



Kraków, 28 marca 2019 r.

Szanowny Pan Profesor **Jacek MAJCHROWSKI**
Prezydent Miasta Krakowa
Plac Wszystkich Świętych 3/4, Kraków

WNIOSKI DO STUDIUM UIKZP KRAKOWA

Podjęcie uchwały przez Radę Miasta Krakowa o przystąpieniu do sporządzenia nowego dokumentu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa potwierdza powszechnie podnoszone twierdzenie o konieczności zmiany obecnej polityki przestrzennej miasta oraz aktualnie przyjętych sposobów zagospodarowania przestrzennego terenów miejskich.

W tym zakresie budzi przede wszystkim zastrzeżenia zabudowywanie mocnymi, przeskalowanymi kubaturami mieszkaniowymi i biurowymi nielicznych już terenów otwartych, zwłaszcza terenów zieleni, pełniących szereg niezbywalnych funkcji w strukturze dużego miasta. Postępujący proces przegęszczenia zabudowy i eliminacji zieleni jest szczególnie bolesny w Śródmieściu, ale także dotyczy skomponowanych uprzednio zespołów zabudowy osiedlowej we wszystkich częściach miasta, w których narasta niewyobrażalny chaos przestrzenny.

Dzisiejszy Kraków nominalnie liczy około 760 tys. mieszkańców. Przy uwzględnieniu studentów i dojeżdżających codziennie do pracy oraz turystów, jest de facto miastem ponadmilionowym, a prawidłowe funkcjonowanie i rozwój tak dużego organizmu wymaga wypracowania i podjęcia nowych strategicznych decyzji przestrzennych, odpowiadających potrzebom i aspiracjom opartym o posiadany i nie całkiem wykorzystywany potencjał.

Zarząd Krakowskiego Oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich, po wnikliwym przedyskutowaniu tych problemów, korzystając z ustawowych możliwości zgłasza na ręce Pana Prezydenta uwagi i wnioski do podejmowanego opracowania nowego dokumentu Studium dla Krakowa.

1. W świetle obecnej rangi, uwarunkowań i problemów Krakowa, opracowywane Studium powinno być nowym otwarciem możliwości rozwoju przestrzennego Krakowa w długiej perspektywie czasowej.
2. Opracowanie koncepcji powinno poprzedzać sformułowanie głównej myśli i czytelnej idei rozwoju, ukierunkowanej na znaczącą poprawę jakości przestrzeni, a nie wzrost ilościowy. Celem powinno być osiągnięcie wysokich standardów przestrzeni miejskiej i poprawa jakości życia mieszkańców w nawiązaniu do zachowanych ponadczasowych wartości przyrodniczych i kulturowych Krakowa oraz jego potencjału i turystycznej rangi.
3. W części studialnej należy zwrócić uwagę na staranne i dogłębne rozpatrzenie aktualnych uwarunkowań rozwoju dla nowego dokumentu. W tym celu należy wykorzystać szeroki wachlarz wcześniejszych i obecnych opracowań studialnych (począwszy np. od Studium konserwatorsko-krajobrazowego z lat 70-tych po aktualne opracowania dotyczące siedlisk i zasobów przyrody, stanu i zagrożeń środowiska, korytarzy ekologicznych, a także analizy potencjału ekonomicznego, wielkości i rozmieszczenia nowoczesnych biurowców i inne). Należy także sięgnąć do części wnioskowych uwarunkowań wykonanych dla poprzednich dokumentów Studiów. Na tle tego materiału należy wydobyć i zbilansować unikatowe i nienaruszalne wartości Krakowa oraz obecne ograniczenia, problemy i zagrożenia, które występują, bądź nasilają się w obecnym procesie przemian. Uzyskany materiał może stanowić wiarygodną podstawę do sformułowania głównych i częściowych celów opracowywanego Studium.

4. W części programowej dokumentu należy zwrócić szczególną uwagę na potencjalny rozwój Krakowa w związku z jego rolą metropolitalną, przewidywaną poprawą dostępności w skali regionalnej, dalszym rozwojem ekonomicznym oraz zwiększeniem atrakcyjności turystycznej – z czym wiąże się znaczący wzrost codziennych użytkowników Krakowa, sięgający co najmniej podwojenia obecnej liczby stałych mieszkańców. Jest to wyzwanie dla dzisiejszej formuły funkcjonowania Krakowa, wymagające podjęcia jak najszybszych działań reorganizacji przestrzeni w tym:
 - przeniesienia obszarów koncentracji głównych aktywności i ich częściowej segregacji w przestrzeni miasta, a także
 - zbudowania korzystnych systemów transportu, dostosowanych do potrzeb zgodnie z kierunkową reorganizacją aktywności w przestrzeni Krakowa.
5. Korekta obecnej i budowa nowej struktury aktywności miasta wynika z konieczności odciążenia historycznego jądra Krakowa z części aktywności biznesowych, zbyt dużej ilości użytkowników, presji inwestycyjnej oraz nadmiernego obciążenia komunikacyjnego. Kierunkowym rozwiązaniem tego narastającego od wielu lat problemu jest:
 - zaprojektowanie i szybka realizacja nowego metropolitalnego centrum biznesowo-usługowego w obszarze projektu „Nowa Huta Przyszłości” – z większym niż dotychczas rozmachem i skalą założenia, bez ograniczeń wysokości – doskonale skomunikowanym w skali miasta, metropolii i regionu (tramwaj, autobus, metro, kolej aglomeracyjna, w pobliżu lotnisko biznesowo-sportowe). Inspiracją dla takiego założenia może być funkcjonujące i rozbudowywane od ponad 50 lat paryskie centrum „La Défense”;
 - przywrócenie policentrycznej struktury Krakowa ze wzmocnieniem znaczenia i roli historycznych dzielnic, z odbudową koncentracji usług i innych aktywności tworzących sieć środków ciężenia dla mieszkańców dzielnic, jak to wynika z charakteru i tradycji miasta europejskiego.
6. O warunkach życia w mieście i jakości struktury miejskiej decydują głównie relacje pomiędzy systemem terenów zieleni a terenami zabudowy. Konstruowanie systemu zieleni dla Krakowa należy oprzeć o naturalne cechy i bogate zasoby przyrodnicze obszaru: zróżnicowaną morfologię terenu, układ cieków wodnych z dominującą rolą doliny Wisły, a także: stawy, naturalne lasy, mokradła i zadrzewienia. Należy również sięgnąć do wcześniejszych opracowań systemów zieleni dla Krakowa, jak: cztery kliny zieleni sięgające do centrum miasta, koncepcja parków rzecznych oparta o układ naturalnych cieków, a także pierścień istniejącej zieleni wzdłuż dróg rokadowych, łączących krakowskie forty. Projektowany system zieleni powinien zapewnić nienaruszalne korytarze ekologiczne, istotne dla przewietrzania obszaru na kierunku wschód-zachód i północ-południe, ze szczególną rolą głównego korytarza ekologicznego, jakim jest dolina Wisły.
7. Zaprojektowany system zieleni, prócz roli ekologicznej, powinien spełniać funkcje rekreacyjne w formie ciągów pieszych i rowerowych, łączących system większych terenów rekreacji i sportu, a także tras wyprowadzających użytkowników od centrum miasta do podmiejskich terenów naturalnej zieleni oraz otaczających układów osadniczych.
8. W porządkowaniu i rozbudowie struktury miejskiej należy wnikliwie badać relacje terenów zabudowanych do terenów otwartych, świadomie decydując o ich proporcji, przy czym zróżnicowanie w zagospodarowaniu i charakterze różnych rejonów miasta, wynikające z historii miejsca i specyfiki uwarunkowań należy traktować jako cenną wartość i cechę tożsamości, nie dążąc do zatarcia tych różnic w imię ujednoczenia parametrów urbanistycznych. Takie zróżnicowanie skali i charakteru obszarów, obok barier przestrzennych, powinno być wyznacznikiem podziału strukturalnego terenów miejskich.
9. Miasto może rozwijać się „do wewnątrz” ze zjawiskiem koncentracji zabudowy i dopełnienia układów urbanistycznych, ale ten proces nie może się odbywać kosztem likwidacji ostatnich terenów zieleni, zwłaszcza w obszarze Śródmieścia, nie może także prowadzić do zamykania korytarzy ekologicznych. Polityka miasta powinna być ukierunkowana na odbudowę poczucia dobra wspólnego, którego elementem jest zieleń publiczna, dlatego należy wykorzystywać wszystkie dostępne instrumenty jej ochrony i pozyskiwania nowych terenów zieleni dla poprawy jakości środowiska miejskiego.

10. Ze względu na szczególne wartości widokowe historycznej sylwety Krakowa należy ustalić rygorystyczne zasady jej ochrony w bliskich i dalekich wglądach widokowych.
11. Dla zachowania charakteru i skali zabudowy Śródmieścia i jego otoczenia należy wykluczyć dalsze dogęszczania istniejącej tkanki przez nadmierną nadbudowę kamienic oraz budowę wielkich kubatur wewnątrz kwartałów miejskich, w miejscu dawnych ogrodów.
12. W zakresie transportu generalna polityka powinna dążyć do maksymalnego ograniczenia indywidualnego ruchu samochodowego w obszarze Krakowa i zastąpienia go efektywnym transportem zbiorowym poprzez:
 - rozbudowę kolei aglomeracyjnej, linii tramwajowych i autobusowych, a w przyszłości budowę metra;
 - rozbudowę parkingów strategicznych przy wszystkich trasach wlotowych i przystankach kolei aglomeracyjnej oraz -
 - ekonomiczną zachętę do zmiany środka transportu.
13. W koncepcji rozbudowy wszystkich rodzajów transportu należy zapewnić ich integrację przez budowę dogodnych węzłów przesiadkowych. W obrębie nie ma potrzeby lokalizacji funkcji handlowo-usługowych, ponieważ takie znajdują się w każdym zespole mieszkaniowym i w każdej wsi.
14. Wypracowanie polityki przestrzennej satysfakcjonującej zarówno Kraków, jak i otaczające gminy leży w interesie obydwu zainteresowanych stron, dlatego szukanie konsensusu w wielu kwestiach wymaga aktywnego uczestnictwa przedstawicieli otaczających gmin we wszystkich etapach prac nad nowym dokumentem Studium dla Krakowa.

Podane wyżej uwagi i wnioski mają charakter ogólny i zaledwie dotyczą wybranych problemów, z tego względu wymagają szerszego omówienia, a w wielu przypadkach wnikliwych analiz. Zarząd Krakowskiego Oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich, przedkładając je pod rozwagę deklaruje uczestnictwo w dyskusjach i rozwiązywaniu problemów, życząc Autorom owocnej pracy dla dobra naszego ukochanego Krakowa.

Z wyrazami szacunku

W imieniu Zarządu Oddziału TUP - Prezes



prof. dr hab. inż. arch. Barbara BARTKOWICZ