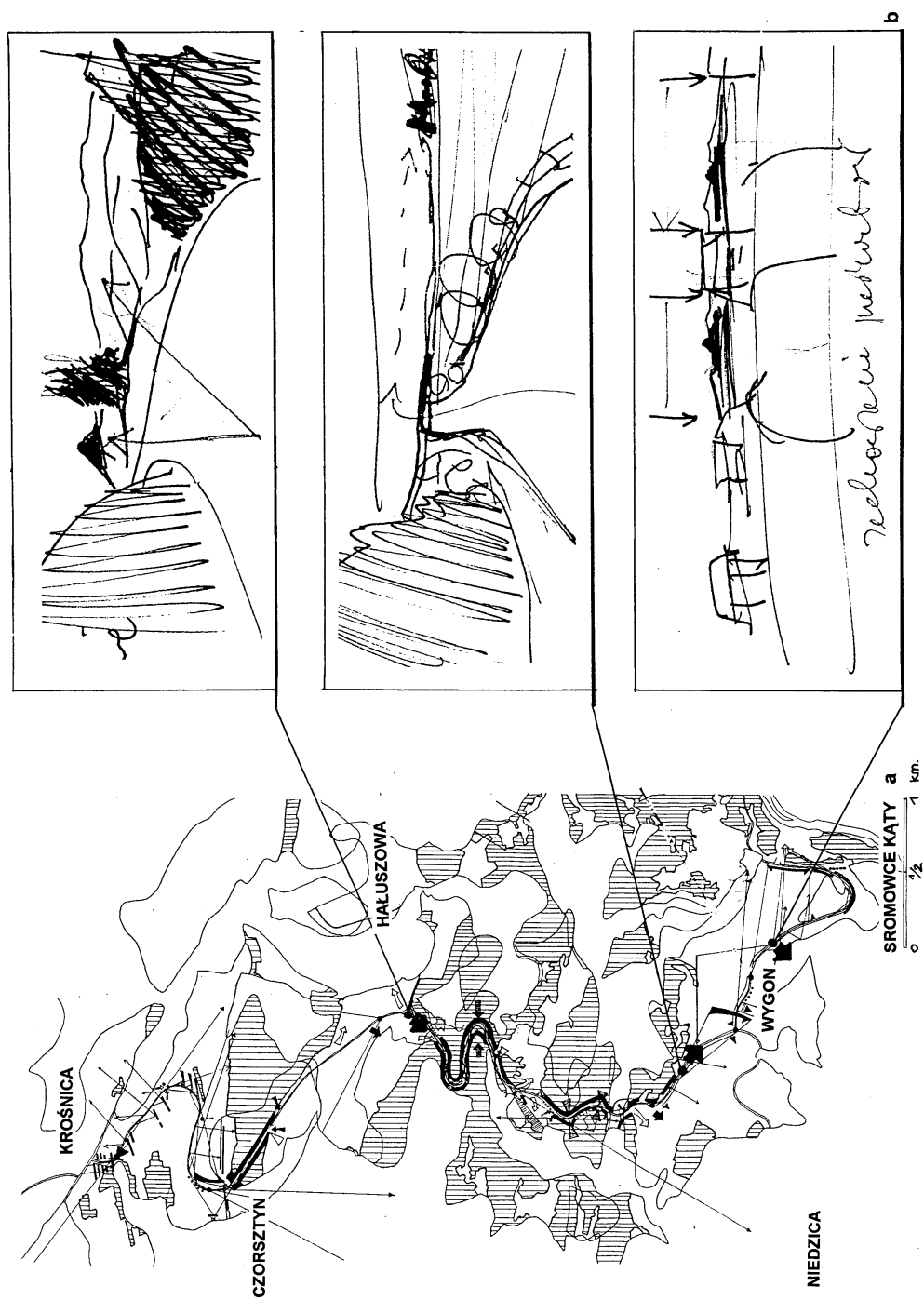
Ryc. 1. Otoczenie drogi Krośnica-Sromowce Kąty a – sytuacja; b – teren widziany z drogi Krośnica-Sromowce Kąty.
Surroundings of the road Krośnica-Sromowce Kąty. a – situation; b – view from Krośnica-Sromowce Kąty road.



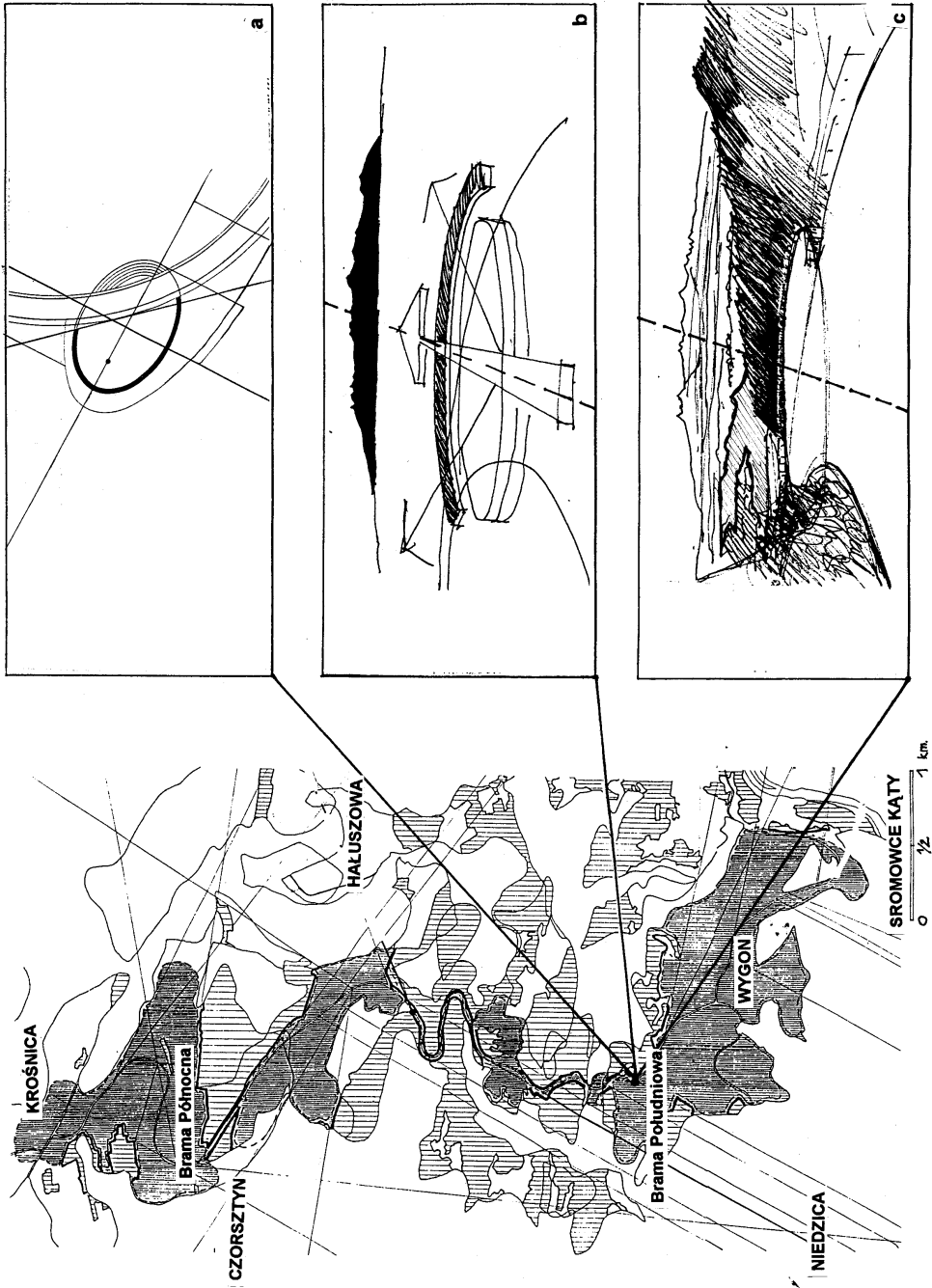
Ryc. 2. Analiza obszaru pod względem ekspozycji czynnej, przykłady: a – ekspozycja w skali makrownętrza: widok na Tatry; b – oś widokowa pozytywna: zamknięcie zjazdu do Sromowiec widokiem na Trzy Korony; c – oś widokowa negatywna: zamknięcie odcinka wzdłuż Hali Majerz brzydką zabudową, lub zjazd do Głębokiego Potoku zamknięty słupem wysokiego napięcia.
 Analysis of the area in respect of active exposition, examples: a – exposition on the macro scale: view of the Tatras; b – positive view: closing the drive to Sromowce with a view of Mt Trzy Korony; c – negative view: closing the section along Hala Majerz Glade with unattractive construction or closing the drive to the Głębokí Potok stream with a high voltage post.



Ryc. 3. Podział na wnętrza statyczne i dynamiczne, a – ściana grzbietu zza której roztacza się rozległy widok; b – ściana lasu wznosząca się na wzgórze; c – ściana lasu zza której wyłaniają się odległe wzgórza; d – ściana lasu; e – ściana skalna.
 Division into static and dynamic interiors. a – the ridge with a vast view behind it; b – forest wall with remote hills behind it; d – forest wall; e – cliff.



Ryc. 4. Analiza bezpośredniego otoczenia drogi. a – opracowanie mapy; b – szkice formułujące wytyczne.
 Analysis of the immediate neighborhood of the road. a – map drafting; b – blueprint with main points for the project.



Ryc. 5. Brama Południowa jako punkt obsługi turystów i punkt widokowy, wykorzystująca naturalne ukształtowanie terenu. a – schemat kompozycji formy; b – orientacja w krajobrazie. The South Gate as the tourist service center and view point, built with the use of natural relief. a – composition scheme; b – landscape orientateering.