



Projekt Nowe Centrum Miasta

Skrócona wersja opracowania



Jedną z koncepcji zagospodarowania wschodniej części Nowego Centrum Miasta opracowanych przez studentów czwartego roku Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej: Konrada Loescha, Wojciecha Nowaka, Bartłomieja Pyrzyka i Witolda Sienkiela.



KRAKOWSKIE STOWARZYSZENIE
Przestrzeń-Ludzie-Miasto

Spis treści

Czy potrzebne nam Nowe Centrum Miasta?	2
Jak robią to inni?	4
Jak jest u nas?	6
Jak może być?	8
Co należy zrobić?	9

Czy potrzebne nam w Krakowie Nowe Centrum?

Historyczne centrum Krakowa (Stare Miasto oraz jego okolice), o zwartej, spójnej zabudowie pełni zarazem funkcję śródmieścia niemal milionowej metropolii. Niewątpliwie decyduje to o żywotności i atrakcyjności owego śródmieścia, zarówno dla mieszkańców jak i turystów, a w połączeniu z doskonale zachowanymi zabytkami stanowi o unikalności Krakowa. Wydawać by się zatem mogło, że nie ma potrzeby rozbudowy śródmieścia – co więcej – że nie ma w centrum Krakowa miejsca na większe inwestycje.

Dlaczego zatem Nowe Centrum? To co jest atutem Krakowa jednocześnie jest powodem wielu uciążliwości związanych z próbami wpisania wszystkich potrzeb współczesnego, rozwijającego się miasta w istniejącą historyczną tkankę miejską, a także rosnącej presji inwestorów, dla których wciąż jedynym pożądanym adresem w Krakowie jest Stare Miasto. Warto także zauważyć, że dziś to nie Stare Miasto, ale tzw. Krakowskie Centrum Komunikacyjne (KCK), położone po obu stronach Dworca Głównego jest najlepiej skomunikowanym rejonem Krakowa – tak w skali samego miasta jak i jego strefy podmiejskiej, czy nawet regionu. Zachodnia część tego terenu, której osią jest ul. Pawia, od kilku lat jest (z lepszym bądź gorszym skutkiem) zagospodarowywana. **Jednak po wschodniej stronie Dworca znajduje się duży, niezagospodarowany obszar. Teren, o którym mowa to fragment miasta ograniczony od północy murem Cmentarza Rakowickiego, od wschodu ulicą Rakowicką, od południa ulicą Topolową, a od zachodu linią torów kolejowych.**

Jest to zatem miejsce położone w samym centrum Krakowa – kilka minut spacerem od Rynku Głównego, znakomicie skomunikowane (dworzec kolejowy, autobusowy, szybki i tradycyjny tramwaj, liczne linie autobusowe), zaopatrzone w bogatą infrastrukturę techniczną. W jego sąsiedztwie ulokowane są gmachy Uniwersytetu Ekonomicznego, Muzeum Armii Krajowej i Opery Krakowskiej. Położone jest przy malowniczym Cmentarzu Rakowickim, w sąsiedztwie urokliwych XIX-wiecznych kamienic. Obecny stan zagospodarowania tego terenu, w połączeniu z tymi atutami daje niepowtarzalną szansę na stworzenie w samym centrum Krakowa nowych atrakcyjnych kwartałów zabudowy o charakterze wielkomiejskim, zgodne z tradycjami urbanistycznymi Krakowa, z budynkami o najwyższej jakości architekturze i szczególnie starannie zaprojektowanymi przestrzeniami publicznymi: ulicami, placami i skwerami – słowem, miejsca w którym mieszkańcy, turyści i biznesmeni odwiedzający Kraków mogliby poczuć atmosferę nowoczesnej, europejskiej metropolii. Taka nowa dzielnica nie tylko nie musi konkurować ze Starym Miastem, ale może stać się jego atrakcyjną kontynuacją, a położenie poza Starym Miastem dać szansę na zlokalizowanie w śródmieściu Krakowa zupełnie współczesnej architektury. Inwestycja taka to potencjalnie kilkaset tysięcy metrów kwadratowych powierzchni użytkowych nowych obiektów, tysiące nowych miejsc pracy i wspaniała wizytówka miasta. Potencjał tego miejsca akcentują zresztą najważniejsze dokumenty planistyczne miasta, wyznaczające kierunki rozwoju przestrzennego Krakowa – nazywając obszar położony po obu stronach Dworca Głównego **Nowym Centrum Miasta**.



Zdjęcie lotnicze centrum Krakowa. Białym konturem oznaczono obszar Nowego Centrum Miasta zdefiniowany przez dokumenty planistyczne miasta, jasną plamą oznaczono fragment we wschodniej części Nowego Centrum, którego dotyczy to opracowanie. Jest to jedyny tak wielki, w większości niezagospodarowany teren w ścisłym śródmieściu. Fot. PKT.pl

Zgodnie z najważniejszym dokumentem planistycznym miasta – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, obszar ten powinien cechować się zabudową o typowo miejskim charakterze, różnorodnym programie funkcjonalnym z przewagą funkcji publicznych, usługowych i administracyjnych. Wyróżniać się także powinien atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi.

Jak wspomniano wyżej, zachodnia część terenu Nowego Centrum, po obu stronach ul. Pawiej jest od kilku lat stopniowo zagospodarowywana. Rozbudowany został układ komunikacyjny, a wytyczone przez miasto kwartały są sukcesywnie zabudowywane. W zrealizowanym fragmencie udało się częściowo uzyskać śródmiejski charakter, m.in. dzięki ustaleniu obowiązującej linii zabudowy zrównanej z linią chodników wzdłuż ulic oraz zrealizowanie w parterach budynków lokali usługowych dostępnych bezpośrednio z ulicy. Należy jednak zauważyć, że m.in. na skutek braku planu zagospodarowania dla tego obszaru nie wszystkie postulowane przez



urbanistów (i to już od czasów przedwojennych!) rozwiązania, szczególnie w zakresie kształtowania przestrzeni publicznych i dostępności dworca kolejowego, zostały zrealizowane. Warto też pamiętać, że obszar ten, sąsiadujący z historycznym centrum miasta, był znacznie „łatwiejszy” w zagospodarowaniu niż część wschodnia – od dawna przyciągając ogromną liczbę ludzi podążających z dworca na Stare Miasto i posiadając czytelną oś w postaci ul. Pawiej.

Inaczej ma się sprawa po wschodniej części Dworca Głównego. W ostatnich latach zrealizowany został tutaj jedynie nowy dworzec autobusowy a także ulica Wita Stwosza, zamykająca ciąg drugiej obwodnicy Krakowa. Większa zaś część trzydziestohektarowego, niemal niezabudowanego terenu, zajmowana do niedawna przez Agencję Mienia Wojskowego, obecnie znajduje się w rękach prywatnych. Teren ten, będący od czasów austriackich po koniec XX-wieku we władaniu wojska, ogrodzony i niedostępny dla inwestorów i mieszkańców pozostawał odcięty od miasta i – mimo śródmiejskiego położenia, do dziś praktycznie nie istnieje w świadomości krakowian. W odróżnieniu od zachodniej części KCK nie posiada zatem praktycznie żadnej sieci drogowej, nie biegną przezeń także utrwalone, tradycyjne trakty piesze łączące ulice Rakowicką i Wita Stwosza oraz dworzec (poza jednym, poprowadzonym wzdłuż murów zakonu Karmelitów). Zagospodarowanie tego terenu – a przede wszystkim wytyczenie nowych ulic i placów oraz zintegrowanie go sąsiedztwem – powinno być zatem przedmiotem szczególnej troski władz miasta. **W skali Krakowa nie istnieje już bowiem żaden inny niezagospodarowany obszar, którego wielkość, położenie względem Starego Miasta, dostępność komunikacyjna – indywidualna i wszelkimi środkami transportu publicznego – równałby się z terenami po wschodniej stronie Dworca Głównego.**

Jak robią to inni?

Zagospodarowanie i rewitalizacja dotychczas „zamkniętych” terenów położonych w centrach miast, czy to w otoczeniu dworców kolejowych, czy to dawnych terenów wojskowych, jest coraz bardziej powszechnym zjawiskiem w całej Europie. Budowanie w centrum ma wiele zalet: pozwala wykorzystać już istniejące drogi, komunikację zbiorową i uzbrojenie terenu; uatrakcyjnić przestrzeń miejską przez stworzenie nowych budynków np. muzeów czy sal koncertowych; podnieść standard także sąsiadującej zabudowy; stworzyć dogodne punkty przesiadkowe na skrzyżowaniu kolei i komunikacji miejskiej, a przede wszystkim, wykreować nowe przestrzenie ulic, placów i parków, w których chętnie przebywamy i do których często wracamy. Dzięki tym zaletom, zagospodarowanie zaniedbanych terenów położonych w centrach stanowi doskonałą alternatywę dla zabudowywania coraz dalszych przedmieść osiedlami i zespołami biurowców – generujących coraz większy ruch pomiędzy odległymi dzielnicami miast, wymuszającymi budowę nowej infrastruktury i zajmującej otwarte, często cenne przyrodniczo tereny. Bez najmniejszej przesady można powiedzieć, że miasta – nie tylko europejskie stawiają na swoisty „recykling” terenów przemysłowych, pokolejowych czy też z innych powodów niedostępnych i zaniedbanych.

Efekty przekształceń, jakie zaszły w ciągu ostatniej dekady podziwiać możemy w całej Europie: min. w okolicach dworców w Amsterdamie, Kopenhadze, Lipsku, Kolonii, Stuttgarcie czy Berlinie.

Jednym z lepszych przykładów zarządzania przez miasto przemianą niezagospodarowanego – na skutek zaszłości historycznych – obszaru w centrum miasta było zagospodarowanie okolic placu Poczdamskiego w Berlinie – terenu, który od II Wojny Światowej pozostawał pusty, a dzięki centralnemu położeniu w mieście i znakomitemu skomunikowaniu stał się, po zjednoczeniu Niemiec, atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym. Celem władz miasta było wykreowanie nowej, śródmiejskiej dzielnicy, składającej się z wysokiej klasy budynków i przestrzeni publicznej, a przede wszystkim uniknięcie jakiegokolwiek monokultury – czy to biurowej, mieszkalnej, czy handlowej.



KRAKOWSKIE STOWARZYSZENIE
Przestrzeń-Ludzie-Miasto



Plac Poczdamski w Berlinie, pomiędzy 1981 a 1984 rokiem.

Fot. popo.uw23,

<http://www.flickr.com/photos/porkypig/3118576189/>



Plac Poczdamski w Berlinie, zdjęcie współczesne z tego samego punktu.

Fot. Umschauen,

<http://www.flickr.com/photos/26088600@N08/3308168787/>

Pierwszym etapem zagospodarowania był, ogłoszony w 1991 roku przez Senat Berlina konkurs urbanistyczny, wynikiem którego była koncepcja dzielnicy proponująca zwarte kwartały 35-metrowych budynków, kilka dominant podkreślających plac Poczdamski oraz rekonstrukcję przedwojennego układu ulic wraz ze stworzeniem obszernego placu publicznego. Projekt zapewniał także właściwe połączenia wizualne z ważnymi obiektami kultury oraz pobliskimi akwenami.

Koncepcja ta, mimo pewnych modyfikacji, wprowadzonych przez właścicieli terenu, stanowiła podstawę zagospodarowania czterech części, na jakie podzielono obszar inwestycji. W późniejszych konkursach na zagospodarowanie działek, organizowanych przez inwestorów (przy współpracy Senatu Berlina), obowiązywały generalne wytyczne planu urbanistycznego.

Dzięki współpracy miasta i inwestorów (min. Sony, Daimler-Chrysler) oraz jasnym, szczegółowym wytycznym dotyczącym zarówno gabarytów budynków i ich funkcji, jak również kształtowania przestrzeni publicznej udało się stworzyć żyjącą przez całą dobę, atrakcyjną, nową dzielnicę.

Nieco wcześniej, w latach 80-tych ubiegłego stulecia, zrealizowano inny projekt – przebudowę okolic dworca Wasa w Sztokholmie – mieście, które podobnie jak Kraków posiada gęsto zabudowane śródmieście, z niewielką liczbą potencjalnych terenów inwestycyjnych. Kompleks biurowy z centrum kongresowym i obszernym programem usług towarzyszących (hotel, gastronomia, usługi turystyczne) został zlokalizowany nad torami kolejowymi, a jego centrum stał się przeszklony dziedziniec-atrium. Projektując tę wielką, wielofunkcyjną strukturę uwzględniono rygorystycznie przestrzegana w Sztokholmie zasadę ochrony sylwety miasta.

Wokół stacji TGV we francuskim Lille powstaje z kolei Euralille – wielki projekt urbanistyczny, którego układ funkcjonalno-przestrzenny spina istniejące na tym obszarze trasy kolejowe (kolei dużych prędkości i konwencjonalnej), drogowe, linię metra, tramwaju oraz liczne trakty piesze. Oprócz megastruktury komercyjno-biurowej dzielnica oferuje także centrum wystawowo-kongresowe oraz park miejski, stanowiący powiązanie kompleksu z sąsiednią dzielnicą.

Przywołane przykłady, pomimo różnic w formie i skali zabudowy łączy wspólny cel, jakim jest rewitalizacja terenów przydworcowych, będąca także wyrazem nowej polityki władz miejskich, nakierowanej na zrównoważony transport, a zatem dążących do maksymalnego wykorzystania najlepiej skomunikowanych – w skali lokalnej, regionalnej i międzynarodowej – obszarów miasta.



KRAKOWSKIE STOWARZYSZENIE
Przestrzeń-Ludzie-Miasto



Alte Potsdamer Strasse w Berlinie. Prowadząca od placu Poczdamskiego (na dole, poza kadrem) do placu Marleny Dietrich posiada zamknięcie perspektywiczne w postaci efektownego wejścia do kompleksu sal widowiskowych i teatru. Widoczna zwarta, śródmiejska zabudowa o rozdrobnionej skali, charakterystycznej dla miast europejskich, z mieszkanką funkcji handlowych (parter), biurowych (kolejne piętra) i mieszkalnych (najwyższe kondygnacje), narzuconych regulacjami planistycznymi.

W Krakowie taka ulica mogłaby połączyć Muzeum Armii Krajowej i główny gmach Uniwersytetu Ekonomicznego.

Fot. das_sabrinchen, http://www.flickr.com/photos/das_sabrinchen/2242707632/

Jak jest u nas?

Obecnie obie strony Nowego Centrum Miasta – zachodnia i wschodnia – są ze sobą powiązane tunelami: tramwajowym, drogowym, rowerowym oraz trzema pieszymi przejściami podziemnymi, a w przyszłości także przejściem przez planowaną podziemną halę nowego dworca kolejowego. Jednak ich skomplikowany układ oraz brak czytelnych powiązań u wylotów wszystkich pieszych przejść nie sprzyjają integracji obu części Nowego Centrum Miasta. Oprócz tego, w ramach poprawy obsługi komunikacyjnej KCK, kilka lat temu domknięta została od północnego wschodu druga obwodnica miasta – ulica Wita Stwosza, o charakterze trasy przelotowej, stając się kolejną, równoległą do pasma torów kolejowych, barierą urbanistyczną, oddzielającą potencjalnie atrakcyjne Nowe Centrum Wschód od terenów, położonych po stronie zachodniej. Co ważne, pomimo iż główna trasa poprowadzona została na odcinku prawie sześciuset metrów na estakadzie – także dolny poziom ulicy został podporządkowany samochodom, jest skrajnie nieprzyjazny dla pieszych, a bariera w postaci ulicy - praktycznie nie do pokonania dla osób niepełnosprawnych (jedyne przejście dla pieszych na odcinku od wyjścia z tunelu tramwajowego po Rakowicką kończy się stromymi, metalowymi schodami).



Początek ulicy Wita Stwosza. Zdecydowana dominacja ruchu kołowego, brak związków przestrzennych między ulicą i otaczającą zabudową, a także nieliczenie się z potrzebami pieszych sprawiają, że tereny Nowego Centrum, położone po północnej stronie ulicy (po lewej na zdjęciu) odcięte zostały od spójnej tkanki miejskiej znajdującej się po stronie południowej, wzdłuż ulicy Rakowickiej. Trudno zbudować „nowe centrum”, o jakim mówi Studium, kiedy rozcięte jest ono ulicą klasy G 2x2 o ośmiu pasach ruchu. Fot. PLM

7

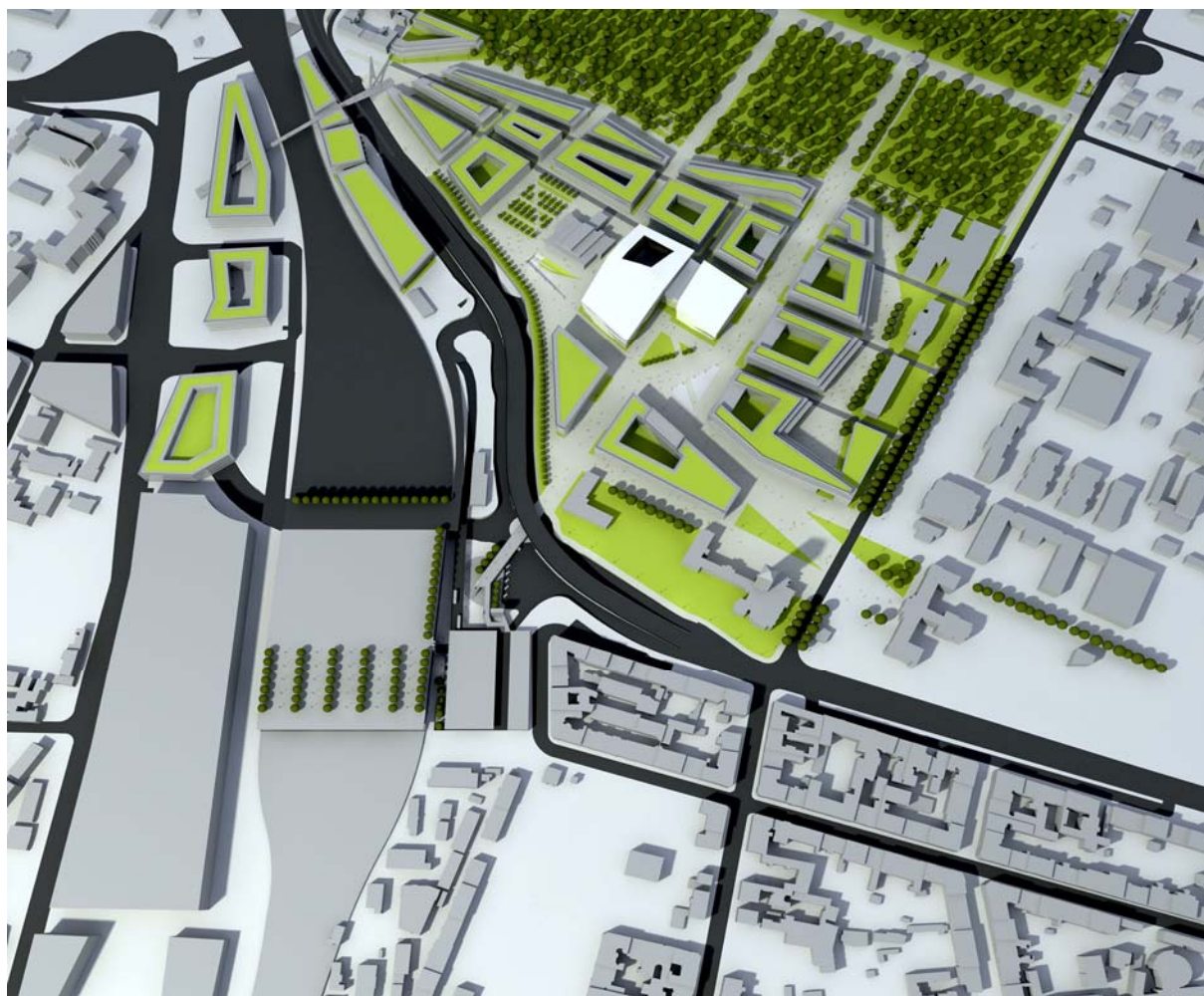
Utrwalony zostaje w ten sposób, funkcjonujący w powszechnym odbiorze, podział na „dobrą” – zachodnią i „złą” – wschodnią stronę torów kolejowych, a duży atrakcyjny teren powojenny, pomimo iż leży bezpośrednio przy dworcu pozostaje niemal odcięty od reszty miasta.

Jak dotąd nie podjęto też starań o uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego obszaru. Planu, który zapewnić może wytyczenie nowych przestrzeni publicznych i kwartałów zabudowy, właściwe skomunikowanie piesze Muzeum Armii Krajowej i uczelni wyższych w pobliżu dworca, wyeksponowanie istniejących obiektów zabytkowych. Właściwie skonstruowany plan miejscowy zapobiegnie także powstaniu monokultury mieszkalnej (np. jedynie dużego zamkniętego osiedla) czy biurowej – słowem zabezpieczy właściwe zagospodarowanie tego terenu. Zagospodarowanie podporządkowane nie tylko interesowi właściciela (którego oczywiście nie można negocjować) oraz aktualnej koniunkturze na rynku nieruchomości, ale także potrzebom ładu i rozwoju przestrzennego śródmieścia Krakowa. Publikowane w prasie w nieodległej przeszłości koncepcje dla tego terenu, w większości zakładające dominację zabudowy mieszkalnej każą przypuszczać, iż zagospodarowanie tego obszaru zgodne z założeniami Studium UiKZP Krakowa – a zatem w kierunku śródmiejskiej, wielofunkcyjnej i reprezentacyjnej dzielnicy – nie mogą zostać zrealizowane bez uchwalenia Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Co więcej, obowiązujące Studium potwierdza celowość i konieczność uchwalenia takiego planu dla omawianego obszaru. Dziwi zatem iż dotąd inicjatywa ta nie została podjęta przez władze Krakowa – pomimo, iż wcześniej udało się doprowadzić do uchwalenia MPZP dla istotnych, choć znacznie mniejszych i nie tak kluczowych dla rozwoju miasta terenów w śródmieściu – z d. Browarem Goetzów-Okocimskich przy ul. Lubicz na czele.



Jak może być?

Kilka koncepcji zagospodarowania wschodniej części Nowego Centrum powstało – jako studenckie projekty semestralne – na Wydziale Architektury Politechniki Krakowskiej w ramach przedmiotu Projektowanie Urbanistyczne Obszarów Śródmiejskich w Zakładzie Kształtowania Przestrzeni Komunikacyjnych¹. Zadanie obejmowało koncepcję zabudowy oraz ukształtowanie układu przestrzeni publicznych, w taki sposób by ograniczyć oddziaływanie istniejących barier urbanistycznych (kolei, ulicy Wita Stwosza) oraz zapewnić powiązanie funkcjonalne i kompozycyjne obszaru, szczególnie z położonymi po stronie zachodniej zespołem dworca, Starym Miastem oraz kampusem Politechniki Krakowskiej – a zatem „przybliżyć” i zintegrować ten teren z obecnym centrum Krakowa. Ulice miały uzyskać charakter śródmiejskich przestrzeni publicznych „zdefiniowanych” poprzez towarzyszącą im zabudowę. Istotnym uwarunkowaniem dla proponowanych rozwiązań była ochrona walorów kulturowych obszaru i jego otoczenia; w tym istniejących obiektów historycznych, układu zieleni zabytkowej, powiązań widokowych z miastem. Efektem prac w zespołach były trzy koncepcje urbanistyczne.



Jedną z prac studenckich – widoczne dwie osie kompozycyjne: pierwsza, prowadząca od placu przed dworcami kolejowym i autobusowym w kierunku proponowanego centrum muzycznego oraz druga, łącząca gmach Uniwersytetu Ekonomicznego z Muzeum Armii Krajowej przecinają się na nowym miejskim placu – potencjalnym sercu Nowego Centrum Miasta. Partery budynków otaczających plac mogłyby zająć kawiarnie, restauracje, a część szerokich chodników letnie ogródki.

¹ Projekt w roku akademickim 2007/2008; prowadzenie grupy studentów czwartego roku: prof. dr hab. inż. arch. Krzysztof Bieda i arch. Bartłomiej Homiński



Zaproponowana przez studentów² zabudowa obejmuje, w rozmaitych proporcjach, powierzchnie biurowe, mieszkalne, handlowe, hotelowe, kulturalne oraz konferencyjne. Całość obszaru objętego opracowaniem podzielona została na kwartały zabudowy, a sieć ulic wytyczona tak, by podkreślić istniejące wartościowe obiekty oraz stworzyć nowe zamknięcia perspektywiczne, m.in. na efektowną kopułę gmachu UEK. Starano się także nadać bardziej miejski charakter ul. Wita Stwosza. Zwrócono także uwagę na lepsze powiązanie wschodniej i zachodniej strony KCK – efektywnie wykorzystując istniejące połączenia piesze i kołowe, proponując nową kładkę pieszą nad torami i ulicą Wita Stwosza czy przewieszając nad nimi wielofunkcyjny obiekt, dostępny z obu stron. Jak widać na przykładzie prac studenckich – z których jedną prezentujemy powyżej – przemyślane zagospodarowanie i zabudowa omawianego terenu pozwoli wykreować w śródmieściu Krakowa nową, atrakcyjną dzielnicę.

Co należy zrobić?

Ranga i potencjał terenu Nowego Centrum Miasta oraz jego olbrzymie znaczenie dla harmonijnego rozwoju Krakowa jednoznacznie wskazują na konieczność szczególnie starannego podejścia do skomponowania zróżnicowanego programu funkcjonalnego, wykreowania nowych przestrzeni publicznych i starannego powiązania ich z istniejącymi ulicami, a także do nadania architekturze obiektów i przestrzeni szczególnie wysokiego standardu. Tak ambitne cele mogą zostać skutecznie wyegzekwowane tylko przy pomocy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. **Postulujemy zatem (wariant minimum) pilne podjęcie prac planistycznych mających doprowadzić do przygotowania i uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla wschodniej części obszaru Nowego Centrum Miasta. Uważamy jednocześnie, iż rozwiązaniem optymalnym jest wyłonienie koncepcji urbanistycznej w drodze międzynarodowego konkursu urbanistycznego, którego rozwiązania dałyby podstawę do uchwalenia wspomnianego planu miejscowego. Ponadto poprzez aspekt marketingowy konkurs może przynieść dodatkowe korzyści zarówno dla miasta jak i inwestorów.** Tylko w ten sposób bowiem Nowe Centrum będzie mogło kiedyś stać się prawdziwą dumą wszystkich Krakowian.

Kraków nie może sobie pozwolić na zmarnowanie potencjału Nowego Centrum Miasta.

9

Jeśli chcecie dowiedzieć się więcej na temat Nowego Centrum Miasta zachęcamy do zapoznania się z pełną wersją naszego opracowania.

Zapraszamy także do zapoznania się z pozostałymi częściami naszego opracowania:

Projekt Nowe Centrum Miasta – wersja pełna broszury

http://przestrzen.krakow.pl/nowecentrum/Nowe_Centrum-broszura.pdf

Projekt Nowe Centrum Miasta – informacja wstępna

http://przestrzen.krakow.pl/nowecentrum/Nowe_Centrum-wstep.pdf

Projekt Nowe Centrum Miasta – list do władz

http://przestrzen.krakow.pl/nowecentrum/Nowe_Centrum-wladze.pdf

W celu uzyskania dalszych informacji należy się kontaktować z Prezesem Krakowskiego Stowarzyszenia Przestrzeń-Ludzie-Miasto Pawłem Hałatem:

Telefon: 662 764335

Email: p.halat@geo.uj.edu.pl

Opracowanie: Krakowskie Stowarzyszenie Przestrzeń-Ludzie-Miasto, czerwiec 2009

<http://przestrzen.krakow.pl/nowecentrum>

² Studenci uczestniczący w projekcie: Zuzanna Bugaj, Mateusz Haładaj, Justyna Kolarz, Monika Kuter, Konrad Loesch, Maria Mik, Wojciech Nowak, Anna Pinkowicz, Bartłomiej Pyrzyk, Witold Sienkiel, Bartłomiej Ujma, Katarzyna Walczyk