

UDZIAŁ ARCHITEKTA KRAJOBRAZU W PLANOWANIU  
WIDOKOWYM TRAS KOMUNIKACYJNYCH  
NA PRZYKŁADZIE STUDIUM KRAJOBRAZOWEGO  
PRZEKROCZENIA ALEI SOLIDARNOŚCI  
W NOWEJ HUCIE DROGĄ EKSPRESOWĄ S7

Urszula Forczek-Brataniec

Instytut Architektury Krajobrazu, Politechnika Krakowska  
Department of Landscape Architecture, Cracow University of Technology  
ul. Warszawska 24; 31-155 Kraków, e-mail: urszulafb@interia.pl

**Streszczenie.** Inwestycja drogowa w Polsce wymaga sporządzenia Raportu Oddziaływania na Środowisko i uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Występujący w dokumentacji środowiskowej zakres dotyczący krajobrazu jest bardzo ograniczony i sprowadza się zazwyczaj do opisu krain geograficznych i ważniejszych form pokrycia terenu. Szczegółowe studium widokowe nie jest sporządzane, wyjątek stanowią sytuacje, kiedy inwestycja wkracza w obszar chroniony i wymaga zaopiniowania lub uzgodnienia. Prezentowane studium dotyczy fragmentu drogi ekspresowej S7 Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków w miejscu przecięcia zabytkowej osi Al. Solidarności wpisanej na listę zabytków. Przedmiotem studium była analiza widokowa trzech wariantów przekroczenia Al. Solidarności drogą ekspresową. Studium przypadku obrazuje możliwości wykorzystania dostępnych technik wizualizacji i animacji dla ułatwienia podejmowania decyzji dotyczących trudnych inwestycji. Wykazuje też konieczność sporządzania tego typu analiz dla terenów cennych krajobrazowo. Zawarte w studium wytyczne dotyczące lokalizacji ekranów akustycznych, dopuszczalnych wysokości przesłon w postaci ekranów lub zieleni, kolorystyki itp. obrazują możliwości wpływu na kształtowanie bezpośredniego otoczenia drogi. Tego typu decyzje powinny być podejmowane ze świadomością kontekstu krajobrazowego, a w zespole nie powinno brakować architekta krajobrazu. Brak elementów wizualnego planowania w projekcie drogowym może mieć negatywny wpływ na krajobraz.

**Słowa kluczowe:** studia krajobrazowe, komunikacja, inwestycje drogowe, Nowa Huta

## WSTĘP

Droga, wg Słownika Języka Polskiego, definiowana jest jako pas ziemi służący do komunikacji<sup>1</sup>, a według ustawy o drogach publicznych – jako wydzielony pas terenu, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów oraz do ruchu pieszych, wraz z leżącymi w jego ciągu obiektami inżynierskimi<sup>2</sup>. W prawie bu-

<sup>1</sup> Słownik języka polskiego, <http://www.sjp.pl/droga>.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

dowlanym wymieniana jest jako budowla<sup>3</sup> obok innych obiektów infrastruktury, takich jak sieci techniczne, tunele, budowle ziemne itp. Wolor estetyczny drogi-budowli nie jest przedmiotem szczególnej uwagi, a skutki krajobrazowe inwestycji w świetle obowiązujących procedur nie podlegają weryfikacji<sup>4</sup>. Droga jako inwestycja może być przedmiotem Raportu Oddziaływania na Środowisko, co szczegółowo określa Rozporządzenie Rady Ministrów z dn. 9 listopada 2004<sup>5</sup>. Raport według ustawy z dn. 3 października 2008 r.<sup>6</sup> powinien zawierać opis oddziaływania na krajobraz, jednakże zawarty w raportach zakres dotyczący krajobrazu jest bardzo ograniczony i sprowadza się zazwyczaj do opisu krain geograficznych i ważniejszych form pokrycia terenu. Wobec niesprecyzowanych zasad sporządzania oceny oddziaływania na krajobraz, problem ten jest pomijany i nie ma możliwości weryfikacji projektu pod tym względem. Realny zakres oddziaływania inwestycji na krajobraz nie jest wykazywany na żadnym etapie procesu projektowego. Wyjątek stanowi sytuacja, gdy inwestycja wkracza w obszar chroniony i wymaga zaopiniowania lub uzgodnienia konserwatora zabytków lub konserwatora przyrody.

Droga ekspresowa S7 Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków w swym przebiegu przez Kraków miała przeciąć Al. Solidarności, która stanowi zabytkową oś widokową. Wobec zagrożenia zabytkowego układu urbanistycznego nową inwestycją i koniecznością zaopiniowania inwestycji przez wojewódzkiego konserwatora zabytków sporządzono dokumentację wykazującą wpływ inwestycji na krajobraz. Przedmiotem studium była analiza porównawcza trzech wariantów przekroczenia Al. Solidarności drogą ekspresową oraz ocena wpływu widokowego proponowanych rozwiązań.

## STUDIUM PRZYPADKU

**Uwarunkowania.** Obszar Nowej Huty został uznany za zabytek, a w 2004 r. przypieczętowano tę decyzję wpisem do rejestru zabytków. Granica wpisu objęła układ urbanistyczny Nowej Huty wraz z Al. Solidarności oraz z budynkami administracyjnymi huty. Aleja Solidarności została objęta wpisem na całej długości, ponieważ jest to kluczowe połączenie układu urbanistycznego z kombina-

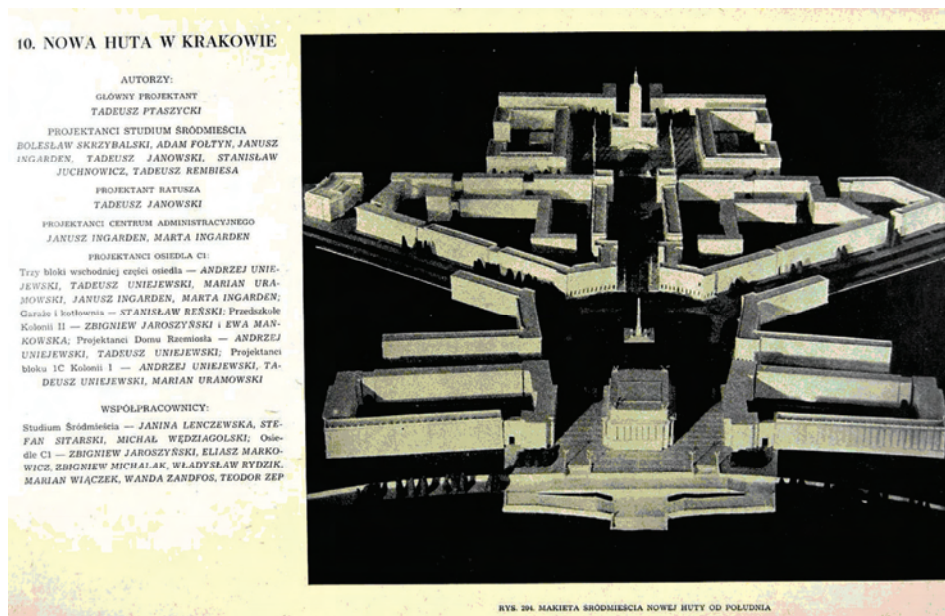
<sup>3</sup> Prawo budowlane. Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. (Dz.U. nr 243, poz. 1623).

<sup>4</sup> Por. U. Forczek-Brataniec, 2008, *Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej*. Elamed. Katowice.

<sup>5</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. nr 257, poz. 2573 ze zm.).

<sup>6</sup> Szczegółowa zawartość raportu została określona w rozdziale 2 art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.08.199.1227).

tem, znajdujące wyraz przestrzenny w postaci zamknięcia perspektywicznego budynkiem Centrum Administracyjnego Huty. Jest to jednocześnie jedyne zrealizowane zwieńczenie osi kompozycyjnej w urbanistyce współczesnej Nowej Huty (ryc. 1).



Ryc. 1. Model Nowej Huty zawierający nigdy niezrealizowane dominanty urbanistyczne – ratusz, dom kultury, obelisk. Wg Komorowski W., *Urbanistyka i architektura Nowej Huty 1949–1959*, „Rocznik Krakowski”, t. 71, Kraków 2005

Fig. 1. The model of Nowa Huta showing unbuilt urban dominant – city hall, house of culture, obelisque.  
 Source: Komorowski W., *Urbanistyka i architektura Nowej Huty 1949–1959*, „Rocznik Krakowski”, t. 71, Kraków 2005

Projektowane założenie socrealistyczne przewidywało szereg typowych dla tego stylu zamknięć perspektywicznych. Na środku Placu Centralnego planowano usytuowanie obelisku, na Alei Róż miał powstać Ratusz, dom kultury miał stanowić południowe zamknięcie Placu Centralnego, oś Alei Lenina (dziś Alei Solidarności) miała zamknąć sylweta budynków administracyjnych huty. Z tych założeń kompozycyjnych zrealizowane zostało tylko jedno – przedmiotowe zamknięcie perspektywiczne dawnej Alei Lenina (dziś Alei Solidarności).

Projekt drogi ekspresowej S7 i decyzja o przeprowadzeniu inwestycji pomiędzy kombinatem a układem urbanistycznym Nowej Huty spowodował ingerencję w istniejący układ przestrzenny. Wobec zagrożenia zabytku na zlecenie GDDKIA O/Kraków sporządzono opracowanie mające za zadanie wykazać wpływ krajobrazowy inwestycji i wskazać rozwiązanie najkorzystniejsze dla

krajobrazu. „Studium krajobrazowo-konserwatorskie dla projektowanej drogi ekspresowej S7 w rejonie Al. Solidarności w Krakowie (odc. projektowanej drogi S7 Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków). Analiza porównawcza wariantów przekroczenia zabytkowej osi widokowej wpisanej do rejestru pod nr A-1132” opracowano w zespole: dr inż. arch Urszula Forczek-Brataniec, mgr inż. arch Marcin Brataniec, mgr inż. Paulina Nosalska arch. krajobr., część konserwatorsko-planistyczna: mgr Andrzej Siwek, konsultacja: dr hab. inż. arch. Zbigniew Myczkowski, prof. PK. Przedmiotem analizy były trzy warianty rozwiązania.



Ryc. 2. Warianty przebiegu drogi ekspresowej S7 w miejscu przecięcia Al. Solidarności

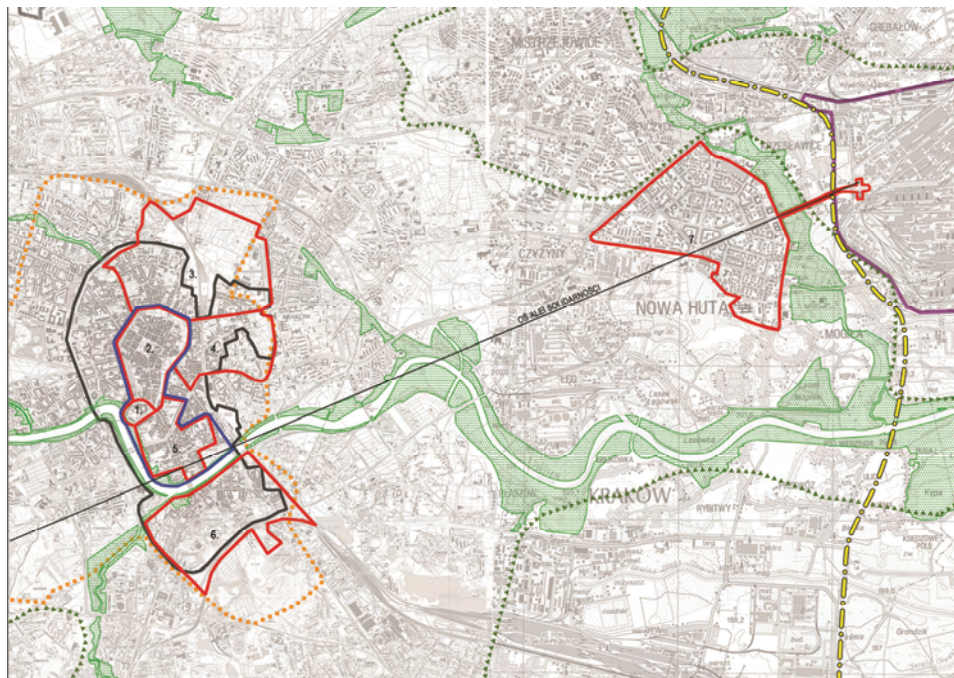
Fig. 2. The sequence variants of the expressway S7 in crossing with Al. Solidarności

Wariant pierwszy (1) zakładał przebudowę Al. Solidarności w śladzie istniejącym i przeniesienie ruchu ponad projektowaną drogą ekspresową S7. Wariant drugi (2) zakładał zmianę przebiegu Al. Solidarności i odsunięcie punktu przekroczenia drogi ekspresowej S7 na północ od zabytkowej osi widokowej. Wariant trzeci (3) przebiegu S-7 proponował przejście nad Aleją Solidarności w postaci wiaduktu (ryc. 2). Z powodu występujących na wiadukcie, balustrad, ekranów i ruchu drogowego wariant trzeci przeanalizowano w wersjach uzupełniających 3a, 3b i 3c.

**Metodyka i założenia.** Analiza krajobrazowa wpływu widokowego przekroczenia drogą ekspresową S7 zabytkowej Alei Solidarności zawiera część historyczną, planistyczną i widokową z uwzględnieniem kwestii wrażliwości środowiska i uwarunkowań społecznych. Ocenę wpływu widokowego oparto na metodzie integrującej dane kartograficzne, fotograficzne oraz uwzględniającej problematykę percepcji dynamicznej.

Studium sporządzono na podstawie analizy widoków panoramicznych i jej transpozycji na plan terenu, na wzajemnym uzupełnieniu informacji krajobrazowych i kartograficznych. W celu przeprowadzenia szczegółowej analizy uwarunkowań topograficznych w relacji z ekspozycją sporządzono model cyfrowy terenu, wykorzystano możliwość wizualizacji i animacji. Uzyskane w ten sposób

dane wyjściowe dały możliwość szczegółowego rozpatrzenia wszystkich istotnych aspektów ekspozycji.



Ryc. 3. Oś AI. Solidarności w skali makrokrajobrazowej, granice wpisu Nowej Huty na listę zabytków w kontekście obszarów chronionych Krakowa

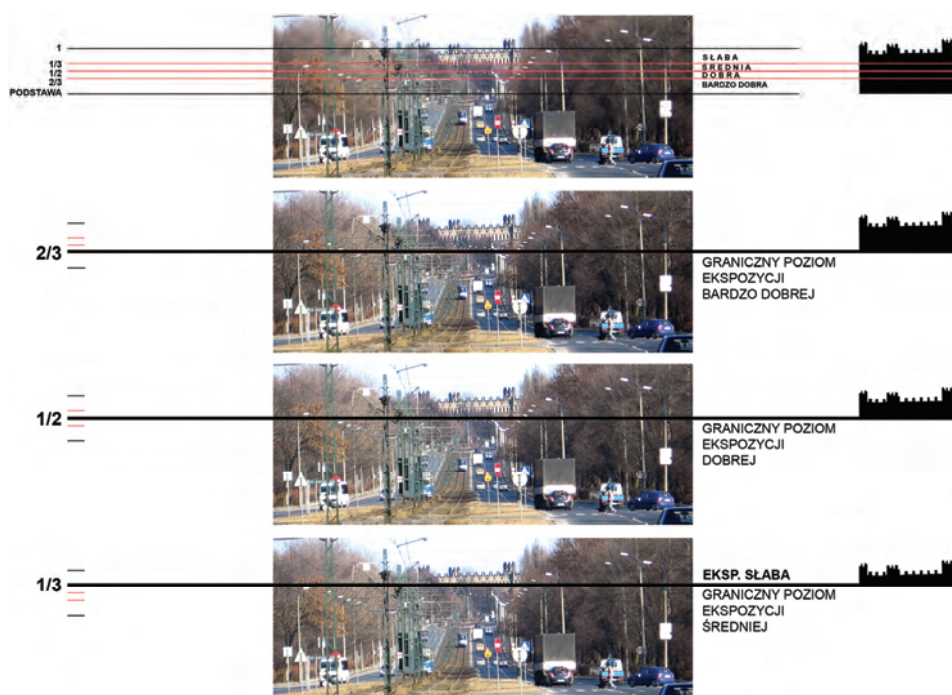
Fig. 3. The axis of AI. Solidarności in the scale of macro landscape. The borders of protected areas of Kraków and Nowa Huta

Problematykę przeanalizowano w skali makrokrajobrazowej obejmującej skalę miasta (ryc. 3) oraz w skali mezokrajobrazowej obejmującej zasięg dzielnicy. Następnie przeanalizowano wpływ poszczególnych wariantów realizacji inwestycji na oś widokową w ujęciu zmiany ekspozycji bryły Centrum Administracyjnego Huty, wpływu na widoki z punktów kluczowych oraz zmiany, jakie nastąpią w przestrzeni i układzie funkcjonalnym drogi.

Podstawą określenia wpływu widokowego nowej inwestycji na oś Alei Solidarności było wykazanie, w jakim stopniu zostanie ograniczony i przekształcony widok na bryłę budynku kombinatu, stanowiącą zamknięcie widokowe osi ulicy (ryc. 4).

**Wyniki.** Analiza kontekstu widokowego w skali miasta wykazała brak znaczących powiązań Alei Solidarności z dominantami Krakowa. Układ kompozycyjny Plac Centralny – Aleja Solidarności – Kombinat zamyka się w granicach założenia urbanistycznego Nowej Huty, stanowiąc niezależną strukturę prze-

strzeżną<sup>7</sup>. Kontekst w skali mezokrajobrazowej dotyczy skali dzielnicy. W tym wymiarze Aleja Solidarności rozpięta jest pomiędzy Placem Centralnym a Kombinatem. Al. Solidarności najpierw przebiega pomiędzy zwartą zabudową osiedli nowohuckich, a tuż za ul. Bulwarową wkracza w tereny zielone i w tej scenerii dochodzi do bram kombinatu. Kompozycyjnie przestrzeń drogi miała być rozpięta między dwoma dominantami – obeliskiem na Placu Centralnym i Centrum Administracyjnym Huty. Wobec braku dominanty na Placu Centralnym Aleja rozpięta jest pomiędzy bryłą Centrum Administracyjnym Huty i zachodnią pierzeją Placu Centralnego.

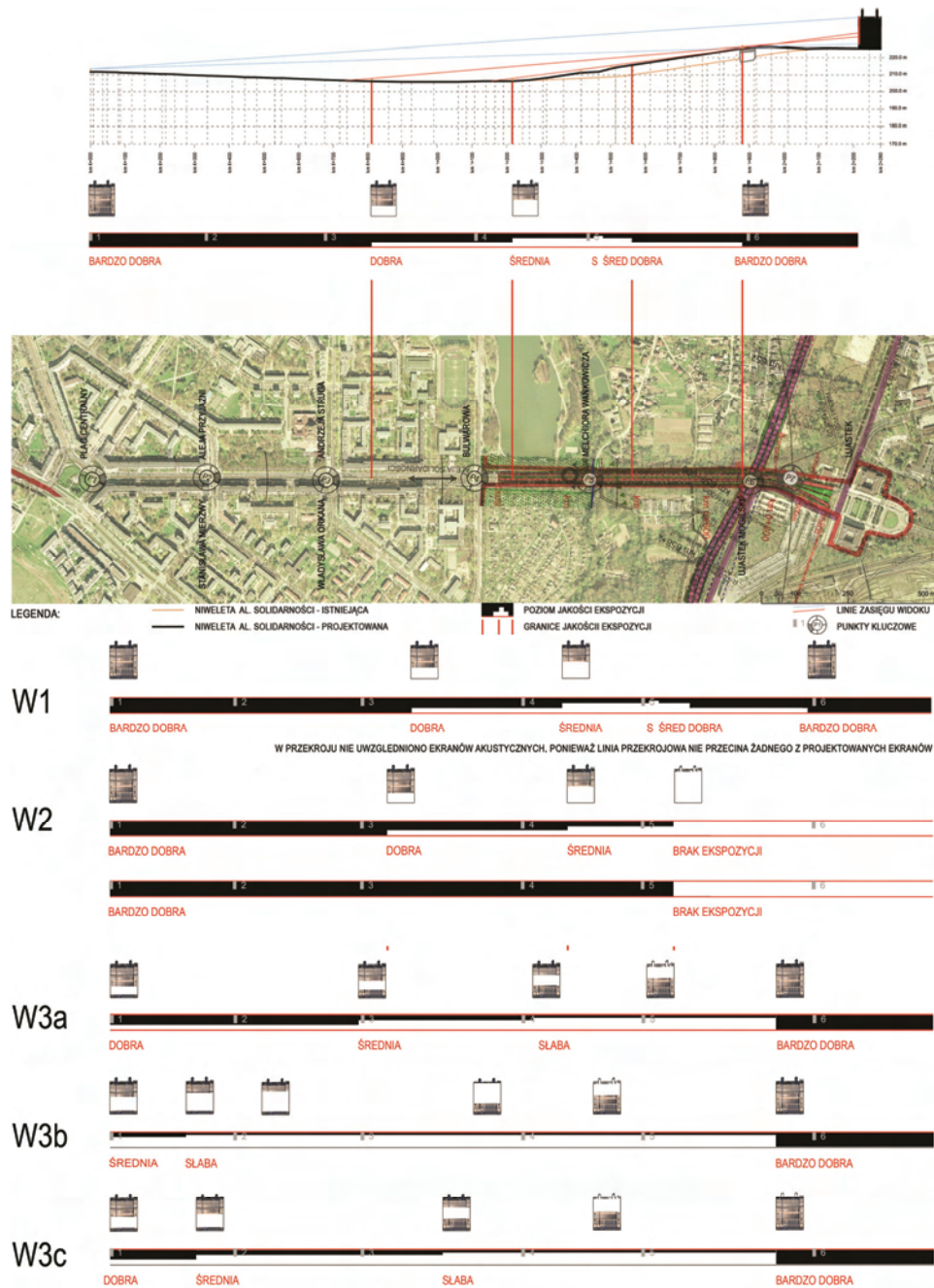


Ryc. 4. Powiązania widokowe w skali mezokrajobrazowej, wyznaczenie granic jakości widoku na podstawie czytelności bryły centrum administracyjnego huty

Fig. 4. Visual connections in scale of mezolandscape. The delimitation of visual quality based on readability of the ironworks administrative buildings complex

Badania wpływu widokowego poszczególnych wariantów na układ przestrzenny Al. Solidarności oparto na analizie przekrojów, sekwencji punktów kluczowych oraz studium panoram i zapisu filmowego. Synteza tych elementów

<sup>7</sup> Należy tu wspomnieć, że orientacja całego założenia Nowej Huty została wpisana w strukturę miasta w sposób zapewniający powiązanie wizualne ze Starym Miastem. Ze skarpy nowohuckiej widok sięga wież Wawelu, Kazimierza, a nawet Bielan, jednakże powiązanie to nie ma bezpośredniego związku z Al. Solidarności.



Ryc. 5. Schematy studialne czasu i jakości ekspozycji. (a) analiza dla wariantu 1, (b) zestawienie schematów wszystkich analizowanych wariantów

Fig. 5. Study diagrams of exposure time and quality. (a) analysis for option 1, (b) summary diagrams of all analyzed variants

pozwołała na uwzględnienie ciągłości przestrzeni i dynamiki procesu postrzegania. Wyniki przedstawiono w formie schematów oraz zestawień liczbowych pozwalających jednoznacznie ocenić każdy wariant (ryc. 5). Formułując wnioski analizy widokowej, nie można było pominąć kwestii rozwiązań funkcjonalnych, które przekładają się obecnie na kształt przestrzeni. Układ urbanistyczny Nowej Huty zakładał silne połączenie części mieszkalnej z zakładem przemysłowym. Aleja Solidarności stanowi oś funkcjonalną podkreśloną formalnie i kompozycyjnie.

Wobec powyższych czynników ocena wpływu na krajobraz sprowadziła się do analizy, w której decydującą rolę odegrały cztery zagadnienia: Wpływ inwestycji na oś Al. Solidarności na odcinku od Placu Centralnego do Kombinatu, a szczególnie wpływ inwestycji na odcinku najlepszej widoczności, od ul. Bulwarowej do kombinatu, stopień przekształcenia przestrzeni w wyniku realizacji inwestycji oraz stopień przekształcenia istniejącego układu funkcjonalnego (komunikacyjnego) Nowa Huta – Kombinat. Ocena dwóch pierwszych kryteriów została dokonana na podstawie analiz widokowych umożliwiających obliczenia i porównania czasu i zakresu ekspozycji budynku Centrum Administracyjnego Nowej Huty. W tym wypadku wariant polegający na podniesieniu poziomu Al. Solidarności zapewniał najdłuższą ekspozycję budynku Centrum Administracyjnego Nowej Huty (tab. 1).

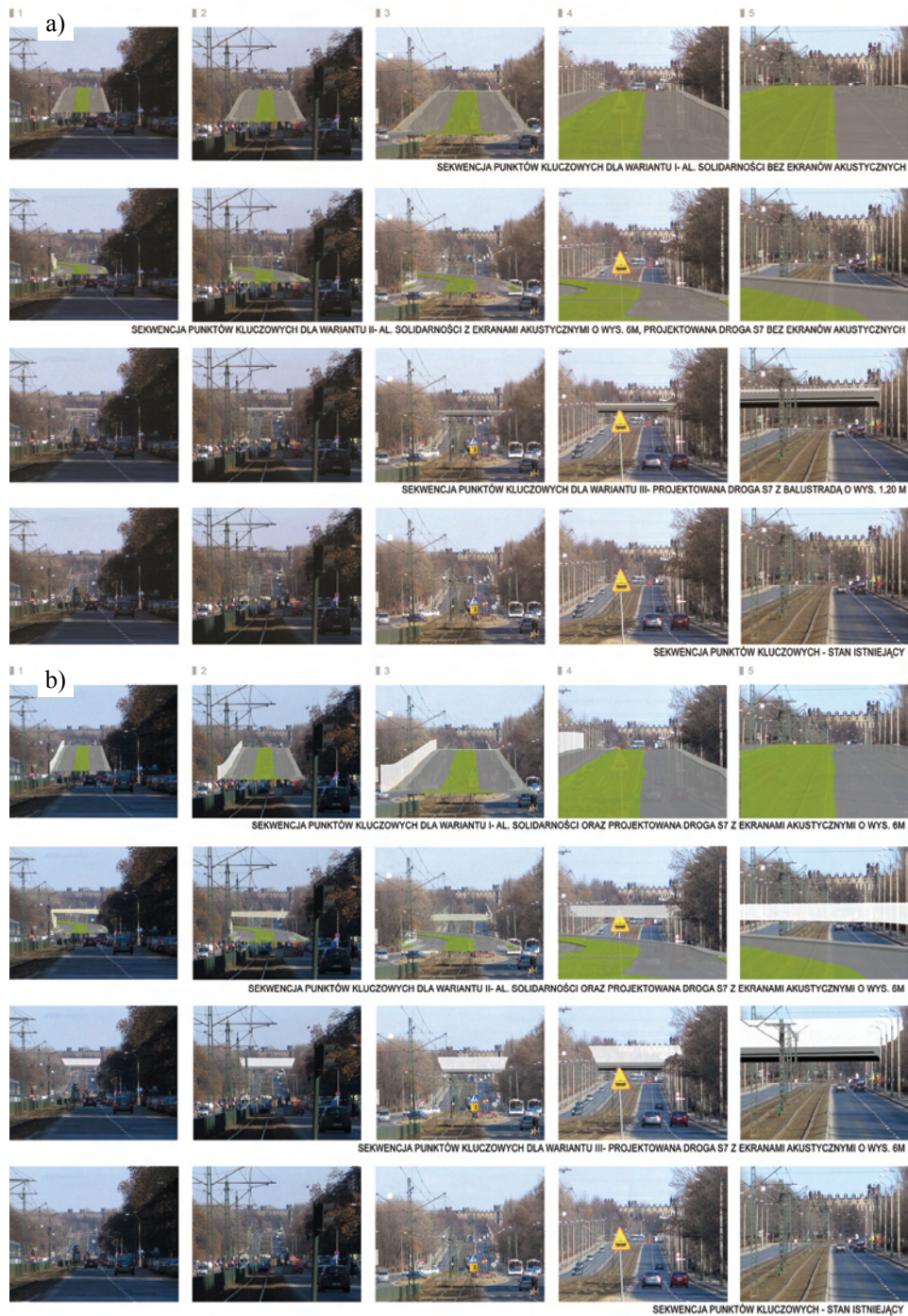
Tabela 1. Analiza widokowa dla wariantu z podniesioną Al. Solidarności

Table 1. Visual analysis for the elevated Al. Solidarności

Wariant przebiegu S7 Option of S7 route	Ekspozycja Exposition	Długość ekspozycji Length of exposition [m]	% udziału w całej długości osi widokowej % use of all visual axis	Punkty kluczowe Key points
	bardzo dobra	814 + 333 = 1147	51%	1, 2, 3, 6
Wariant I	dobra	406 + 318 = 724	33%	4
	średnia	235 + 84 = 319	15%	5
	słaba i brak eksp.	27	1%	brak
Łącznie – Sum		2217	100%	

Pozostałe kryteria dotyczyły stopnia przekształceń przestrzeni i funkcji. Przedstawione warianty znacznie różniły się między sobą i bez wątpienia najmniejsze przekształcenie przestrzeni w wyniku realizacji inwestycji gwarantował wariant polegający na przeprowadzeniu drogi ekspresowej wiaduktem ponad Al. Solidarności. Z kolei wariant 1 i 3 zachowywał logikę pierwotnego układu funkcjonalnego. Aleja Solidarności zgodnie z założeniem doprowadza zarówno ruch kołowy, jak i pieszy do bram huty. Zmiana przebiegu Alei Solidarności zakładana w wariancie 2 zaburzała logikę historycznego układu i zmieniała przebieg zabytkowego połączenia przestrzennego. W efekcie wobec przy-





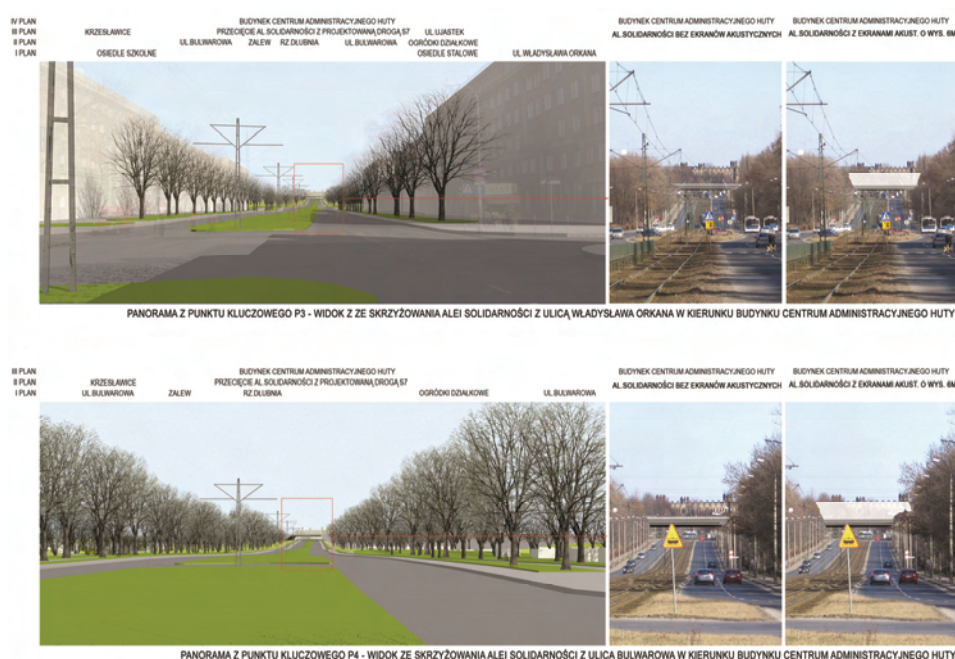
Ryc. 6. Wizualizacje widoku z punktów kluczowych w wersji z ekranami (a) i bez ekranów akustycznych (b)  
 Fig. 6. The visualization of the key points views with acoustic screens (a) and without them (b)

jętych kryteriów wskazano wariant 1, który okazał się najkorzystniejszy. O wyborze tego wariantu zdecydowała jakość i czas trwania widoku na zwieńczenie osi widokowej w postaci budynku Centrum Administracyjnego Nowej Huty oraz korzystna ocena pod względem stopnia przemian układu przestrzennego i funkcjonalnego. Wariant ten zapewniał dobrą widoczność bryły oraz stwarzał dodatkowe szanse zminimalizowania wpływu widokowego w przypadku możliwości obniżenia poziomu drogi ekspresowej. Analizy uzupełniono szczegółowymi wytycznymi. Specjalną uwagę skupiono na ekranach akustycznych (wariant 3a, 3b, 3c) i zieleni. Sporządzono w tym celu dodatkowe wizualizacje obrazujące ich wpływ na poszczególne warianty oraz sformułowano szczegółowe zalecenia dotyczące ich lokalizacji i gabarytów (ryc. 6). Ponadto opracowano możliwości minimalizacji wpływu widokowego dla poszczególnych rozwiązań.

Studium przypadku obrazuje możliwości wykorzystania dostępnych technik analiz dla stworzenia podstaw podejmowania decyzji dotyczących cennych krajobrazów. Przedstawiona metoda i wyniki opracowania wskazują możliwości kształtowania bezpośredniego otoczenia drogi ze świadomością ich skutków krajobrazowych i wykazują konieczność sporządzania tego typu opracowań. Wnioski dotyczące przebiegu drogi, lokalizacji ekranów akustycznych, dopuszczalnych wysokości przesłon w postaci ekranów lub zieleni, zaprezentowane w formie graficznej i filmowej to dowód, że oceny wpływu na krajobraz są możliwe i są przydatne. Wyniki badań pozwalają dokonać właściwego wyboru i przez to przynoszą pozytywne skutki przestrzenne, ponadto stwarzają dobrą bazę do dyskusji nad tematem w szerokim gronie zarówno specjalistów, jak i osób spoza branży inżynierskiej (ryc. 7).

## WNIOSKI

Budowa drogi to inwestycja wywierająca wpływ na obszary o różnej strukturze i wartości. Proces projektowy gwarantuje szczegółową analizę poszczególnych rozwiązań w kilku wariantach. Przebieg drogi, rozwiązania węzłów, połączenia z drogami lokalnymi, kształty wiaduktów, rodzaje ekranów akustycznych, a także dobór i kompozycja zieleni są poddawane wielowątkowej dyskusji i bardzo szczegółowo uzasadniane. Wśród tak wielu wątków bardzo słabą pozycję zajmuje krajobraz, jego walory i sposób wpływu nowej inwestycji na jego późniejszy kształt. Brak norm w tym względzie powoduje, że krajobraz zawsze przegrywa z zagadnieniami, które już zostały sformalizowane w postaci obowiązujących współczynników. Efekty tego procesu dają się zauważyć w krajobrazie w postaci wszechobecnych ekranów akustycznych, nadmiernej liczby znaków drogowych itp.



Ryc. 7. Wizualizacja wariantu 3 przeprowadzenia drogi ekspresowej S7 – wiadukt nad Aleją Solidarności w widoku z punktów kluczowych

Fig. 7. Visualization of variant 3 of expressway S7 – viaduct over Aleja Solidarności seen from the key points

Udział architekta krajobrazu w projektowaniu przestrzeni dróg jest niezbędny. To pierwszy krok dla znalezienia w procesie decyzyjnym miejsca dla argumentów związanych z wyrazem estetycznym inwestycji, ochroną dziedzictwa naturalnego i kulturowego często sprzężonym z ekonomią i bezpieczeństwem. Zgodnie z powiedzeniem, że nieobecni nie mają głosu, brak osoby wysuwającej te racje w dyskusji jest jednoznaczny z ich pomijaniem.

## PIŚMIENICTWO

- Appleyard D., Lynch K., Myer J.R., 1965. *The View From the Road*, MIT, Massachusetts.
- Bogdanowski J., 1976. *Kompozycja i planowanie w architekturze krajobrazu*, PAN, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.
- Dąbrowska-Budziło K., 1990. *Wśród panoram Krakowa. O przemianach widoków i o tym, jak je ocalić*, WL, Kraków.
- Böhm A., 2007. *Planowanie przestrzenne dla architektów krajobrazu: o czynniku kompozycji*, Polit. Krakowska, Kraków.
- Budziło J., 1990. *Zastosowanie studiów krajobrazowych w praktyce projektowej drogi szybkiego ruchu w Krakowie*, Teka AiU, t. XIII, PAN, Kraków.

- Flagorowska L., 1981. *Metoda wyznaczania zakresu widoczności dla potrzeb architektury krajobrazu*. Polit. Krakowska, Kraków.
- Forczek-Brataniec U., 2008. *Widok z drogi. Krajobraz w percepcji dynamicznej*. Elamed. Katowice.
- Lenartowicz K., 1990. *Uwagi o projektowaniu dróg szybkiego ruchu w krajobrazie otwartym na przykładzie projektu części południowego obejścia autostradowego miasta Krakowa*. Teka AiU, t. XIV, PAN, Kraków.
- Myczkowski Z., 2001. *Oddziaływanie inwestycji na krajobraz – ujęcie metodyczne*, Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne, Polit. Krakowska, Kraków.
- Ozimek P., Ozimek A., 2007. *Visibility metod for landscape analyses In historical city center environment*. 8<sup>th</sup> International Conference on Information Technologies in Landscape Architecture. Bernburg 2007. pp 380–391. Dessau.
- Shannon S., Smardon R., Knudson M., 1995. *Using visual assessment as a foundation for greenway planning in the St. Lawrence Valley*, Landscape and Urban Planning 33, ss 357–371.
- Studium krajobrazowo-konserwatorskie dla inwestycji droga ekspresowa S1 w rejonie kompleksu Auschwitz II Birkenau, 2007, oprac.: Z. Myczkowski, U. Forczek-Brataniec, M. Brataniec, P. Byrski, B. Grajner, A. Siwek, Kraków–Warszawa.
- Studium krajobrazowo-konserwatorskie dla przeprowadzenia drogi krajowej nr 52 w rejonie stref ochronnych obszaru UNESCO w Kalwarii Zebrzydowskiej, 2010, oprac. U. Forczek-Brataniec, M. Brataniec, P. Byrski, B. Grajner, P. Nosalska, A. Siwek, K. Fabijanowska. Kraków.

#### PARTICIPATION OF THE LANDSCAPE ARCHITECT IN THE VISUAL PLANNING OF ROUTES ON THE EXAMPLE OF THE LANDSCAPE STUDIES MADE FOR CROSSING EXPRESSWAY S7 AND ALEJA SOLIDARNOŚCI IN NOWA HUTA

**Abstract.** Road investments in Poland require preparation of a report describing the influence of the given investment on the environment and obtaining the opinion about environment determinants. The description of the environment in documentation is very limited and it usually discusses the geographical regions and more important forms of land surface. A detailed view study is not prepared except for the situations when the investment concerns a protected region and requires an approval or an agreement. The presented study concerns a section of the dual carriageway S7 Moczydło – Szczepanowice – Widoma – Zastów – Kraków where it crosses the historic Solidarności Avenue included on the list of monuments. The aim of the study was the view analysis of three options where the dual carriageway S7 could cross Solidarności Avenue. The case study shows the possibility of using the available visualisation and animation techniques in order to make the decisions concerning difficult situations easier. It also proves that such analyses are necessary for regions whose views are valuable. The guidelines discussed in the study which concern the location of acoustic walls, the acceptable height of screens in the form of walls and greenery, colours etc show that the direct neighbourhood of a road can be shaped. Such decisions should be made with the awareness of landscape context and there should be a landscape architect among people who make the decisions. A lack of elements of visual planning in a road project results in the negative influence on the landscape with a considerable scope of impact.

**Key words:** landscape studies, transportation road investments, Nowa Huta