

KONCEPCJA „KARPACZ – DEPTAK 2020”

INWESTOR: Gmina Karpacz ul. Konstytucji 3 Maja 54, 58-540 Karpacz

ZAWARTOŚĆ OPRACOWANIA:

A. Część opisowa:

I. Wstęp.

- I.1. Podstawa opracowania.
- I.2. Przedmiot i zakres opracowania.
- I.3. Ogólna charakterystyka miejscowości.

II. Analizy powiązań komunikacyjnych i obszarów obsługi turystów oraz mieszkańców w odniesieniu do terenu całego miasta Karpacza oraz w odniesieniu do powiązań komunikacyjnych na Dolnym Śląsku.

III. Analizy rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych oraz powiązań komunikacyjnych w granicach obszaru - na odcinku od Muzeum Zabawek do „Białego Jaru”.

III.1. Zakres i cel wykonania analiz.

III.2. Opis poszczególnych elementów zagospodarowania terenów, infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, itp. wraz z uwzględnieniem ich oddziaływania na rozwiązania koncepcji Deptaka:

- a) Muzeum Zabawek i Centrum Informacji Turystycznej
- b) Ciąg komunikacyjny ulica Konstytucji 3 Maja – od obszaru „Dworzec” - do „Białego Jaru”
- c) Ciąg komunikacyjny ulica Nad Łomnicą - od Muzeum Zabawek do skrzyżowania z ulicą Nadrzeczną, Kościelną i Poznańską (w tym połączenia z ulicą Poprzeczną oraz ulicą za obiektem „Piast”)
- d) Ciąg komunikacyjny ulica Kościelna
- e) Ciąg komunikacyjny ulica Nad Łomnicą – od skrzyżowania z ulicą Nadrzeczną, Kościelną i Poznańską – do skrzyżowania z ulicą Rybacką (w tym połączenie z ulicą Łączną)
- f) Skrzyżowanie ulicy Nad Łomnicą z ulicą Rybacką
- g) Ciąg komunikacyjny ulica Rybacka
- h) Ciągi spacerowe w obszarze na odcinku od Muzeum Zabawek do „Białego Jaru”, oraz atrakcje turystyczne, widokowe i tym podobne
- i) „Droga Trzech Żywiołów”
- j) System planowanych wyciągów gondolowych, krzeselkowych, itp.
- k) System parkingów w granicach obszaru - na odcinku od Muzeum Zabawek do „Białego Jaru”

IV. Koncepcja ogólna Deptaka na obszarze - od „Bachus” do „Przychodni Zdrowia”.

IV.1. Komunikacja na Deptaku - założenia ogólne.

IV.2. System komunikacji kołowej powiązanej z Deptakiem.

- a) Węzeł przy „Bachusie”
- b) Dojazd i miejsca postojowe przy Kościele p.w. NMP
- c) Ciąg komunikacyjny przy Muzeum Sportu i Turystyki
- d) Dojazd do Szkoły Podstawowej i Gimnazjum oraz miejsca postojowe dla pracowników
- e) Ruch na ulicy Nad Łomnicą - powyżej parkingu „na wysokości” Urzędu Miejskiego - do skrzyżowania z ulicą Rybacką oraz na ulicy Rybackiej
- f) Ruch od skrzyżowania ulicy Nad Łomnicą i ulicy Rybackiej – w kierunku ulicy Konstytucji 3 Maja (powyżej tunelu)
- g) Ulica Adama Mickiewicza

IV.3. System parkingów w obszarze Deptaka.

IV.4. Inne ciągi piesze oraz rozwiązania komunikacyjne powiązane z Deptakiem.

IV.4.1. Ciągi piesze po stronie południowej Deptaka:

- a) Ścieżka przy grocie
- b) Pasaż przy budynku ul. Konstytucji 3 Maja 41
- c) Pasaż pomiędzy budynkiem Parkowa 2 i budynkiem Konstytucji 3 Maja 49a
- d) Przejście przy stoku „Kolorowa” + system wagoników / wózków, itp.

IV.4.2. Ciągi piesze po stronie północnej deptaka:

- e) Ciąg pieszy w ulicy Kościelnej
- f) Ciąg pieszy w ulicy Łącznej
- g) Komunikacja piesza wokół placu przy Urzędzie Miejskim oraz w kierunku ulicy Nad Łomnicą i obiektów przy pobliskich parkingach (mostki, plaża, itd.)
- h) Ciągi piesze na ulicy Rybackiej oraz nad rzeką Łomnica i przy „skoczni”

IV.5. Obszary do szczegółowego opracowania na etapie projektu.

- A. Obszar „A” - skwer przy placu powitalnym Deptaka
- B. Obszar „B” - teren przy Muzeum Sportu i Turystyki
- C. Obszar „C” - parking podziemny, wielopoziomowy oraz część nadziemna - usługowa
- D. Obszar „D” - obiekt Urzędu wraz z przylegającym placem centralnym - „Rynek - Agora”
- E. Obszar „E” - „plaża” i ścieżki spacerowe przy rzece oraz obiekty parkingowo - usługowe
- F. Obszar „F” - skarpa poniżej obiektu „Mieszko”
- G. Obszar „G” - plac i park przy obiekcie „Mieszko”
- H. Obszar „H”, „I” - tereny inwestycyjno - rekreacyjne przy ulicy Rybackiej

IV.6. Motyw przewodni Deptaka - symboliczna linia „Skarpa”.

IV.7. Punkty (strefy) na linii „Skarpy”.

V. Propozycje (idea) kierunku rozwiązań, elementów małej architektury i zieleni dla ciągu ul. Konstytucji 3 Maja.

VI. Zasady umieszczania reklam.

VII. Toalety publiczne w obszarze Deptaka.

VIII. Dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz osób z wózkami dla dzieci.

IX. Wytyczne dla wspólnego systemu informacji miejskiej.

X. Inne wytyczne i ustalenia (nawierzchnie, kolorystyka, „handel obwoźny”, hałas, system gromadzenia i odbioru odpadów, oświetlenie)

B. Część graficzna:

I. Dolny Śląsk - powiązania komunikacyjne Karkonoszy - Gór Izerskich

II. Karpacz - schemat systemu komunikacji (skala 1:5000)

III. Deptak 2020 - schematyczne pokazanie graficzne głównych ciągów pieszych, ze wskazaniem terenów i miejsc atrakcji turystycznych, widokowych, itp. oraz powiązań komunikacyjnych ruchu pieszego i kołowego, a także możliwości wykorzystania wyciągów gondolowych i krzeselkowych w formie komunikacji miejskiej - w granicach obszaru na odcinku od Muzeum Zabawek do Białego Jaru (skala 1:2000)

IV. Deptak 2020 koncepcja architektoniczna - na obszarze od „Bachus” do „Przychodni Zdrowia” (skala 1:500)

V. Analiza zgodności Deptaka z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego

VI. Zestawienie powierzchni Deptaka wraz z przyległymi ciągami pieszymi

VII. Wizualizacje dla opracowania DROGA TRZECH ŻYWIOŁÓW:

- Historia zapory na Łomnicy
- Iluminacja zapory na Łomnicy
- Propozycja mostów pieszych na Łomnicy

VIII. Wizualizacje elementów małej architektury i oświetlenia ulicznego.

A. Część opisowa:

I. Wstęp.

I.1. Podstawa opracowania:

- o Umowa z Inwestorem - Zamawiającym.
- o Koncepcje opracowane w lipcu 2013 r., w tym jako wiodąca: Koncepcja nr 2 „Skarpa - wygórowany Deptak z Karpacza”.
- o Materiały przekazane przez Zamawiającego.
- o Uwagi i opinie wniesione na spotkaniach z mieszkańcami, radnymi oraz specjalistami.

I.2. Przedmiot i zakres opracowania:

Przedmiotem niniejszego opracowania jest wykonanie koncepcji ogólnej dla realizacji zadania pn.: „Karpacz – Deptak 2020”.

Zakres opracowania, określony w umowie z Inwestorem, obejmuje przedstawienie:

- Analiz rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych ze wskazaniem terenów i miejsc atrakcji turystycznych, widokowych, itp. oraz powiązań komunikacyjnych ruchu pieszego i kołowego, a także możliwości wykorzystania wyciągów gondolowych i krzeselkowych w formie komunikacji miejskiej - w granicach obszaru na odcinku od Muzeum Zabawek do Białego Jaru.
- Koncepcji ogólnej Deptaka - na obszarze od „Bachususa” do „Przychodni Zdrowia”.
- Propozycji / idei kierunków rozwiązań elementów małej architektury dla ciągu ulicy Konstytucji 3 Maja i Mickiewicza (na odcinku od „Bachususa” do „Przychodni Zdrowia”).

UWAGA: Autorzy opracowania uznali za wskazane i konieczne rozszerzenie obszaru (terenu) analiz w odniesieniu do zakresu określonego w umowie z Inwestorem. Dlatego też niniejsze opracowanie przedstawia również analizy powiązań komunikacyjnych i obszarów obsługi turystów oraz mieszkańców w odniesieniu do terenu całego miasta, a nawet w odniesieniu do powiązań komunikacyjnych na Dolnym Śląsku – powyższe opracowania zostały wykonane nieodpłatnie przez projektantów.

I.3. Ogólna charakterystyka miejscowości:

Karpacz jest typową górską miejscowością turystyczno-wypoczynkową, położoną u podnóża Śnieżki w Karkonoszach. Miasto leży w wąskiej i stromej dolinie Łomnicy. Liczna sieć szlaków turystycznych, tras rowerowych oraz schronisk górskich umożliwia rekreację i wypoczynek zarówno latem jak i zimą. Doskonale naturalne warunki terenowe i pogodowe sprzyjają do uprawiania wszelkich sportów. Szczególne walory krajobrazowe, przyrodnicze i architektoniczne decydują nie tylko o wysokiej popularności turystycznej miejsca, ale powodują również duże zainteresowanie miastem u inwestorów publicznych i prywatnych.

Karpacz posiada charakterystyczny układ urbanistyczny, typowy dla miast o dominującej funkcji turystyczno-wypoczynkowej. Zabudowa jego wynika z warunków klimatycznych i ukształtowania terenu. Duży wpływ na charakter obiektów ma korzystanie z tradycyjnych materiałów budowlanych takich jak drewno świerkowe, łupki i granit. O urodzie Karpacza decydują budynki powstałe głównie na przełomie XIX i XX wieku, przeważnie willowe. Wolnostojące domy w naturalny sposób wpisują się w zbocza gór i, co charakterystyczne dla miejscowości podgórskich, wyglądają tak, jakby stały tam od zawsze. Masowy ruch turystyczny przyczynia się do rozwoju kolejnych obiektów służących obsłudze gości. Powstają nowoczesne hotele, pensjonaty, promenady, parki z małą architekturą, miejsca wypoczynkowe, punkty widokowe, kawiarnie, restauracje, muzea, itp.. Tempo funkcjonalno-przestrzennych przemian, mających miejsce w Karpaczu, stanowi najlepsze świadectwo magii i potencjału miasta pod Śnieżką. Dynamika życia i struktury urbanistycznej jest dla lokalnej społeczności wielką szansą i zarazem wyzwaniem. Duża intensywność przekształceń służących ciągłemu podnoszeniu atrakcyjności turystycznej, różnorodności form wypoczynku czy standardu zamieszkiwania i prowadzenia działalności gospodarczej niesie ze sobą także podwyższone wymagania w stosunku do koordynacji i efektów tych działań. Poszanowanie lokalnego dziedzictwa nie oznacza tu obowiązku traktowania miasta jak skansenu, czego najlepszym dowodem jest nowoczesna forma schroniska na Śnieżce. Konieczna jest jednak precyzyjna polityka rozwoju, mająca swój skutek w różnych skalach. Najważniejsza przestrzeń Karpacza, koncentruje tą problematykę – od planowania przestrzennego miasta, poprzez kształtowanie wnętrza urbanistycznych i estetykę architektury, po funkcjonalność mebli miejskich i zasady sytuowania reklam.

Powstanie pasażu pieszego w Karpaczu to rewolucja w Karkonoszach. Miasto pod Śnieżką już nigdy nie będzie kojarzone z zatłoczoną ulicówką, a ma szansę stać się czytelnym, funkcjonalnym i nowoczesnym ośrodkiem, odpowiadającym swojej preferencyjnej lokalizacji w regionie. Paradoksalnie, dopiero obecnie ciąg ulicy może stać się prawdziwym kręgosłupem komunikacyjnym miejscowości, rozumianym, zgodnie z aktualnymi teoriami planowania miast, jako nadrzędna przestrzeń publiczna. Osiągnięcie tego stanu zależy od takiego zdefiniowania Deptaka, które skutecznie dotrze do jego przyszłych użytkowników, spotka się z dobrym odbiorem i pozostanie w ich świadomości. Podstawa prawidłowej identyfikacji głównej ulicy Karpacza leży w przeorientowaniu zagospodarowania przestrzennego do nowych, zupełnie innych niż dotychczas, potrzeb.

II. Analizy powiązań komunikacyjnych i obszarów obsługi turystów oraz mieszkańców w odniesieniu do terenu całego miasta Karpacza oraz w odniesieniu do powiązań komunikacyjnych na Dolnym Śląsku.

Powiązania komunikacyjne na Dolnym Śląsku przedstawiono na planszy graficznej nr I (Dolny Śląsk - powiązania komunikacyjne Karkonoszy - Gór Izerskich). Karpacz posiada lokalizację pozwalającą na dogodne połączenia komunikacyjne zarówno z głównymi miastami Dolnego Śląska jak i innymi ważnymi miastami w kraju i za granicą (Wrocław, Zielona Góra, Poznań, Warszawa, Praga, Drezno, Berlin). Połączenia te zostaną usprawnione w momencie realizacji planowanej budowy / przebudowy dróg krajowych, obwodnic, itp.

Budowa nowego systemu komunikacji na Dolnym Śląsku, zwłaszcza drogi szybkiego ruchu S3 (ze Świnoujścia do Lubawki) ma duży wpływ na projektowane kierunki wjazdu do miasta. Najkrótszy dojazd do S3 będzie ze strony Kowar, istniejącą drogą przez Ścięgny lub projektowaną drogą przez Krzaczynę - w pasie ul. Skalnej.

Istniejący wjazd ze strony Jeleniej Góry pozostanie nie zmieniony. Jedyne należy zadbać o to, aby obwodnica Kostrzycy i Miłkowa została jak najszybciej zrealizowana (projektowana droga podgórska „Via Montana” - zgodnie z planem zagospodarowania Dolnego Śląska). Takie rozwiązanie usprawni dojazd do Szklarskiej Poręby, Świeradowa Zdroju, Lubawki i odwrotnie. Kolejny kierunek wjazdu i wyjazdu to Karpacz Górny - na Sosnówkę. Konieczna jest współpraca z gminą Podgórzyn, aby drogi z Podgórzyna i Sosnówki, były odpowiednio oznakowane. Jest to ciekawy dojazd do Karpacza - krajobrazowy, malowniczy, proponowany głównie dla gości Karpacza Górnego - Hotel Gołębiowski, Kopa, Wang. Docelowym rozwiązaniem jest remont w/w dróg. Aktualnie możliwy jest do wykonania system dobrego oznakowania w/w dróg, jako dojazdu do Karpacza Górnego, ze wskazaniem Hotelu Gołębiowski i Wangu (na skrzyżowaniu w Podgórzanie, przez Borowice i w Sosnówce).

Na planszy graficznej nr II przedstawiono schemat systemu komunikacji w odniesieniu do terenu całego miasta Karpacza. Na planszy tej zaznaczono drogi istniejące, drogi istniejące do przebudowy oraz drogi i ronda (węzły komunikacyjne) projektowane. Na w/w planszy zaznaczono również inne elementy, istniejące i projektowane jak: obszary obsługi turystów i mieszkańców, skupiska ruchu turystycznego, lokalizację parkingów, wyciągi narciarskie oraz trasy kolei napowietrznych. Perspektywiczne rozwiązanie komunikacji dojazdowej do Karpacza to kolej, należy zabezpieczyć teren pod przyszły dworzec i system połączenia z kolejką napowietrzną w Karpaczu i „EkoBusa” (elektryczny lub gazowy). Obszar ten, nazwany „Dworzec” i zlokalizowany poniżej Muzeum Zabawek, stanowić będzie miejsce, wokół którego przebiegać będą główne drogi komunikacyjne - wjazdowe do Karpacza. W miejscu tym przewiduje się możliwość lokalizacji infrastruktury i obiektów związanych obsługą turystów wjeżdżających do miasta i podążających dalej różnymi środkami transportu.

Obwodnica północna – jedyna proponowana dla Karpacza obwodnica, która rozwiąże docelowo ruch kołowy miasta (realizacja podzielona na etapy). W/g naszych statystyk i wstępnych badań największy ruch kołowy docelowy, głównie jednodniowy jest skierowany do Karpacza Górnego. Źródłem ruchu jest Hotel Gołębiowski (ok.250-300 tys. osób/rocznie), Kościół Wang (ok.180 tys. osób/rocznie), wyciągi letnie i zimowe (Kopa, Biały Jar, pod Wangiem,...) (ok.250 tys. osób/rocznie), planowany system wyciągowy Góry Saneczkowej (ok.150 tys. osób/rocznie) tor saneczkowy (reaktywacja istniejącego), trasy biegowe za Młynkiem Miłości, centrum medyczne Zarzeczce oraz inne inwestycje hotelowe jeszcze nie zakończone („Orlinek”, „Michałek”, „Sanssouci”).

Te wstępne analizy wskazują na konieczność niezwłocznego podjęcia działań w kierunku budowy tej obwodnicy, biorąc pod uwagę możliwość pozyskania ostatnich środków unijnych. Innym ważnym elementem procesu administracyjnego przygotowania inwestycji jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, tzw. „decyzji środowiskowej”. Do uzyskania w/w decyzji może być potrzebne sporządzenie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, który można wykonać tylko w miesiącach od kwietnia do września. Nie wykonanie powyższych badań w bieżącym roku (w terminie od kwietnia do września) może przesunąć proces przygotowawczy o kolejny rok. W związku z tym ograniczy szanse na pozyskanie finansowania z UE.

Projektowana kolej napowietrzna - jest to wstępna lokalizacja docelowej komunikacji, rezerwa miejsc pod stacje przesiadkowe i próba rozwiązania przyszłościowego systemu wewnętrznej komunikacji miasta. Propozycja lokalizacji stacji przesiadkowych i docelowych oraz kierunku linii są przemyślane i kanalizują największy ruch miejski i turystyczny oraz łączą punkty największej różnicy poziomów na terenie miasta. System kolei łączy się z wyciągami narciarskimi, co daje gwarancje dochodowości i realności realizacji projektu. W przyszłości może to będzie kolej magnetyczna, szynowa lub linowa – pozostawmy te rozwiązania techniczne przyszłym pokoleniom.

Rowerzyści – nie należy zapominać o tak ważnym temacie w branży turystycznej, która szybko się rozwija. Obiekty turystyczne dopasowują się do tego typu turysty – stając się przyjaznym dla rowerzystów. Ten kierunek turystyki w naszym regionie jest promowany, zwłaszcza przez Karkonosko-Izerski Klaster Turystyczny. Bez dobrych dróg i szlaków rowerowych nie będzie możliwości rozwoju. Dlatego w naszych opracowaniach uwzględniamy karpacką pętlę rowerową wokół miasta, dostępność wszystkich dróg pieszych i deptaka dla rowerzystów z uwzględnieniem całej infrastruktury rowerowej.

III. Analizy rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych oraz powiązań komunikacyjnych w granicach obszaru - na odcinku od Muzeum Zabawek do „Białego Jaru”.

III.1. Zakres i cel wykonania analiz:

Niniejsze analizy obejmują obszar na odcinku od Muzeum Zabawek do Białego Jaru.

Wykonane analizy wskazują tereny i miejsca atrakcji turystycznych, widokowych i tym podobne oraz ciągi i powiązania komunikacyjne (ruch pieszy i kołowy), a także możliwości wykorzystania wyciągów gondolowych i krzeselkowych w formie komunikacji miejskiej - w granicach w/w obszaru. Analizy te mają na celu, wskazanie ważnych elementów zagospodarowania terenów, infrastruktury komunikacyjnej i technicznej, itp., które będą wpływały (oddziaływały) na rozwiązanie koncepcji Deptaka - w obszarze od „Bachususa” do „Przychodni Zdrowia”.

III.2. Opis poszczególnych elementów zagospodarowania terenów, infrastruktury komunikacyjnej i technicznej wraz z uwzględnieniem ich oddziaływania na rozwiązanie koncepcji Deptaka:

Powyższe elementy przedstawiono również w formie graficznej na planszach:

Karpacz – schemat systemu komunikacji (skala 1:5000) oraz Deptak 2020 (skala 1:2000).

a) Muzeum Zabawek i Centrum Informacji Turystycznej:

Przewiduje się połączenie funkcjonalno - komunikacyjne w/w terenu z obszarem obsługi turystów oraz mieszkańców pn.: „Dworzec”. Jest to początkowy punkt komunikacji pieszej w kierunku Deptaka oraz komunikacji kołowej ciągiem ulicy Nad Łomnicą równoległym do ulicy Konstytucji 3 Maja, jak i planowanej obwodnicy północnej. Przy obszarze „Dworzec” należy zarezerwować tereny pod parkingi, węzeł komunikacyjny (rondo), przystanki EcoBusów (przyszłej komunikacji miejskiej), pierwszą stację napowietrznej kolei miejskiej, pełen węzeł obsługi turystów (WC, serwis rowerowy) i inne obiekty usługowe.

b) Ciąg komunikacyjny ulica Konstytucji 3 Maja - od obszaru „Dworzec” - do „Białego Jaru”:

Ulica Konstytucji 3 Maja jest główną ulicą, przebiegającą przez centrum miasta. Docelowo zakłada się wprowadzenie obwodnic i budowę / przebudowę ulic odciążających ruch na ulicy Konstytucji 3 Maja (szczególnie ruch w kierunkach „Skalnego Osiedla” i Karpacza Górnego) co przedstawiono na planszy: Karpacz - schemat systemu komunikacji (skala 1:5000). Jednakże ranga tej ulicy zawsze pozostanie wysoka. „Ciężar” ruchu kołowego na

odcinku od „Bachusa” do skrzyżowania powyżej „Mieszka” (w związku z projektowanym Deptakiem) przeniesiono na tzw. obwodnicę Centrum – ulicę Parkową wraz z tunelem pod stokiem „Kolorowa”.

c) Ciąg komunikacyjny ulica Nad Łomnicą - od Muzeum Zabawek do skrzyżowania z ulicą Nadrzeczną, Kościelną i Poznańską (w tym połączenia z ulicą Poprzeczną oraz ulicą - za obiektem „Piaś”):

Ulica Nad Łomnicą łączyć będzie między innymi obszar obsługi turystów oraz mieszkańców pn.: „Dworzec” z obszarem pn.: „Centrum” i stanowić będzie ważny ciąg ruchu kołowego oraz pieszego - spacerowego dla terenów znajdujących się na północny zachód od ulicy Konstytucji 3 Maja, w tym terenu „Stadionu” jako skupiska ruchu turystycznego. Dlatego też docelowo przewiduje się konieczność przebudowy - poszerzenie ulicy Nad Łomnicą. Ważne są też połączenia ulicy Nad Łomnicą z ulicą Konstytucji 3 Maja - poprzez ul. Poprzeczną (ciąg pieszy) oraz poprzez ulicę przebiegającą po stronie północnej obiektu „Piaś”, przewidywaną do wybudowania / przebudowania (ciąg kołowy + chodnik).

Wzdłuż ulicy Nad Łomnicą przewiduje się ciąg spacerowy, który przebiegać będzie początkowo obok „Parku Leśnego”, następnie do skrzyżowania z ulicą Nadrzeczną, skąd istnieje możliwość odejścia: w kierunku małego „kanionu” na rzece Łomnicy – punktu widokowego (atrakcja turystyczna) lub w kierunku ulicy Kościelnej i Poznańskiej.

d) Ciąg komunikacyjny ulica Kościelna:

Ulica Kościelna stanowić będzie ważny ciąg ruchu kołowego oraz pieszego, łączący ulicę Konstytucji 3 Maja (w tym „Plac powitalny” Deptaka) z ulicą Nad Łomnicą. Ulica Kościelna stanowi również główny dojazd do teren Stadionu.

W niniejszej koncepcji przyjęto nowe rozwiązania komunikacyjne przy obiekcie „Bachus”, to jest: całkowicie nowe połączenie dla ruchu kołowego pomiędzy ulicą Konstytucji 3 Maja, a ulicą Kościelną - poprzez odcinek drogi przebiegającej po wschodniej stronie „Lipy sądowej” oraz likwidację „starego” odcinka ulicy Kościelnej (po zachodniej stronie „Lipy sądowej”), a w jego miejsce - wprowadzenie tylko szerokiego chodnika do pieszych.

e) Ciąg komunikacyjny ulica Nad Łomnicą - od skrzyżowania z ulicą Nadrzeczną, Kościelną i Poznańską - do skrzyżowania z ulicą Rybacką (w tym połączenie z ulicą Łączna):

Na w/w odcinku ulica Nad Łomnicą stanowić będzie kontynuację ciągu ruchu kołowego oraz pieszego - spacerowego dla terenów znajdujących się na północny-zachód od ulicy Konstytucji 3 Maja, prowadzącego do obszaru pn.: „Centrum” i do ulicy Rybackiej. W obszarze „Centrum”, od strony ulicy Nad Łomnicą, znajdować się będą wjazdy do parkingu podziemnego pod Urzędem Miasta oraz obiektów parkingowo-usługowych zlokalizowanych w tym rejonie. Przewiduje się, że główny dojazd do Szkoły Podstawowej i Gimnazjum odbywać się będzie od strony ulicy Nad Łomnicą (oraz ulicą Łączną), co opisano szczegółowo w dziale IV niniejszego opracowania.

f) Skrzyżowanie ulicy Nad Łomnicą z ulicą Rybacką:

Przewiduje się przebudowę w/w skrzyżowania ze szczególnym uwzględnieniem stanu technicznego przepustu potoku Bystryk, przebiegającego pod skrzyżowaniem oraz warstw nawierzchni ulicy Konstytucji 3 Maja nad w/w przepustem. Przebudowa tego skrzyżowania ma na celu umożliwienie właściwego przejazdu w kierunku ulicy Rybackiej. Konieczne jest zlecenie orzeczenia technicznego w/w przepustu (mostu), w celu uzyskania informacji o jego stanie technicznym, przed rozpoczęciem procesu przygotowania inwestycji polegającej na przebudowie – rozbudowie w/w skrzyżowania.

g) Ciąg komunikacyjny ulica Rybacka:

Przewiduje się wprowadzenie istotnych elementów zagospodarowania terenów położonych wzdłuż ulicy Rybackiej, dlatego też ulica Rybacka stanowić będzie ważny ciąg ruchu kołowego oraz pieszego przebiegający w kierunku w/w terenów oraz w kierunku obszaru „Zapora”, co opisano szczegółowo w dziale IV niniejszego opracowania.

h) Ciągi spacerowe w obszarze - na odcinku od Muzeum Zabawek do „Białego Jaru”, atrakcje turystyczne, widokowe i tym podobne:

Układ ciągów spacerowych na w/w obszarze przedstawiono na planszy: Deptak 2020 (skala 1:2000). Ciągi te łączą poszczególne obszary miasta oraz miejsca atrakcji turystycznych, widokowych, itp. Przebiegają zarówno przez tereny zurbanizowane jak i przez tereny leśne. Na szczególną uwagę zasługuje twz. „Droga trzech żywiołów”, której przebieg zaprojektowano wzdłuż rzeki Łomnica - od ulicy Poznańskiej do „Białego Jaru”. Szczegółowy opis „Drogi trzech żywiołów” przestawiono poniżej.

i) „Droga Trzech Żywiołów”:

1) Historia i fizjografia:

Rzeka Łomnica jest lewym dopływem Bobru. Jej długość to 20 km, a powierzchnia zlewni 117 km². Jest jedną z najdzikszych i najniebezpieczniejszych górskich rzek Karkonoszy. W górnym odcinku średni spadek wód wynosi 72 promile, w dolnym odcinku jest 7-krotnie mniejszy. Wypływa w okolicach Równi pod Śnieżką z Małego Stawu. Do Bobru wpada w okolicy Pałacu we wsi Łomnica. Wzdłuż biegu rzeki zbudowano szereg budowli, w tym Jezioro Mysłakowickie oraz Dziki Wodospad w Karpaczu. Łomnica przepływa przez miejscowości Karpacz, Miłków, Mysłakowice, Łomnica. Już w średniowieczu dolinę Łomnicy przemierzali Walończycy penetrując jej koryto w poszukiwaniu złota i szlachetnych kamieni. Zapora na Łomnicy w Karpaczu powstała w latach 1910-1915 w ramach programu przeciwpowodziowego. Skuteczność zapory została potwierdzona podczas „Powodzi Tysiąclecia” w 1997 roku. Rzeka już nie zagraża mieszkańcom.

2) Stan obecny:

Teren w obszarze projektowanej „Drogi Trzech Żywiołów” to miejsce o walorach widokowych. Przyjeżdża tutaj wielu turystów, aby podziwiać otaczającą przyrodę. Gastronomia jest rozwinięta na obszarze miasta, ale brakuje miejsc na szlaku gdzie można przystanąć, odpocząć, itp. Turyści mogą zwiedzać i podziwiać widoki tylko w dzień, trasy nie są oświetlone na tyle, aby czuć się bezpiecznie i swobodnie przemieszczać się po ścieżkach nawet wieczorem.

3) Cele i założenia:

Dzięki zagospodarowaniu i urozmaiceniu opisywanego terenu, zwiększy się ilość turystów w tym rejonie. Ścieżki dydaktyczne będą uczyć oraz bawić osoby w każdym przedziale wiekowym. Obszar projektowany, dzięki urozmaiconemu oświetleniu, będzie ciekawszy i bezpieczniejszy dla ludzi lubiących wieczorami spacerować i podziwiać otaczającą ich przyrodę.

4) Ścieżki dydaktyczno – tematyczne:

• Ścieżka laborantów i górników:

(przebiega od ulicy Poznańskiej, przy skrzyżowaniu z ulicą Nad Łomnicą, wzdłuż podnóża góry Karpatki, następnie częściowo ulicą Rybacką - do Zapory):

Według starej legendy początki powstania cechu laborantów w Karkonoszach związane są z dwoma studentami medycyny z Pragi. Zbiegli oni ze stolicy Czech z tajemniczych powodów i w ok. roku 1700 zjawili się w Karpaczu, gdzie znaleźli schronienie u tutejszego – ogrodnika niejakiego Melchiora Grossmanna. W podziękę za opiekę i pomoc nauczyli go wyrabiania leków z miejscowych ziół. Tak więc za sprawą Mikołaja i Salomona, dwóch adeptów sztuki medycznej z Pragi, kunszt produkcji ziołowych leków z dziko rosnących roślin poznali miejscowi górale. W oparciu o rosnące w górach rośliny wytwarzano około 200 medykamentów na przeróżne dolegliwości. Do produkcji leków laboranci wykorzystywali: 98 korzeni, 55 gatunków różnego rodzaju jagód i owoców, 43 rodzaje nasion oraz 7 gatunków drzew. Karpacz zawdzięczał swoją sławę w Europie, dużej mierze, właśnie laborantom.

- Ścieżka dydaktyczna „Karpatka”:

Niewiele miast w Polsce może pochwalić się takim miejscem jak góra Karpatka. W samym centrum miasta wznosi się porośnięta pierwotnym, sosnowym lasem granitowa góra, która charakterystycznym wyglądem z daleka przyciąga wzrok turystów. Ostro spadające wprost w kierunku Łomnicy zbocza Karpatki podkreślają jej niezwykle charakter.

Na ścieżce dydaktycznej „Karpatka” wyróżnionych zostało kilkadziesiąt miejsc ciekawych pod względem kulturowym, historycznym, a także interesujące obiekty przyrody nieożywionej i ożywionej. Długość jej wynosi około 4 km. Czas przejścia całej trasy zależy od kondycji poszczególnego turysty i waha się od 1 godziny do 2,5 godzin.

- Ścieżka legend i podań Karkonoskich:

Ścieżka biegnie wzdłuż rzeki Łomnicy począwszy od zapory - do stacji paliw przy obiekcie „Biały Jar”. Znajdujące się w korycie rzeki kamienie o fantastycznych kształtach zostałyby podane niewielkiej obróbce rzeźbiarskiej w celu umieszczenia na nich elementów odwołujących się do podań i legend karkonoskich. W ten sposób powstałaby postać Wodnika, strażnika, ryby, ptaka, żółwia i innych. W zależności od stanu rzeki dochodziłoby do swoistej gry pomiędzy dwoma żywiołami: wodą i ziemią.

5) Oświetlenie i iluminacje:

W ogólnym założeniu przewiduje się następujące rodzaje oświetlenia:

- oświetlenie parkowe i uliczne (z gniazdami na szybkie włączenie oświetlenia świątecznego)
- oświetlenie iluminacyjne architektoniczne (elewacje, dominanty architektoniczne)
- oświetlenie iluminacyjne przyrody (drzew, wodospadów, kaskad, zespołów skalnych)
- oświetlenie iluminacyjne dynamiczne Zapory na Łomnicy (RGB wraz z dźwiękiem).
- oświetlenie dekoracyjne - świąteczne.

Zapora na Łomnicy, od momentu swojego powstania, stała się jedną z ważnych atrakcji turystycznych miasta. Wzbogacenie tego obiektu o dodatkowy element, profesjonalnie przygotowany pokaz iluminacji, stanie się wyjątkową atrakcją zachęcającą turystów do odwiedzenia tego miejsca. Pozwoli także większej ilości turystów dotrzeć do tego miejsca poprzez ulicę Rybacką i zachęci do spacerów „Drogą Trzech Żywiołów”.

Wizualizacje historii i niektórych elementów „Drogi Trzech Żywiołów” przedstawiono na załączonych do opracowania planszach graficznych.

j) System planowanych wyciągów gondolowych i krzeselkowych:

Przewiduje się możliwość realizacji wyciągów gondolowych, itp., które stanowiąc będą uzupełnienie systemu komunikacji kołowej. Przyszłościowo (w zależności od rozwiązań technicznych) w/w wyciągi / kolejki stanowiąc mogą jeden z głównych (ekologicznych) systemów komunikacyjnych miasta. Jak opisano w dziale II - projektowana kolej napowietrzna jest to wstępna lokalizacja docelowej komunikacji, rezerwa miejsc pod stacje przesiadkowe i próba rozwiązania przyszłościowego systemu wewnętrznej komunikacji miasta (w przyszłości może to być kolej magnetyczna, szynowa lub linowa, itp.). Proponowane przebiegi w/w wyciągów przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania.

k) System parkingów w granicach obszaru na odcinku od Muzeum Zabawek do „Białego Jaru”

Nie przewiduje się ogólnego wyłączenia komunikacji kołowej z obsługi miasta (na przykład poprzez systemy parkingów przy wjazdach do miejscowości, a następnie system komunikacji miejskiej). Dlatego też istotnym elementem komunikacji kołowej na obszarze miasta jest system parkingów. Proponowane lokalizacje większych parkingów (w tym istniejących) przedstawiono w części graficznej niniejszego opracowania.

Wszystkie parkingi powinny być powiązane systemem wzajemnej informacji wizualnej o wolnych miejscach. Konieczna jest weryfikacja istniejących zjazdów i włączeń z głównej drogi, projektowanie rond i lewoskrętów. Bezwzględne wymaganie od inwestorów zapewnienia miejsc postojowych na własnej działce (w tym parkingi podziemne).

IV. Koncepcja ogólna Deptaka na obszarze - od „Bachusa” do „Przychodni Zdrowia”.

IV.1. Komunikacja na Deptaku - założenia ogólne:

W obszarze Deptaka zakłada się absolutny priorytet dla pieszych i rowerzystów. Ruch samochodów powinien być ograniczony wyłącznie dla dostaw oraz dojazdów do posesji, a także dla pojazdów uprzywilejowanych oraz technicznych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości przejazdu dla pojazdów straży pożarnej. Dla dostaw oraz dojazdów do posesji należy przyjąć główną zasadę ruchu jednokierunkowego przebiegającego z dołu w górę (czyli od skrzyżowania przy „Bachusie” lub od ul. Łącznej - w kierunku obiektu „Kolorowa”). Dla dostaw zaopatrzenia do obiektów usługowych, zakłada się możliwość wprowadzenia ograniczeń czasowych w trakcie dnia (np. wyłącznie w godzinach wczesno-porannych).

IV.2. System komunikacji kołowej powiązanej z Deptakiem:

Na potrzeby projektu Deptaka opracowana została koncepcja zmian w układzie komunikacyjnym centrum Karpacza. Podstawowym jej założeniem było wzmocnienie segregacji stref funkcjonalnych, występujących w mieście obecnie i wynikających z charakterystycznej rzeźby terenu. Wydłużony układ urbanistyczny rdzenia miejscowości rozpościera się w dolinie między dwoma wzgórzami Karpatki i Pohulanki. Ciąg projektowanego Deptaka nie stanowi jednak funkcjonalnej osi symetrii, gdyż pas położony na północ od niego odznacza się kameralnym zagospodarowaniem, wąskimi uliczkami, krajobrazowym korytem rzeki Łomnicy i rozległymi zespołami zielonymi wraz z kompleksem wzdłuż ulicy Rybackiej. Przebudowa – poszerzenie ulicy Nad Łomnicą umożliwi udrożnienie dojazdów do w/w terenów, w tym również do projektowanych parkingów w okolicy Urzędu Miejskiego.

Pas położony na południe od Deptaka, po wybudowaniu tunelu na ulicy Parkowej, nabrał funkcji obsługującej, która kanalizuje ruch kołowy pomiędzy dolną, a górną częścią miejscowości.

Poniżej opisano najważniejsze elementy systemu komunikacji kołowej powiązanej z Deptakiem:

a) Węzeł przy „Bachusie”:

W niniejszej koncepcji przyjęto nowe rozwiązania komunikacyjne przy obiekcie „Bachus”:

- całkowicie nowe połączenie dla ruchu kołowego pomiędzy ulicą Konstytucji 3 Maja, a ulicą Kościelną - poprzez odcinek drogi przebiegającej po wschodniej stronie „Lipy Sądowej”,
- likwidacja „starego” odcinka ulicy Kościelnej (po zachodniej stronie „Lipy Sądowej”), a w jego miejsce - wprowadzenie chodnika dla pieszych,
- od strony północnej i zachodniej obiektu „Bachus” przewiduje się powierzchnię Deptaka,
- od strony południowej obiektu „Bachus” wprowadzono obszar zieleni,

b) Dojazd i miejsca postojowe przy Kościele p.w. NMP:

Dojazd do obiektu kościoła przewiduje się poprzez powierzchnię Deptaka - od „nowego” skrzyżowania ulicy Kościelnej z ulicą Konstytucji 3 Maja. Na wysokości wjazdu na posesję kościoła należy przewidzieć miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych oraz możliwości zawracania dla aut podjeżdżających pod kościół.

c) Ciąg komunikacyjny przy Muzeum Sportu i Turystyki:

Ulicę Mikołaja Kopernika należy potraktować jako bardzo ważny ciąg komunikacji pieszej, łączący ulicę Obrońców Pokoju z Deptakiem. Dlatego też przyjmuje się następujące założenia:

- absolutny priorytet dla pieszych i rowerzystów.
- ruch samochodów powinien być ograniczony wyłącznie dla dostaw oraz dojazdów do posesji dla mieszkańców, a także dla pojazdów uprzywilejowanych oraz technicznych,
- nawierzchnia ciągu pieszego na ulicy Mikołaja Kopernika powinna być zaprojektowana analogicznie jak nawierzchnia Deptaka,
- likwidacja „małego” parkingu przy skrzyżowaniu ulicy Mikołaja Kopernika z ulicą Konstytucji 3 Maja i wprowadzenie w tym miejscu placu z formą przestrzenną i zielenią,
- zlokalizowanie przejścia dla pieszych przez ulicę Konstytucji 3 Maja - na przedłużeniu ciągu pieszego na ulicy Mikołaja Kopernika

- d) Dojazd do Szkoły Podstawowej i Gimnazjum oraz miejsca postojowe dla pracowników:
Dojazd do Szkoły Podstawowej i Gimnazjum odbywać się będzie od tylko strony ulicy Nad Łomnicą. W tym celu przewiduje się przebudowę ulicy Łącznej, która na w/w odcinku będzie ulicą dwukierunkową. Przewiduje się również wariant wykonania objazdu wewnętrznego wokół obiektów Szkoły Podstawowej, Gimnazjum i Hali Sportowej. Na wysokości Hali Sportowej należy przewidzieć miejsca postojowe dla nauczycieli, urzędników, pracowników.
W związku z całkowicie nową koncepcją zagospodarowania placu przy Urzędzie Miasta oraz terenów sąsiednich – docelowo nie przewiduje się lokalizacji dotychczasowego parkingu po stronie zachodniej gimnazjum, ponieważ w tym miejscu projektowany jest przebieg równoległego (do ul. Konstytucji 3 Maja), drugiego ciągu Deptaka.
- e) Ruch na ulicy Nad Łomnicą - powyżej parkingu „na wysokości” Urzędu Miejskiego - do skrzyżowania z ulicą Rybacką oraz na ulicy Rybackiej:
Na wyżej wymienionym odcinku przewiduje się ciąg pieszo jezdny (w tym ruch kołowy dwukierunkowy). Jedynie zachodni odcinek ulicy Rybackiej, do skrzyżowania z ulicą Konstytucji 3 Maja, będzie odcinkiem jednokierunkowym (z kierunkiem od ulicy Konstytucji 3 Maja - do ulicy Rybackiej). Przewiduje się połączenie komunikacyjne ulicy Rybackiej z placem przy obiekcie „Mieszko” poprzez nowoprojektowany ciąg pieszo - jezdny.
- f) Ruch od skrzyżowania ulicy Nad Łomnicą i ulicy Rybackiej – w kierunku ulicy Konstytucji 3 Maja (powyżej tunelu):
Na wyżej wymienionym odcinku przewiduje się ruch jednokierunkowy (z kierunkiem od ulicy Konstytucji 3 Maja - do ulicy Nad Łomnicą).
- g) Ulica Adama Mickiewicza:
Ulica Mickiewicza jest ostatnim odcinkiem Deptaka, „wznoszącym się” od obszaru przy obiekcie „Mieszko” do skrzyżowania z ulicą Konstytucji 3 Maja – na wysokości Przychodni Zdrowia. Zakłada się absolutny priorytet dla pieszych. Ruch samochodów powinien być ograniczony wyłącznie dla dostaw oraz dojazdów do posesji, a także dla pojazdów uprzywilejowanych oraz technicznych. Na wyżej wymienionym odcinku przewiduje się ruch jednokierunkowy (z kierunkiem od ulicy Konstytucji 3 Maja - do obiektu „Mieszko”).

IV.3. System parkingów w obszarze Deptaka:

Miejsca parkingowe mają one być naturalną odpowiedzią dla wjeżdżających do miasta, którzy mijając obszar „Dworzec”, a następnie atrakcyjny plac powitalny w rejonie Karczmy i Lipy Sądowej, nabiorą chęci na obejrzenie całego pasażu.

Spośród wszystkich parkingów obsługujących centrum szczególną funkcję pełniłby zespół przy ulicy Nad Łomnicą. Przyjmowałby on kierowców, którzy nie znaleźli miejsca postojowego przy ulicy Parkowej oraz obsługiwał pojazdy napływające z dołu miejscowości, ulicą Nad Łomnicą.

Miejski system parkingowy powinien regulować kolejność i stopień napełniania się poszczególnych placów, informując kierowców o ilości wolnych miejsc na tablicach przy ulicy, w punktach poprzedzających zjazd.

IV.4. Inne ciągi piesze oraz rozwiązania komunikacyjne powiązane z Deptakiem:

IV.4.1. Ciągi piesze po stronie południowej Deptaka:

a) Ścieżka przy grocie:

Istotnym ciągiem pieszym powiązany z Deptakiem jest ścieżka spacerowa prowadząca od Muzeum Sportu i Turystyki w kierunku tzw. „Groty”, a następnie na górę Pohulanka oraz w kierunku ulicy Sanatoryjnej i Kolorowej. Ulica Kolorowa przewidziana jest do modernizacji oraz rozbudowy o nowy odcinek od strony zachodniej (przy „górnym” stoku Kolorowa).

b) Pasaż przy budynku ul. Konstytucji 3 Maja 41:

Jest to pasaż łączący ulicę Parkową (w okolicy przystanku autobusowego i projektowanego parkingu „C”) z Deptakiem. Nawierzchnia w/w pasażu powinna być wykonana z tych samych materiałów jak nawierzchnia Deptaka.

- c) Pasaż pomiędzy budynkiem Parkowa 2 i budynkiem Konstytucji 3 Maja 49a:
Jest to kolejny pasaż łączący ulicę Parkową z Deptakiem. Nawierzchnia w/w pasażu powinna być wykonana z tych samych materiałów jak nawierzchnia Deptaka.
- d) Przejście przy stoku „Kolorowa” + system wagoników / wózków, itp.:
Przy stoku Kolorowa przewiduje się ciąg pieszy (wzdłuż wyciągu) łączący ulicę Parkową z Deptakiem. Zakłada się możliwość przyszłościowej przebudowy wyciągu na stoku Kolorowa. Docelowo wyciąg ten powinien posiadać wagoniki / krzesła umożliwiające transport osób niepełnosprawnych, z możliwością wsiadania / wysiadania na czterech przystankach – w tym na przystanku w okolicy projektowanego obszaru „E” - tzw. „Plaża”.

IV.4.2. Ciągi piesze po stronie północnej deptaka:

- e) Ciąg pieszy w ulicy Kościelnej:
Istotnym ciągiem pieszym powiązany z Deptakiem jest ciąg w ulicy Kościelnej, łączący obszar początkowy Deptaka (plac powitalny) ze Stadionem oraz z ulicą Nad Łomnicą.
- f) Ciąg pieszy w ulicy Łącznej:
Ciąg pieszy w ulicy Łącznej prowadzony jest początkowo po obszarze projektowanej nawierzchni Deptaka (do miejsca wejścia do Gimnazjum). Następnie ciąg ten przebiega po ulicy Łącznej (przewidywanej na tym odcinku do przebudowy) w kierunku ulicy Nad Łomnicą i dalej w kierunku rzeki Łomnica oraz terenu tzw. „Plaży” - projektowany obszar „E”.
- g) Komunikacja piesza wokół placu przy Urzędzie Miejskim oraz w kierunku ulicy Nad Łomnicą i obiektów przy pobliskich parkingach (mostki, plaża, itd.):
Wyżej wymieniony teren jest najważniejszym obszarem przy Deptaku - obszar „D”. W tym obszarze przewiduje się wprowadzenie zasadniczych zmian, dlatego wymaga on odrębnego, szczegółowego projektu, co opisano w dalszej części niniejszego opracowania.
- h) Ciągi piesze na ulicy Rybackiej oraz nad rzeką Łomnica i przy „skoczni”:
Na ulicy Rybackiej (za wyjątkiem jednokierunkowego odcinka łączącego się z ulicą Konstytucji 3 Maja przy budynku nr 76) przewiduje się ruch kołowy dwukierunkowy. Jednakże będzie głównie to ciąg pieszo jezdny z dopuszczeniem ruchu kołowego. Przebieg ciągów pieszych, na tym obszarze, nie ogranicza się wyłącznie do trasy ulicy Rybackiej. Ilość i przebiegi ciągów pieszych są tu urozmaicone i łączą kilka kierunków spacerowych, w tym Drogę Trzech Żywiołów. Szczegółowy układ w/w ciągów pieszych przedstawiono na planszach graficznych.

IV.5. Obszary do szczegółowego opracowania na etapie projektu:

W niniejszej koncepcji wyodrębniono obszary o szczególnie randze funkcjonalno – użytkowej i przestrzennej. Ze względu na wysoką rangę tych obszarów oraz ich wielkość każdy z nich wymaga odrębnego, szczegółowego opracowania, co nie mogło być przedmiotem niniejszej koncepcji. Obszary te oznaczono „dużymi literami” od „A” do „I”, w odróżnieniu od punktów (stref) Deptaka - oznaczonych cyframi od „1” do „12” i opisanych w dalszej części. Poniżej przedstawiono ogólny opis każdego z obszarów wymagających szczegółowego opracowania na etapie projektu Deptaka.

A. Obszar „A” - Skwer przy placu powitalnym Deptaka:

Aktualnie na tym terenie znajduje się skwer – park zagospodarowany ścieżkami, elementami małej architektury, itp. Ze względu na całkowicie nowe połączenie dla ruchu kołowego pomiędzy ulicą Konstytucji 3 Maja, a ulicą Kościelną, poprzez odcinek drogi przebiegającej po wschodniej stronie „Lipy sądowej” - istniejący skwer wymagać będzie przeprojektowania i dostosowania do w/w nowych warunków komunikacyjnych. Jednocześnie będzie to obszar bezpośrednio graniczący z początkową strefą Deptaka – placem powitalnym, co również powinno mieć odzwierciedlenie w sposobie i formie zagospodarowania w/w skweru. Sugeruje się, aby wzdłuż dłuższego boku placu umieszczony został drewniany podest, którego południowa ekspozycja sprzyja wypoczynkowi na słońcu, łącząc klimat placu i znajdującego się

z tyłu parku. W lecie polany mają pełnić funkcję rekreacyjną i zachęcać do odpoczynku na trawie, grillowania i gier. Zmodernizowana fontanna ma zachęcać do wejścia do wody i otoczona może być rozległą drewnianą platformą, idealną w sezonie letnim

B. Obszar „B” - teren przy Muzeum Sportu i Turystyki:

Teren ten, pomimo że nie jest bezpośrednio przylegający do Deptaka uzyskuje nową rangę, ze względu na „podniesienie” rangi ulicy Mikołaja Kopernika jako bardzo ważnego ciągu komunikacji pieszej, łączącego ulicę Obrońców Pokoju z Deptakiem. Nawierzchnia ciągu pieszego na ulicy Mikołaja Kopernika będzie zaprojektowana analogicznie jak nawierzchnia Deptaka. W/w teren znajduje się na obszarze należącym do Muzeum Sportu i Turystyki, dlatego też w gestii tego inwestora będzie sposób zagospodarowania obszaru „B”.

C. Obszar „C” - parking podziemny, wielopoziomowy oraz część nadziemna – usługowa:

Teren projektowanego obszaru „C” posiada lokalizację przy ulicy Parkowej – w niedużej odległości od początkowej części Deptaka. Obszar „C” znajduje się na terenie niezabudowanym, stanowiącym część północnego stoku góry Pohulanki. Ze względu na wielkość oraz ukształtowanie tego terenu oraz jego lokalizację jest on optymalnym i praktycznie jedynym obszarem przy ulicy Parkowej, na którym możliwe jest usytuowanie parkingu wielopoziomowego. Ze względu na walory krajobrazowe parking ten powinien być wkomponowany w rzeźbę otaczającego terenu. Dopuszcza się możliwość wybudowania, nad parkingiem, części usługowej - kubaturowej, która jednocześnie byłaby jedną ze stacji kolei napowietrznej, itp.

D. Obszar „D” - Obiekt Urzędu wraz z przylegającym placem centralnym - „Rynek - Agora”:

Obszar ten jest najważniejszym obszarem przy Deptaku. W tym obszarze przewiduje się wprowadzenie zasadniczych zmian, polegających między innymi na:

- rozbudowie budynku Urzędu Miejskiego, w którym (w przyziemiu od strony Rynku) lokalizuje się zespół WC (dla niepełnosprawnych i dla osób z dziećmi)
- wyburzeniu pozostałych istniejących obecnie obiektów Urzędu
- wybudowaniu parkingu podziemnego (z wjazdem od ulicy Nad Łomnicą)
- połączeniu w/w parkingu z budynkiem Urzędu Miejskiego poprzez klatkę schodową oraz windę przeznaczoną również dla osób niepełnosprawnych.
- zagospodarowaniu płyty nad w/w parkingiem jako „Rynku - Agory” - placu centralnego, z amfiteatrem oraz rampami lub/i urządzeniami dla niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci.
- kompleksowym zagospodarowaniu całego obszaru i jego połączeń z obiektami oraz ciągami komunikacyjnymi w bezpośrednim sąsiedztwie z przejściem nad ul. Nad Łomnicą i połączeniem z „Drogą Trzech Żywiołów”.

E. Obszar „E” - Plaża i ścieżki spacerowe przy rzece oraz objekty parkingowo - usługowe:

Przedmiotowy obszar zlokalizowany jest po północnej stronie ulicy Nad Łomnicą, pomiędzy budynkami nr 28b i 32b. Na w/w obszarze przebiegać będą ścieżki - ciągi spacerowe łączące ulicę Nad Łomnicą z rzeką Łomnica i projektowanymi tam mostkami. Po wschodniej stronie obszaru przewiduje się lokalizację obiektów parkingowych - podziemnych z nadziemnymi częściami usługowymi. Główną atrakcją obszaru będzie tzw. plaża - miejsce widokowo - wypoczynkowe zlokalizowane nad rzeką, dobrze skomunikowane z Deptakiem oraz z projektowanymi ciągami spacerowymi przy rzece i mostkami. Przewiduje się wprowadzenie oświetlenia mostków i ciągów spacerowych. Natomiast zimą ustawione będą w rzece dodatkowe atrakcje - rzeźby lodowe, również podświetlane.

F. Obszar „F” - skarpa poniżej obiektu „Mieszko”:

Ze względu na ukształtowanie terenu (duże spadki) oraz lokalizację tego obszaru bezpośrednio pomiędzy Deptakiem na ulicy Konstytucji 3 Maja, a ulicą Rybacką wymaga on szczególnego opracowania. Możliwe jest zaprojektowanie układu tarasowego z możliwością wprowadzenia obiektów kubaturowych, lecz wkomponowanych w teren i „niezakłócających” wglądu widokowego z ulicy Konstytucji 3 Maja na Kotlinę Jeleniogórską. Charakterystyczne elementy zagospodarowania tego obszaru przedstawiono również w opisie stref wyszczególnionych na tzw. „linii Skarpy” - punkt 8.

G. Obszar „G” - plac i park przy obiekcie „Mieszko”:

Jest to obszar, na którym „przeplatają się” różne funkcje oraz elementy przestrzenne. Plac przed obiektem „Mieszko” jest przede wszystkim częścią Deptaka. Jednak na tym obszarze odbywać się będzie także ruch komunikacji kołowej - w kierunku nowego odcinka drogi dojazdowej z ulicy Rybackiej. Na placu tym nie powinien znajdować się postój TAXI. Dodatkowo w/w plac łączy się funkcjonalnie i przestrzennie z parkiem oraz przestrzenią przed „Karkonoskimi Tajemnicami”. Charakterystyczne elementy zagospodarowania tego obszaru przedstawiono również w opisie stref wyszczególnionych na tzw. „linii Skarpy” - punkt 9.

H. Obszar „H i „J” - tereny inwestycyjno - rekreacyjne przy ulicy Rybackiej:

Obszar nie zainwestowany, na którym przewiduje się całkowicie nowoprojektowaną infrastrukturę rekreacyjno - usługową oraz ciągi komunikacyjne piesze i kołowe. Są to tereny inwestycyjne, dla których nie określono szczegółowo programu funkcjonalno - użytkowego. W ramach zagospodarowania tych terenów, odpowiednio do sposobu ich wykorzystania, należy przewidzieć również miejsca postojowe dla samochodów lub parkingi.

IV.6. Motyw przewodni Deptaka - symboliczna linia „Skarpa”:

Motyw przewodni Deptaka to jego kręgosłup, który wyróżniony będzie kolorystycznie na posadzce Deptaka w formie symbolicznej linii (pasa) „Skarpy”. Wyraźna linia pnie się wraz z turystami ku góróm. W przestrzeni wyrażana jest w różnorodny sposób, pełniąc przy tym różne funkcje. Jej element początkowy, usytuowany na placu powitalnym, przy „Lipie Sądowej” jest akcentem zwracającym uwagę wjeżdżających do Karpacza a równocześnie – atrakcyjną formą małej architektury, rzeźbą, służącą jako obiekt wypoczynkowy i punkt zabaw dla dzieci. Na dalszym biegu Deptaka, w 12 strategicznych punktach, symboliczna linia „Skarpa” pełni funkcję informacyjną, z tablicami hasłowo opisującymi daną strefę i jej cechy. Pomiędzy wspomnianymi dwunastoma punktami „Skarpa” przebiega w posadzce lub natrafia na oznaczone na głównym rzucie, różnego typu inne elementy małej architektury, które wynoszą ją wzwyż, nadając trzeci wymiar. Na pozostałych odcinkach linia zwraca uwagę przechodniów na atrakcyjne detale, jak np. Ślady Zdobycwców lub wskazuje, a czasem nawet kadruje, osie widokowe. Idea linii przewodniej uzyskuje dodatkowe podkreślenie dzięki linearnemu rysunkowi towarzyszącej jej posadzki. Rysunek ten pozostaje w stosunku do Deptaka w relacji tła i w zależności od potrzeb miejsca przyjmuje indywidualne zagospodarowanie (obiekt małej architektury) lub jest przestrzenią spacerową, pełniącą przy tym funkcję drogi pożarowej i dojazdów do posesji.

IV.7. Punkty (strefy) na linii Skarpy:

Niewątpliwą zaletą Deptaka jest różnorodność stref, przez które przechodzi wraz z „Skarpą” – linią przewodnią. Niektóre z nich mają charakter przestrzeni o najwyższej hierarchii, innym przyświeca funkcja przesądzająca o ich unikalności. Jedne odgrywają rolę miejsc węzłowych, podczas gdy drugie są typowo spacerowe, trzecie - zielone a czwarte – obsługujące, itd.. W koncepcji wyróżniono 12 stref, a każda z nich, posiadając wiele elementów wspólnych, uzyskuje jednocześnie swoją indywidualność.

Punkt 1 na linii Skarpy - Powitalny plac.

Place są warunkiem dobrego funkcjonowania całego deptaka. W założeniu projektu mają one być aktywną przestrzenią pieszą, wolną od ruchu samochodów a jednocześnie eksponowaną dla przejeżdżających samochodami. Powyższa ekspozycja, w połączeniu z ciekawym zagospodarowaniem ma być magnesem zachęcającym do zatrzymania się i wyjścia z samochodu. Rozpoznawalność placu ma także służyć przestrzennemu porządkowaniu całego miasta, poprawiając orientację użytkowników w jego strukturze i identyfikację miejsc najważniejszych. Ranga miejsca powoduje, że właśnie tu linia „Skarpy” ma swój początek, a także i umowny cel. Karczma i „Lipa Sądowa” uzyskają wspólne przedpole, którego nie rozcina już ruch pojazdów, a strop przylegającego do budynku piwnicznego pomieszczenia powinien zostać zaadaptowany na ogródek gastronomiczny.

Punkt 2 - Plac Kościelny:

Przestrzeń uzyskała wysoce prestiżowy charakter i podporządkowano ją Sacrum. Oszczędny charakter jasnej posadzki na przykład z piaskowca ustępuje wyłącznie linii „Skarpy”, przechodzącej zachowawczo pomiędzy płytą kościoła i przeciwległej kaplicy. Przestrzeń przy kościele będzie w tym przypadku znacznie większa, a rewolucyjna zmiana odnosi się tu do scalenia reprezentacyjnymi schodami lub uskokami dwóch poziomów oddzielanych obecnie

żywoplotem. Bryła kościoła uzyska w ten sposób znacznie lepszy kontakt z ciągiem ulicy, a ta z kolei efekt zasługujący na miano placu. Dla przestrzeni Sacrum należy zaprojektować prestiżowe ławki, sytuowane wzdłuż linii schodów. W strefie Sacrum, dla podkreślenia powagi miejsca, nie można stawiać ogródków piwnych, stosować głośnej muzyki, itp. Od strony ulicy Parkowej i znajdujących się tam przystanków autobusowych oraz projektowanego parkingu wielopoziomowego istnieje możliwość dostępu do Deptaka, dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci, poprzez istniejące i projektowane ciągi chodników, ramp i nawierzchni Deptaka przy obiekcie „Bachus”. Powiązanie to wydaje się być priorytetowym wejściem na Deptak również dla osób przyjeżdżających do Karpacza komunikacją zbiorową.

Punkt 3 - Ogród na Skarpie.

Przedmiotowy ogród położony jest na prawdziwej skarpie jednak atrakcyjny wgląd na ogród z poziomu deptaka uniemożliwia, w chwili obecnej, mur i żywoplot. W projekcie zastąpi je szeroki, drewniany podest z ekspozycją na zieloną kaskadę i górującą w tle Karpatkę.

Punkt 4 - Skatepark i regeneracja.

Deptak ma być przestrzenią służącą turystom i mieszkańcom, a sąsiedztwo szkoły i hali sportowej sprzyja zagospodarowaniu (większa dostępność hali ze ścianką wspinaczkowa i imprezami pod dachem). To miejsce integruje młodzież miejscową i przyjeźdną. Skatepark wykorzystuje wydłużony front nieruchomości, zwraca uwagę przechodniów swoimi urządzeniami i powinien sprzyjać dalszej popularyzacji Everyboard Festival. W ramach 4 punktu Skarpy zaplanowano szereg miejsc w przestrzeni publicznej, służących konsumpcji i wypoczynkowi.

Punkt 5 - Kultura i sztuka na (górkim) powietrzu.

Sąsiedztwo budynku Urzędu Miejskiego powinno zapisać się na mapie Deptaka jako miejsce kultury i sztuki. Proponujemy nowe wejście do budynku Urzędu – od strony południowej z poziomu Deptaka, likwidując niefortunne schody - główną barierę dla niepełnosprawnych. W centralnej części Deptaka, na wysokości budynku urzędu umieszczony został honorowy kompleks obiektów małej architektury, skupionych wokół Śladów Zdobyców. Wypoczynek na kaskadzie powinni docenić badacze wirtualnego świata kultury, korzystając z szybkiego bezprzewodowego internetu i wtyczek podładowujących urządzenia przenośne. W ramach całkowitej przebudowy tego obszaru wykonany zostanie, między innymi, parking podziemny (z wjazdem od ulicy Nad Łomnicą). Przewiduje się połączenie w/w parkingu z budynkiem Urzędu Miejskiego, i terenem przy Urzędzie, poprzez ogólnodostępną klatkę schodową oraz windę przeznaczoną również dla osób niepełnosprawnych. Połączenie to, funkcjonując przez 24 godziny na dobę, umożliwi również komunikację dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci - pomiędzy Deptakiem (obszar przed Urzędem), a strefą przy ulicy Nad Łomnicą i projektowanymi tam obiektami, ciągami komunikacyjnymi i atrakcjami (Obszar „plaża”, stacja kolejki „Kolorowa”, itp.). Planuje się także zagospodarowanie płyty nad w/w parkingiem jako „Rynku - Agory” - placu centralnego, z amfiteatrem oraz rampami lub/i urządzeniami dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci.

Punkt 6 - Kolorowa na Deptaku.

Na wysokości wyciągu Kolorowa przestrzeń wymaga zintegrowania części ulicy z polaną wzgórza o tej samej nazwie. Efekt ten można uzyskać, między innymi, przy pomocy kolorowych zjeżdżalni opadających na posadzkę. Rozbudowany front budynku uzupełni obecną bryłę, a infrastruktura techniczna wyciągu potraktowana została jako forma warta wyeksponowania spacerowiczom. Mała architektura, planowana na tym odcinku zawiera podgrzewane ławki i stojaki na narty – urządzenia, które powinny zostać docenione przez narciarzy.

Punkt 7 - Odświeżenie przy Bystrzyku.

Ten kameralny, ale bardzo zróżnicowany wysokościowo fragment Deptaka może uzyskać mikro plac, który powstanie w wyniku odsunięcia i przekształcenia muru oporowego przy południowej pierzei na balkon widokowy. Między budynkami nr 53 i 55 można usytuować niewielką platformę otwartą na płynący pod spodem potok. W jej posadzce zaplanowano przeszklenie z dyszami zraszaczami zapewniającymi w lecie niespodziewane odświeżenie. Przeciwna strona ulicy, to miejsce skrzyżowania z ulicami Nad Łomnicą i Rybacką, a teraz również z nowym łącznikiem pomiędzy światem miasta a przyrodą i szlakami Karpatki.

Punkt 8 - Skarby ze Skarpy.

Popularną i największą na Deptaku skarpe można zaadaptować na ogród dydaktyczny, gromadzący karkonoskie rośliny zielarskie i ukazujący bogactwo tutejszej flory. W zagospodarowaniu uwzględnić także ekspozycję Księżej Góry, tak aby cenny widok uzyskał swoje różne odmiany w zależności od wyboru jednego z rozsypanych na posadzce sześciennych siedzisk. W przestrzeń skarpy można wkomponować również niewielkie obiekty usługowe, tak by zwiększyć różnorodność zagospodarowania, a jednocześnie nie zakłócać walorów krajobrazowych. Po południowej stronie ulicy zaproponowana została nowa forma przestrzenna obecnego kiosku warzywnego i wkomponowanie całej, otaczającej go ukośnej płyty w przestrzeń Deptaka.

Punkt 9 - Plac przed Domem Wypoczynkowym Mieszko.

Plac przed obiektem „Mieszko” jest przede wszystkim częścią Deptaka. Jednak na tym obszarze odbywać się będzie także ruch komunikacji kołowej - w kierunku nowego odcinka drogi dojazdowej z ulicy Rybackiej. Dodatkowo w/w plac łączy się funkcjonalnie i przestrzennie z parkiem oraz przestrzenią przed „Karkonoskimi Tajemnicami”. W związku z powyższym powinna nastąpić redefinicja kształtu placu, polegająca na likwidacji muru oporowego i zastąpieniu go łagodną skarpe, lub tarasami, co zapewni otwarcie przestrzeni na trzeci ważny budynek – Muzeum Tajemnic Karkonoskich i towarzyszący mu drapieżny wizerunek Ducha Gór. Transformacje przeprowadzić z poszanowaniem istniejącej zieleni, a czerwone dęby traktowane są jako kolejny element świadczący o randze miejsca. W kierunku parku, mogą być wyprowadzone szerokie schody, otwierające tę zieloną strefę na spacerujących ulicą z dołu jak i przebywających już na samej płycie przed „Mieszkiem”. Również od strony ulicy Konstytucji 3 Maja sugeruje się likwidację muru i wprowadzenie 2 – 3 wejść schodami terenowymi. Ten teren także wymaga opracowania szczegółowego opracowania na etapie projektu.

Punkt 10 - Skwer wypoczynkowy.

Projektowany dojazd do ulicy Rybackiej, skrzyżowanie kilku ciągów spacerowych, lokalizacje tarasów gastronomicznych i miejsca form przestrzennych określają charakter tego miejsca. Proponuje się zagospodarowanie w tym miejscu jako skweru z ławkami i elementami form przestrzennych, które informowałyby o „atrakcjach” terenów zlokalizowanych poniżej (wzdłuż ulicy Rybackiej) oraz ciągach spacerowych, przebiegających w różnych kierunkach. Można rozważyć wprowadzenie w tej strefie (na skarpie pomiędzy ulicą, Mickiewicza, a ulicą Rybacką) ściany wspinaczkowej lub innych elementów rekreacyjnych, wkomponowanych w stromo opadający teren.

Punkt 11 - Ku szczytom.

Ostatni odcinek Deptaka naturalnie dąży ku szczytom. Szerokość ciągu maleje, a górski charakter narasta. Nowe zagospodarowanie honoruje te cechy i modernizuje Deptak w sposób oszczędny. Silnej ekspozycji ulega natomiast samo włączenie ulicy Mickiewicza do Konstytucji 3 Maja, gdzie posadzka Deptaka symbolicznie wystrzeliwuje w górę, tworząc atrakcyjną bandę, z kaskadowymi siedziskami i świetlnymi akcentami.

Punkt 12 - Zwieńczenie Deptaka.

Jest to strefa będąca punktem końcowym Deptaka dla użytkowników poruszających się od dołu, lecz jednocześnie jest to punkt początkowy Deptaka dla użytkowników schodzących z góry. W miejscu tym przewiduje się atrakcyjną formę przestrzenną oraz plac zlokalizowany na terenie nieruchomości prywatnej.

V. Propozycje (idea) kierunku rozwiązań, elementów małej architektury i zieleni dla ciągu ul. Konstytucji 3 Maja:

Linia „Skarpy” w założeniach projektowych jest punktem wyjścia do konstrukcji wszystkich mebli miejskich. Obiekty małej architektury są ze „Skarpy” wycinane i na jej linii układane w różnych konfiguracjach. Nawet, gdy pojawiają się poza nią, pozostają w ścisłym związku funkcjonalno - przestrzennym. Zestaw mebli miejskich składa się z następujących modułów: siedzisk o różnej wysokości, siedziska leżanki ze wzorem regionalnym, dwóch rodzajów donic, kosza, lampy niskiej i wysokiej, stojaka na rowery oraz modułu łącznika. Ich kształty dopasowane są do siebie w taki sposób, aby po złączeniu tworzyły jeden spójny mebel wielofunkcyjny w większych bądź mniejszych zestawach.

Należy jednak zwrócić uwagę na wykonanie zaokrągleń krawędzi mebli, tak aby były one bezpieczne dla użytkowników, szczególnie dzieci.

Ważne jest również to, że meble dzięki swej modularności są mobilne i w miarę potrzeb można je przestawić tymczasowo w inne miejsce umożliwiając tym samym organizację takich imprez na całej powierzchni deptakami min. Everyboard Festival, maratony, parady konne i itp.

Zaproponowane projekty mebli miejskich dostarczają spacerowiczom miejsc do wypoczynku, gier, spotkań, opalania się, ochrony przed słońcem i deszczem. Niektóre ławki pozwalają ogrzać się w zimie, a inne doładować akumulatory przenośnych urządzeń. Meble te są również miejscem wprowadzania zieleni uzupełniającej krajobraz ulicy, takiej jak krzewy zimozielone i trawy ozdobne. Mała architektura pełni w końcu funkcje porządkujące i wypełniające przestrzeń, wzmacnia osie widokowe, kształtuje wnętrza urbanistyczne i subtelnie separuje ich odmienne podstrefy, np. gwarne - od rekreacyjnych. Meble miejskie znajdują swoje odmiany nie tylko ze względu na pełnione funkcje, ale również charakter miejsca planowanego położenia.

Specjalny prestiżowy typ ławek zaprojektowany został dla przestrzeni Sacrum, a w parku przy Mieszku zaproponowano cały kompleks wypoczynkowy, sprzyjający dłuższemu relaksowi z ulubioną książką i przy odgłosie szumu płynącej wody. Ławki w przestrzeni Sacrum to eklektyczny mebel miejski będący połączeniem dwóch stylów, z jednej strony bogato rzeźbione drewno z motywami zaczerpniętymi z karkonoskich elewacji, z drugiej strony surowy kamień o prostej geometrycznej formie wychodzący z kamiennej posadzki, wykonanej z identycznego materiału. Podparcie drewnianej części stanowi dekor elewacji nadający dynamiczny charakter rzeźbionej części konstrukcji. Kamienne stopnie po przeciwległej stronie dają wrażenie stabilności i trwałości. Całość jest płynnie połączona ze sobą, drewno jest „zatopione” w kamieniu, skąd stopniowo przechodzi w swoją rozrzeźbioną strukturę.

Kompleks wypoczynkowy składa się z mebli cechujących się zestawieniem drewna zawierającego motywy regionalnego detalu architektonicznego i szkła lub zamiennie przezroczystego tworzywa sztucznego. W geometrii ławki dominują linie faliste oraz obłości połączone ze sobą na różnych poziomach tworzących warstwy.

Ażurowe przekrycie konstrukcji z jednej strony chroni przed deszczem, a z drugiej umożliwia dostęp promieni słonecznych. Przednia część mebli wyposażona jest w niewielką półkę na ogólnodostępne książki, zamiennie z niewielkim strumieniem wody w postaci poidła.

Do mebli miejskich należy również zaliczyć wykreowane w przestrzeni Deptaka drewniane makrostruktury – tarasy i podesty, które uformowano ze skarp lub poprzez wyniesienie terenu. Na nich wypoczywa się z nieograniczoną swobodą ruchu.

Nieodłącznym elementem mebli jest zieleń, która w przypadku Karpacza stanowi naturalne uzupełnienie przestrzeni Deptaka, komponujące się z tłem przyrody górskiej, otaczającej miejscowość i wnikać w jej strukturę.

Zwracając uwagę na charakter klimatu należy wybierać do wystroju Deptaka gatunki roślin wytrwałych, mrozoodpornych i zimozielonych. Jako dodatek można użyć jednorocznych kwitnących bylin wraz z trawami dekoracyjnymi. Projektowaną zieleń sytuować można jako wolnostojącą, w donicach, na skarpach oraz wiszącą w koszach przy lampach wysokich. Z roślin krzewiastych wybrano czeremchę skalną, sosnę kosodrzewinę oraz jarzębinę górską. Na Deptaku nie zabraknie traw dekoracyjnych metlicy skalnej oraz bylin takich jak krokusy, przebiśniegi, przyłuszczki pospolite oraz konwalie. Mile widziane są także różnorodne rozchodniki: narecznica samcza, borówka czarna, kalina koralowa, porzeczką alpejską, róża dzika, dziewięciśń bezłodygowy, pierwiosnek wyniosły, liczydło górskie, sasanka alpejska, dzwonek Scheutzera, szarotka norweska czy pięciornik złoty.

VI. Zasady umieszczania reklam.

Poprawa estetyki centrum Karpacza w kwestii reklam wymaga zgodnej inicjatywy mieszkańców i władz gminy. Obecne rozmieszczenie reklam w przestrzeni Deptaka sprowadza się w większości przypadków do nośników umieszczonych na elementach budynków. Proponuje się wprowadzenie następujących zasad sytuowania nośników reklamowych dla obszaru Deptaka:

- 1) pod względem typów obiektów – zakaz nośników wolno stojących oraz reklam LED
- 2) pod względem wielkości – określenie maksymalnej powierzchni reklamy
- 3) pod względem ilości – maksymalnie 1 reklama dla jednej działalności oraz maksymalnie 1 szyld, maksymalna liczba w przypadku kilku działalności prowadzonych w ramach jednej nieruchomości

- 4) pod względem sytuowania – wyłącznie na elewacjach budynków i w witrynach (z wyjątkiem: szyldów, informacji turystycznej oraz działalności bez zabudowy, np. wyciąg, pole namiotowe, itp.) oraz wyłącznie wówczas, gdy nie będą one przesłaniać okien i detali architektonicznych
- 5) pod względem przedmiotu reklamy – dopuszczenie tylko tych reklam, które odnoszą się do działalności prowadzonej w obiekcie, na którym znajduje się dana reklama
- 6) pod względem kolorystyki – możliwość ograniczenia niektórych barw lub odcieni, możliwość nałożenia obowiązku stosowania tego samego tła na wszystkich reklamach znajdujących się na danej nieruchomości
- 7) pod względem standardu i stylu oprawy nośnika – ustalenie jednego wzorca, jednego koloru, jednego materiału
- 8) pod względem dopuszczalnych form szyldów, np. ustalenie wielkości, koloru lub materiału tła, np. szkło.

W granicach terenów publicznych proponuje się:

- 1) zniesienie powyższych zakazów dla zbiorczych tablic reklamowych, informujących o lokalizacji i profilu działalności, postawionych i obsługiwanych przez miasto, o jednorodnym projekcie, np. na zasadzie podobnej do interaktywnych paneli stosowanych w centrach handlowych
- 2) stosowanie na całym obszarze centrum wyłącznie zmniejszonych znaków drogowych, ustawionych na słupach o tej samej wysokości i przy dążeniu do:
 - maksymalnego grupowania znaków na jednym słupie zamiast zwiększania ich ilości
 - nie przesłaniania atrakcyjnych widoków

VII. Toalety publiczne w obszarze Deptaka:

Docelowo przewiduje się kilka lokalizacji zespołów toalet miejskich, które przedstawiono w części graficznej, na planszy - Deptak 2020 koncepcja architektoniczna (skala 1:500). Zakłada się, że zespoły toalet będą wbudowane w projektowane, ogólnodostępne budynki o funkcji usługowej lub parkingowej. Wyżej wymienione zespoły toalet muszą posiadać również dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz dla osób z małymi dziećmi. Nie wyklucza się możliwości lokalizacji natrysków przy niektórych zespołach toalet. Do czasu realizacji projektowanych budynków usługowych i docelowych zespołów toalet miejskich dopuszcza się lokalizację typowych obiektów - stałych kabin toaletowych, lecz po warunkiem dostosowania ich wyglądu zewnętrznego do górskiego charakteru architektonicznego i do otaczającej zabudowy.

VIII. Dostępność dla osób niepełnosprawnych oraz osób z wózkami dla dzieci:

Zapewnienie dostępności dla osób niepełnosprawnych, w przypadku miast położonych w górach (ze względu na występujące spadki terenu i naturalne różnice poziomów gruntu) jest wyjątkowo trudne, a czasami wręcz niemożliwe, do zrealizowania za pomocą budowli takich jak: chodniki o odpowiednim spadku lub rampy. Natomiast wprowadzenie urządzeń technicznych, jak: ruchome chodniki, mechaniczne pochylnie przyporęczkowe, podnośniki, itp., jest trudne do zrealizowania ze względu na konieczność ochrony przed warunkami atmosferycznymi, szczególnie w zimie (konieczność obudowy, podgrzewania, dozoru), a przez to urządzenia te będą bardzo kosztowne. Zastosowanie różnych urządzeń technicznych jest możliwe w każdym momencie, w zależności od rozwoju technologii i możliwości finansowych inwestora. Dlatego też w niniejszym opracowaniu nie określono szczegółowo rodzaju i lokalizacji wszystkich urządzeń technicznych, a skoncentrowano się na realnych możliwościach wynikających z faktycznego ukształtowania terenu oraz zamierzeń przedstawionych przez inwestorów prywatnych lub publicznych. Zagadnienia dotyczące dostępności dla osób niepełnosprawnych opisano też wcześniej, w częściach dotyczących poszczególnych stref i „punktów” Deptaka. Poniżej przedstawiamy zbiorcze podsumowanie tej tematyki:

- 1) Od strony ulicy Parkowej i znajdujących się tam przystanków autobusowych oraz projektowanego parkingu wielopoziomowego istnieje możliwość dostępu do Deptaka, dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci, poprzez istniejące i projektowane ciągi chodników, ramp i nawierzchni Deptaka - przy obiekcie „Bachus”.
- 2) Niestety na pozostałym odcinku ulicy Parkowej, tj.: od wyżej wymienionej strefy - do skrzyżowania z ulicą Konstytucji 3 Maja (powyżej tunelu) nie istnieją możliwości połączenia z Deptakiem dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci poprzez ukształtowane w terenie chodniki lub rampy. Na w/w odcinku połączenie ulicy Parkowej z Deptakiem może być zrealizowane jedynie za pomocą ewentualnych urządzeń technicznych.

- 3) Od parkingu i skrzyżowania z ulicą Konstytucji 3 Maja (powyżej tunelu) istnieje możliwość dostępu do Deptaka (plac przy obiekcie „Mieszko”), dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci, poprzez istniejące ciągi chodników przy ulicy Konstytucji 3 Maja.
- 4) Obszarem, w którym kompleksowo zostaną rozwiązane możliwości dostępności dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci, jest Obszar „D” - Obiekt Urzędu Miejskiego wraz z przylegającym placem centralnym - „Rynek - Agora”. Proponuje się tu nowe wejście do budynku Urzędu – od strony południowej z poziomu Deptaka, likwidując niefortunne schody - główną barierę dla niepełnosprawnych. W ramach całkowitej przebudowy tego obszaru wykonany zostanie, między innymi, parking podziemny (z wjazdem od ulicy Nad Łomnicą). Przewiduje się połączenie w/w parkingu z budynkiem Urzędu Miejskiego, i terenem przy Urzędzie, poprzez ogólnodostępną klatkę schodową oraz windę przeznaczoną również dla osób niepełnosprawnych. Połączenie to, funkcjonując przez 24 godziny na dobę, umożliwi również komunikację dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci - pomiędzy Deptakiem (obszar przed Urzędem), a strefą przy ulicy Nad Łomnicą i projektowanymi tam obiektami, ciągami komunikacyjnymi i atrakcjami (Obszar „plaża”, stacja kolejki „Kolorowa”, itp.). Planuje się także zagospodarowanie płyty nad w/w parkingiem jako „Rynku - Agory” - placu centralnego, z amfiteatrem oraz rampami lub/i urządzeniami dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci.
- 5) Przy stoku Kolorowa zakłada się możliwość przyszłościowej przebudowy wyciągu. Docelowo wyciąg ten posiadać będzie wagoniki umożliwiające, między innymi, transport osób niepełnosprawnych, z możliwością wsiadania/wysiadania na czterech przystankach – przy „plaży” (ul. Nad Łomnicą), przy Deptaku (ul. Konstytucji 3 Maja), nad tunelem (ul. Parkowa) oraz pod szczytem góry Pohulanki. Dzięki w/w systemowi zostanie zapewniona dostępność dla osób niepełnosprawnych i osób z wózkami dla dzieci praktycznie na całym obszarze Deptaka, ponieważ z poszczególnych przystanków będzie możliwość dostępu (poprzez rampy lub chodniki przebiegające po terenie) do ulicy Parkowej, ulicy Konstytucji 3 Maja i ulicy Nad Łomnicą.

IX. Wytyczne dla wspólnego sytemu informacji miejskiej:

System Informacji Miejskiej (SIM) to system jednolitych pod względem wizualnym i konstrukcyjnym elementów (nośników) przekazujących informacje dotyczące danej miejscowości, takie jak: nazwy ulic, nazwy dzielnic lub stref w miejscowości, kierunkowskazy dla ruchu kołowego i pieszego, mapy lub plany okolic, schematy komunikacji w miejscowości i rozkłady jazdy, adresy lokalizacji ważnych obiektów i atrakcji turystycznych (informacja turystyczna i historyczna) i tym podobne. Pełny System Informacji Miejskiej obejmuje szereg złożonych elementów i wymaga odrębnego, szczegółowego projektu i analiz, których opracowanie nie jest w zakresie niniejszej koncepcji.

Poniżej przedstawiono ogólne wytyczne do Systemu Informacji Miejskiej dla Karpacza:

- Podstawową cechą Systemu Informacji Miejskiej jest jednolitość stosowanych nośników oraz elementów przestrzennych (dzięki temu system jest komunikatywny i łatwo identyfikowalny). Proponuje się styl i charakter plastyczny elementów SIM - w nawiązaniu do analogicznych elementów oraz obiektów małej architektury jak na Deptaku. Jednakże należy zwrócić uwagę na wprowadzenie różnic pomiędzy elementami Deptaka, a elementami SIM w pozostałych częściach miasta. Proponuje się, aby elementy Deptaka posiadały bardziej „bogata” formę plastyczną, przy zachowaniu tej samej stylizacji. Dodatkowo należy wprowadzić zróżnicowanie kolorystyczne - inną, lecz spójną kolorystykę dla elementów Deptaka oraz inną dla poszczególnych dzielnic miasta.
- System Informacji Miejskiej powinien cechować się również dużą czytelnością liternictwa, symboli, piktogramów, itp. oraz właściwą lokalizacją elementów umożliwiającą ich łatwe zauważenie (w tym przez kierowców) i odczytanie ich treści.
- Nie określa się na tym etapie jednoznacznie materiałów, z których powinny być wykonane elementy SIM. Należy jednak zwrócić uwagę na możliwość zastosowania drewna i kamienia jako materiałów naturalnych w miejscowościach górskich. Ze względów wytrzymałościowych i praktycznych dopuszcza się zastosowanie innych materiałów (stal powlekana, aluminium, tworzywa sztuczne) jednak w kolorystyce i fakturze współgrającej z elementami drewnianymi lub kamiennymi.
- System Informacji Miejskiej powinny tworzyć, między innymi, następujące nośniki informacji:
 - tablice z nazwami ulic (informacja uliczna)
 - tablice adresowe na budynkach (informacja adresowa)

- kierunkowskazy dla ruchu kołowego i pieszego
- tablice wjazdowe do stref miejscowości (dzielnic lub wydzielonych obszarów)
- tablice o przystankach autobusowych oraz o komunikacji miejskiej
- tablice informacyjne systemu parkingowego (kierunki i odległości do parkingów, bieżąca informacja o stopniu zapelnienia parkingów)
- tablice informacji ogólnej – miejskiej (pełniące funkcję „słupów informacyjnych)
- tablice miejsc wyjątkowych (informacja opisowo-graficzna) oraz tablice parkowe
- tablice z mapami i planami miasta i okolic
- Elementami uzupełniającymi SIM powinny być elementy, które nie są nośnikami informacji miejskich, lecz stanowią kompozycyjne i wizualne dopełnienie systemu, przez co nadają przestrzeni, w której występują, uporządkowany i spójny charakter. Są to między innymi: meble miejskie, słupki i barierki chodnikowe, kosze na śmieci, ławki, stojaki rowerowe, osłony na drzewa i tym podobne elementy, które powinny być wykonane w nawiązaniu do analogicznych elementów oraz obiektów małej architektury - jak na Deptaku.

X. Inne wytyczne i ustalenia (nawierzchnie, kolorystyka, „handel obwoźny”, hałas, system gromadzenia i odbioru odpadów, oświetlenie)

- 1) Nawierzchnia Deptaka powinna być wykonana z płyt granitowych (płomieniowanych - zapewnienie antypoślizgowości). Wzór ułożenia płyt (ewentualne zróżnicowanie odcieni i koloru) według zasady przedstawionej w Koncepcji nr 2 „Skarpa – wygórowany Deptak z Karpacza” / 2013r., do uzgodnienia szczegółowego z inwestorem na etapie prac projektowych. Płyty granitowe układane bez większych spoin, pozwalają swobodnie poruszać się kobietom na szpilkach, na co wskazują negatywne przykłady Wrocławia i Jeleniej Góry, gdzie po pewnym czasie zdecydowano się na przebudowę istniejących nawierzchni - na „szpilkostrady”.
- 2) Kolorystyka elewacji budynków w obszarze Deptaka. Przewiduje się możliwość ograniczenia jaskrawych barw oraz możliwość nałożenia obowiązku stosowania tego samego zestawu barw (odcieni i tonacji) dla poszczególnych stref zabudowy, co należy szczegółowo określić na etapie prac projektowych, w uzgodnieniu z inwestorem i Służbą Ochrony Zabytków.
- 3) Nie przewiduje się tzw. „handlu obwoźnego” w przestrzeni Deptaka. Dopuszcza się możliwość wprowadzenia „stref - stanowisk” dla artystów ulicznych. Dopuszcza się możliwość czasowego handlu „obwoźnego” (stoiska, stragany, itp.) jedynie w trakcie okazjonalnych imprez plenerowych organizowanych na Deptaku.
- 4) Ustalenie indywidualnych wymogów dla stref „własnego” hałasu (dla poszczególnych właścicieli nieruchomości, sklepów lub wystawców, muzyków ulicznych, itp) jest formalnie utrudnione, ponieważ nie podlega szczegółowym regulacjom prawnym, za wyjątkiem Rozporządzenia Ministra Środowiska - w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Należy spełnić wymogi w/w Rozporządzenia.
- 5) Kolejnym z problemów do szczegółowego rozwiązania jest system gromadzenia i odbioru odpadu na terenie Deptaka. Należy tu zastosować ciekawe architektonicznie obudowy śmietników i pojemników, należące do lokali usługowych i budynków mieszkalnych oraz, w miarę możliwości, zlokalizować je w miejscach nie przylegających do Deptaka (nie widocznych dla turystów). Ważnym elementem jest również, zapewnienie dobrego dojazdu dla samochodów oczyszczania miasta.
- 6) W ogólnym założeniu przewiduje się następujące rodzaje oświetlenia i iluminacji:
 - oświetlenie uliczne i parkowe (z gniazdami na szybkie włączenie oświetlenia świątecznego)
 - oświetlenie iluminacyjne architektoniczne (elewacje, dominanty architektoniczne)
 - oświetlenie iluminacyjne przyrody (drzew, wodospadów, kaskad, zespołów skalnych)
 - oświetlenie iluminacyjne „dynamiczne” - wyjątkowych obiektów (RGB wraz z dźwiękiem).
 - oświetlenie dekoracyjne - świąteczne.

Autorzy opracowania:

mgr inż. arch. Lech Barański

mgr inż. arch. Robert Futerhendler

mgr inż. arch. Jarosław Hnatyk

Karpacz - styczeń 2015r.