

Biuro Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa  
Kraków, ul. Sarego 4

Wnioski do „Zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Krakowa” - na ręce Dyrektora Biura, Pani mgr inż. arch. Magdaleny Jaśkiewicz

W związku z rozpoczęciem prac nad zmianą Studium dla Krakowa, Zarząd Krakowskiego Oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich - stosownie do celów statutowych Towarzystwa, określonych w §8, p.1, pp.2 oraz p.2 pp.2c - składa kilka najważniejszych postulatów i wniosków dotyczących powyższego opracowania.

I. Głównym zadaniem podejmowanej „Zmiany Studium” powinno być czytelne określenie wizji funkcjonalno - przestrzennego rozwoju Krakowa oraz równie czytelne sformułowanie zasad przebudowy i rozwoju struktury miejskiej, które zahamują obecny proces narastania chaosu inwestycyjnego i nieodwracalne niszczenie unikatowych wartości kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych Krakowa.

W obecnym układzie przestrzennym Kraków wyczerpał swoje możliwości czytelnych kierunków rozwoju, a brak wolnych terenów w Śródmieściu dla lokalizacji znaczących funkcji powoduje ich bezładne rozrzucanie na całym obszarze miasta, przy równocześnie niebywale silnej presji na resztki terenów niezabudowanych w jego centralnej strefie. Z tego względu Studium powinno spełnić dwie role:

- ochronną - ograniczającą presję inwestycyjną na tereny o najwyższych wartościach dziedzictwa kulturowego i ich ekspozycję oraz specyficzne dla Krakowa, różnorodne wartości przyrodnicze i krajobrazowe;
- kreacyjną - wskazującą zasady krystalizacji struktury miejskiej oparte o :
  - czytelne wyodrębnienie terenów otwartych (tworzących nienaruszalny system przyrodniczy), od terenów zainwestowanych;
  - stworzenie podstaw krystalizacji rozlewającej się tkanki miejskiej, dostosowanych do zróżnicowanego charakteru poszczególnych obszarów.

II. W nawiązaniu do tego, rysuje się bardzo wiele wniosków o charakterze ogólnym i szczegółowym, ale jako najważniejsze dla ocalenia charakteru i неповtarzalnego nastroju starego Krakowa wydaje się konieczne (oprócz zapisanych w obecnym studium zasad ochrony środowiska kulturowego i przyrodniczego - plansza K2) dodanie kilku generalnych i konkretnych zapisów ustaleń dla polityki przestrzennej, ograniczających obecną swobodę przekształceń zabytkowej tkanki (łącznie z obszarami rozwoju dziewiętnastowiecznego i międzywojennego czyli poszerzony obszar „Pomnika historii”). Jako najważniejsze postulaty w tym zakresie uznano:

1. Wykluczenie możliwości nadbudowy zabytkowych i stylowych kamienic oraz zabudowywania wewnątrz kwartałów miejskich nowymi kubaturami z podziemnymi parkingami i garażami, w miejsce likwidowanej zieleni. (Vide: przebudowa otoczenia ul. Krupniczej!)

2. Kategoryczny obowiązek podporządkowania nowych obiektów uzupełniających pierzeje ulic: istniejącej linii zabudowy, skali podziałów i wysokości, tym samym wykluczenie dominacji nowych brył nad historyczną tkanką, a zwłaszcza nad zabytkowymi obiektami w sąsiedztwie. (Vide: nowe obiekty przy ul. Kuppa, w sąsiedztwie synagogi Izaaka!)

3. Ograniczenie lawinowej przebudowy kamienic na hotele i hostele, biura i instytucje - w celu ochrony żywego miasta i jego tożsamości - przed przetworzeniem zabytkowego Krakowa na „kombinat obsługi turystów i miejsce taniej rozrywki”.

4. Ochronę otoczenia Wisły przed dalszą obudową jej brzegów wielkimi kubaturami - w celu zachowania ekspozycji najstarszych zabytków i panoram Krakowa oraz bliskich i dalekich wglądów krajobrazowych.

5. Dla utrzymania i poprawy jakości środowiska miejskiego - bezwzględną ochronę drzew i niskiej zieleni w obszarze śródmieścia, zarówno w kwartałach zabudowy, jak i w publicznej przestrzeni miasta oraz przeznaczanie na zieleń i rekreację pozyskiwanych terenów powojkowych i przemysłowych.

6. W przebudowie śródmieścia i jego otoczenia należy ograniczyć chaotyczną budowę tzw. „apartamentowców”, bez zapewnienia im stosownych terenów zieleni i parkingów, gdyż realizacja samych kubatur obciąża sąsiednie tereny parkowaniem i znacznym wzrostem użytkowników.

7. W celu ochrony historycznej sylwety i charakteru Krakowa, wzorem takich miast jak Wenecja, czy Waszyngton, należy zrezygnować z budowania obiektów wysokich (ponad 11 kondygnacji), które są obcym elementem w skali Krakowa.

III. W zakresie krystalizacji struktury funkcjonalno – przestrzennej Krakowa, wydaje się konieczne przy Zmianie Studium:

1. Wyznaczenie terenów nowego centrum miejskiego poza obszarem Śródmieścia, co może być znaczącym impulsem rozwoju, a także zmniejszy obecną presję inwestycyjną i komunikacyjną na strefę centralną Krakowa.

2. Ze względu na wymaganą dostępność komunikacyjną i potrzeby terenowe, poszukiwanie miejsca na nowe centrum Krakowa jest wskazane w nawiązaniu do drugiej pętli kolei, na terenach przemysłowych o różnym charakterze.

3. Podstawę przebudowy i krystalizacji chaotycznie zainwestowanych obszarów miasta powinny stanowić wyznaczone i skomponowane ciągi i zespoły wielofunkcyjnych usług (a nie drogi) - usytuowane wewnątrz, a nie na styku dzielnic, co będzie załączkiem i szansą wewnętrznej integracji oraz podstawą budowania własnej tożsamości dzielnic strukturalnych.

4. Dopelnienie i krystalizacja wewnętrznej struktury dzielnic i ich fragmentów, powinna się opierać o wyznaczone i przyjęte zasady kompozycji, wprowadzające czytelność układów urbanistycznych, osiąganą przez wprowadzenie obowiązujących regulacji dla nowych inwestycji.

IV. Spośród wielu zaleceń wnoszonych przez różne gremia odnośnie rozwiązań komunikacji w Krakowie, jako najstuszniejsze zasady należy przyjąć:

1. Położenie głównego nacisku na rozwój środków sprawnego transportu publicznego (tramwaj, autobus, wykorzystanie kolei), przy równoczesnym ograniczeniu użytkownika indywidualnego samochodu w ruchu miejskim, a zwłaszcza w śródmieściu.

2. Wielokrotnie opracowywana ale niedostatecznie realizowana koncepcja i polityka rozwoju sprawnego transportu w ujęciu systemowym wymaga - przemyślanego rozmieszczenia parkingów strategicznych, skorelowanego z rozwojem sprawnej sieci transportu publicznego na całym obszarze miasta.

3. W obszarze Śródmieścia i w rejonach koncentracji usług, rozwiązania przestrzenne i techniczne dla ruchu kołowego powinny zagwarantować pierwszeństwo i wygodę pieszym użytkownikom (co także ma na celu zniechęcanie do użytkowania samochodu w Śródmieściu).

4. W komunikacji lotniczej oprócz rozwoju Portu Lotniczego w Balicach, należy także zwrócić uwagę na lotnisko sportowe w Pobiedniku, którego niewielka rozbudowa i otwarcie dla małego ruchu lotniczego oraz lepsze połączenie z miastem może mieć znaczenie dla kontaktów w biznesie oraz poszerzenie oferty turystycznej o atrakcyjne „loty widokowe”.

Składając tych kilka uwag i wniosków mamy świadomość, że zaledwie dotyczą niektórych problemów miasta, a wnioski szczegółowe częściowo przekraczają kompetencje dokumentu Studium. Jednakże, ich ujęcie generalne w odniesieniu do obszarów chronionych byłoby podstawą domagania się zmiany nadmiernie liberalnej polityki przestrzennej.

Mając na uwadze ponadczasowe wartości Krakowa i dobro jego mieszkańców, Zarząd Krakowskiego Oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich wyraża gotowość społecznej współpracy i wspierania Zespołu Autorskiego opracowującego Studium, w dążeniu do optymalnych rozstrzygnięć projektowych.

Z wyrami szacunku

Prezes Krakowskiego Oddziału TUP  
prof. dr hab. inż. arch. Barbara Bartkovicz