

styczeń 2022 r.

Raport końcowy

Konsultacje nowego Studium
uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego
Miasta Krakowa

#ZaprojektujMYKraków

**Organizator konsultacji:
Urząd Miasta Krakowa
Wydział Planowania Przestrzennego**

Dyrektor Wydziału:

Elżbieta Szczepińska

Zastępcy Dyrektora Wydziału:

Jolanta Czyż

Grzegorz Janyga

Koordynatorzy konsultacji:

Tomasz Antosiewicz, Marcei Łasocha

Pracownia Prac Studialnych:

Radosław Chwistek, Damian Korecki, Urszula Nowak-Błaszczyna, Maciej Pietrzko,
Olga Rodzoń, Aleksandra Skąta, Beata Wojda-Mucha, Tomasz Ziółkowski

Pracownia Branżowa:

Paweł Mleczek, Agata Budnik, Łukasz Kusak,

Prowadzenie działań konsultacyjnych i opracowanie raportu:

Centrum Doradztwa Strategicznego s.c.
D. Bieńkowska, C. Ulasiński, J. Szymańska, M. Widuch



Centrum Doradztwa
Strategicznego

Spis treści

WPROWADZENIE.....	6
Cel konsultacji	6
Harmonogram działań konsultacyjnych	7
PODSUMOWANIE KONSULTACJI	12
Zaangażowanie uczestników	12
Najczęściej zgłaszane postulaty	15
ZEBRANE POSTULATY	19
Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe.....	20
Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania	20
Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania.....	23
Fortyfikujemy Kraków? Forty i ich okolica – jak chronić, ale i wykorzystać ich potencjał	23
Obiekty i osiedla modernistyczne - czy chcemy je chronić? Jak będą wyglądać w 2050 r.?	25
Pomysł na dziedzictwo postindustrialne – czy to temat istotny dla Krakowa?.....	27
Nowe funkcje zabytków – dla kogo są zabytki (mieszkańcy, turyści)?	28
Ochrona dziedzictwa Krakowa – o czym się zapomina? Gdzie są jeszcze wyzwania?	29
Mapa dziedzictwa naszego miasta - ważne miejsca na mapie Krakowa	29
Dobra kultury współczesnej – co i jak chronić?	30
Rola kontekstu historycznego i pamięci miejsca przy inwestycjach w przestrzeń i architekturę Krakowa – co powinno wyznaczać granice ochrony?.....	31
Czy ochrona dziedzictwa kulturowego wyklucza w Krakowie budynki wysokościowe (powyżej 50 metrów)?	32
Jak zachować/chronić dziedzictwo i krajobraz kulturowy także w dzielnicach peryferyjnych, nie tylko w ścisłym centrum? Jak wzmacniać i rozwijać lokalną tożsamość?	33
Niematerialne dziedzictwo Krakowa – co należy chronić i jak to robić (oznaczyć) w kontekście przestrzeni.....	34
Policentryczny Kraków – miasto Małych Miast (w kontekście kultury).....	34
Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu	36
Komunikacja i Infrastruktura	37
Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania	37
Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania.....	41

Komunikacja publiczna – dla kogo i dlaczego? Na co postawić?.....	42
Droga jako przestrzeń wspólna - priorytety w przemieszczaniu się po mieście z uwzględnieniem różnych grup użytkowników (piesi, rowerzyści, kierowcy)	44
Białe plamy w infrastrukturze komunalnej (Gdzie i czego brakuje? Jakie są wyzwania w tym zakresie?).....	47
Zapomniana kultura chodzenia – czy Kraków jest miastem do przejścia/ miastem dla pieszych?	50
Kraków miastem rowerów – wyzwania i kierunki zmian.....	52
Szyna – metro po krakowsku – czy i jak rozwijać transport szynowy?.....	54
Węzły przesiadkowe i parkowanie w Krakowie	56
Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu	59
Mieszkanie.....	60
Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania	60
Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania	65
Rozwój zabudowy mieszkaniowej – gdzie wyznaczać nowe tereny mieszkaniowe? Gdzie dogęszczać zabudowę?	65
Jak zadbać o wysoką jakość nowych przestrzeni/ nowej architektury – wytyczne, ograniczenia, inspiracje.....	67
Projektowanie nowych terenów mieszkaniowych – o czym pamiętać w zakresie infrastruktury?.....	69
Dzielnice i osiedla – jakich usług i infrastruktury brakuje?.....	71
Mieszkania do mieszkania czy do inwestowania – w kontekście wyludniania się centrum i okolic.	73
Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu	75
Praca.....	76
Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania	76
Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania	77
Gdzie i jak chcemy pracować w przyszłości? (m.in. zapotrzebowanie na nowe powierzchnie biurowe czy raczej praca zdalna? Outsourcing, koncentracja tego typu powierzchni czy ich rozpraszanie?).....	78
Jak rozwijać turystykę w Krakowie? Granice rozwoju branży turystycznej a potrzeba dywersyfikacji i kreowania nowych przestrzeni napędzających branżę turystyczną.....	80
Usługi i powierzchnie handlowo-usługowe w 2050 r. – trendy i potrzeby w tym zakresie (m.in. handlowa funkcja ulic, parki handlowe, targowiska, e-handel)	80
Funkcje dla terenów po starym kombinacie hutniczym: koncentracja nowych przemysłów czy innego typu usługi?	81
Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu	82
Środowisko i rekreacja.....	83

Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania	83
Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania	86
Dzika przyroda w Krakowie – gdzie i w jaki sposób można ją zapewnić?	87
Ochrona jakości środowiska – wyzwania, dylematy, kwestia zmian klimatu (zagrożenia i sposoby adaptacji)	89
Rozwój terenów rekreacyjnych – potrzeby, formy i lokalizacje	91
Niewielkie formy zieleni miejskiej – priorytety i oczekiwania	93
Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu	95
CO DALEJ?	96

WPROWADZENIE



Cel konsultacji

Konsultacje społeczne #ZaprojektujMY Kraków dotyczyły projektu uwarunkowań Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Składały się z pięciu spotkań informacyjno-konsultacyjnych obejmujących zakresem pięć obszarów tematycznych istotnych dla dokumentu Studium i przestrzennego rozwoju Krakowa.

Głównym celem konsultacji było poznanie perspektywy mieszkańców i użytkowników miasta na przyszłość Krakowa – zebranie wytycznych, propozycji, opinii i oczekiwań mieszkańców na temat dalszego rozwoju przestrzennego w oparciu o przedstawione uwarunkowania w danym obszarze tematycznym.

Konsultacje stanowiły element pozaproceduralnego dialogu z mieszkańcami miasta Krakowa, który towarzyszy procedurze sporządzania nowego Studium. Konsultacje zostały przeprowadzone zgodnie z Uchwałą Nr CXI/2904/18 Rady Miasta Krakowa z dnia 26 września 2018 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Gminy Miejskiej Kraków.

Za organizację konsultacji odpowiadał Wydział Planowania Przestrzennego Urzędu Miasta Krakowa, a za moderację i realizację działań konsultacyjnych – Centrum Doradztwa Strategicznego s.c. D. Bieńkowska, C. Ułasiński, J. Szymańska, M. Widuch.



Harmonogram działań konsultacyjnych

Proces konsultacyjny dotyczący prac nad nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa – Część I – Uwarunkowania trwał od września 2021 do stycznia 2022, przy czym same spotkania informacyjno-konsultacyjne przeprowadzono w okresie od 14 października do 26 listopada 2021 r.

Działania promocyjne rozpoczęły się w październiku 2021 roku i opierały się na:

- Opracowaniu i upowszechnieniu materiałów informacyjnych: plakatu, ulotki, filmów (spotów) promujących cały proces oraz pięć wydarzeń tematycznych (emisja spotów w Bus TV – MPK Kraków).
- Przygotowaniu strony internetowej – głównej wizytówki całego przedsięwzięcia, na której zamieszczono kluczowe informacje dotyczące Studium, spotkań konsultacyjnych i rejestracji, a następnie, na bieżąco, uzupełniano o materiały i odnośniki multimedialne, np. linki transmisji spotkań, raporty podsumowujące poszczególne spotkania, prezentacje ze spotkań (z uwarunkowaniami), sekcja „Pytań i odpowiedzi” itp.
- Uruchomieniu profili w mediach społecznościowych w serwisach Facebook, Instagram i YouTube dotyczących konsultacji.
- Zaproszenia/ Informacja wysyłane przez Miasto, np. do Rad Dzielnic, Uczelni wyższych itp.
- Podczas konsultacji wykorzystano serwis www.obywatelski.krakow.pl gdzie publikowano informacje w dziale „aktualności”, oraz w dziale „aktualne konsultacje społeczne” oraz rozsyłano newsletter. Przykładowo 8 października 2021 r. zamieszczono informację, że Prezydent Miasta Krakowa zaprasza do udziału w konsultacjach dotyczących prac nad nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa – Część I – Uwarunkowania. W tekście poinformowano o celu konsultacji oraz podano link, pod którym znajdowały się materiały promocyjne i informacje dotyczące sporządzanego dokumentu. Poinformowano też, jakimi sposobami zainteresowani mieszkańcy Krakowa, organizacje pozarządowe oraz podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie mogły wziąć udział w konsultacjach. Podano też link do stron, na których miały być publikowane relacje video ze spotkania konsultacyjnego i dokumenty do pobrania dotyczące przedmiotowych konsultacji.
- Informację o konsultacjach zamieszczano również na portalach społecznościowych Facebook i Instagram, na profilach Miejskiego Centrum Dialogu prowadzonych przez Urząd Miasta Krakowa. Przykładowo 14 października 2021 r. opublikowano post, w którym poinformowano o uruchomieniu trwających od 14 października do 26 listopada 2021 r. konsultacji społecznych dotyczących studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa – Część I – Uwarunkowania. W tekście poinformowano też o celu i zaplanowanych formach konsultacji.

Kraków

#zaprojektujMYKraków

**KONSULTACJE SPOŁECZNE
UWARUNKOWANIA
STUDIUM DLA KRAKOWA**

**STACJONARNIE - TAURON ARENA KRAKÓW
oraz ONLINE**

Więcej informacji
www.zaprojektujmykrakow.org

	Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe miasta 14.10.2021 r. godz. 16:00
	Komunikacja i Infrastruktura 21.10.2021 r. godz. 16:00
	Mieszkanie 27.10.2021 r. godz. 16:00
	Praca 15.11.2021 r. godz. 16:00
	Środowisko i rekreacja 23.11.2021 r. godz. 16:00

#ZaprojektujMY Kraków
7 subskrybentów

Przesłane filmy

Kraków

#ZaprojektujMY Kraków

**NOWE STUDIUM
UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

#ZaprojektujMY Kraków

#ZaprojektujMY Kraków to kanał, na którym będziemy dzielić się z wami o wszelkie Studia i warsztaty, kierunki zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa.

Całkowicie otwarty kanał komunikacyjny jest prowadzony dzięki wsparciu Fundacji na rzecz Miasta Krakowa - jednostki organizacyjnej Urzędu Miasta Krakowa. Wskazywanie na sposób wyrażenia opinii w komentarzach jest dozwolone w ramach Miasta Krakowa, komunikacja jest elementem zagospodarowania Miasta Krakowa i musi być zgodna z art. 17 Konstytucji RP, z art. 26 ust. 1 pkt 1) Ustawy o ochronie danych osobowych, z art. 17 ust. 1 pkt 1) Ustawy o ochronie danych osobowych, z art. 17 ust. 1 pkt 1) Ustawy o ochronie danych osobowych.

W ramach konsultacji zrealizowano pięć spotkań informacyjno-konsultacyjnych w podziale na pięć obszarów tematycznych istotnych dla dokumentu Studium i przestrzennego rozwoju miasta Krakowa: 1) Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe, 2) Komunikacja i infrastruktura, 3) Mieszkanie, 4) Praca, 5) Środowisko i rekreacja.

Ze względu na obostrzenia sanitarne związane z pandemią koronawirusa, w spotkaniach mogła wziąć udział ograniczona liczba osób, dlatego uczestnictwo w poszczególnych wydarzeniach było możliwe po uprzedniej rejestracji za pośrednictwem formularza dostępnego na stronie przedsięwzięcia (decydowała kolejność zgłoszeń). Rejestrację prowadzono oddzielnie dla każdego spotkania według terminów wskazanych w harmonogramie. Mieszkańcy w formularzu rejestracji deklarowali, w jaki sposób chcą uczestniczyć w spotkaniu – stacjonarnie czy online¹.

¹ Zarejestrowani uczestnicy wydarzenia mogli śledzić przebieg spotkania na dedykowanej transmisji poprzez kanał YouTube z możliwością komentowania/zgłaszania swoich opinii i postulatów pisemnie w trakcie spotkania (m.in. poprzez czat, aby korzystać z czatu w trakcie spotkania należało posłużyć się kontem Google/Gmail).

Spotkania odbyły się w sali konferencyjnej w Tauron Arenie (ul. Lema 7, 31-571 Kraków) oraz były transmitowane online za pośrednictwem strony internetowej (dostępność z poziomu strony do ogólnodostępnej transmisji na profilu Facebook, poza tym dla zarejestrowanych uczestników online prowadzono dodatkową transmisję poprzez YouTube z aktywnym czatem).

HARMONOGRAM SPOTKAŃ I REJESTRACJI		
	Temat i termin spotkania	Termin rejestracji
	Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe miasta 14.10.2021 r. godz. 16.00	4.10-12.10.2021 r.
	Komunikacja i Infrastruktura 21.10.2021 r. godz. 16.00	8.10-18.10.2021 r.
	Mieszkanie 27.10.2021 r. godz. 16.00	13.10-24.10.2021 r.
	Praca 15.11.2021 r. godz. 16.00	29.10-14.11.2021 r.
	Środowisko i rekreacja 23.11.2021 r. godz. 16.00	9.11-21.11.2021 r.

W ramach każdego spotkania miała miejsce część prezentacyjna (prezentacja uwarunkowań związanych z tematem spotkania przez pracowników Wydziału Planowania Przestrzennego UMK) oraz panel ekspercki, a następnie praca warsztatowa w mniejszych grupach na stanowiskach tematycznych – w zależności od frekwencji oraz złożoności zagadnienia dyskutowana w ramach 4-12 wątków. Uczestnicy online mogli podczas spotkania zgłaszać swoje opinie i pomysły korzystając z czatu oraz formularza. Spotkania trwały zazwyczaj ok. 3 godziny (maksymalnie do 3 godzin 30 minut). Po spotkaniu zarejestrowani uczestnicy mieli jeszcze możliwość tzw. odroczonej refleksji, czyli przekazania swoich uwag za pomocą formularza online.

PRZEBIEG SPOTKANIA

CZĘŚĆ I


 Wprowadzenie do tematu


Panel ekspercki 

Głosy i opinie uczestników 

CZĘŚĆ II

Praca warsztatowa
– dyskusje na wybrane tematy związane z wiodącym zagadnieniem danego spotkania



Podsumowanie 

PANELE EKSPERCKIE – PODSUMOWANIE	
Temat i data spotkania	Eksperti
 14.10.2021 r.	Michał Niezabitowski - Dyrektor Muzeum Krakowa Borysław Czaraczew - Przewodniczący Społecznego Komitetu Odnowy Zabytków Krakowa
 21.10.2021 r.	prof. dr hab. inż. Andrzej Szarata - Dziekan Wydziału Inżynierii Łądowej Politechniki Krakowskiej Małgorzata Starnowska - P.O. Zastępcy Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Krakowa Łukasz Szewczyk - Dyrektor Zarządu Inwestycji Miejskich w Krakowie
 27.10.2021 r.	prof. dr hab. inż. arch. Justyna Kobylarczyk – Kierownik Katedry Kształtowania Środowiska Mieszkaniowego Politechniki Krakowskiej Marek Bolek – Zarząd Główny Stowarzyszenia Budowniczych Domów i Mieszkań Piotr Chuchacz – Izba Architektów Rzeczypospolitej Polskiej
 15.11.2021 r.	Katarzyna Wysocka – Dyrektor Wydziału Ds. Przedsiębiorczości i Innowacji Urzędu Miasta Krakowa Sebastian Drzewiecki – Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL) - vice-president (Kraków)
 23.11.2021 r.	dr hab. prof. UJ Anita Bokwa – Dyrektor Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego Piotr Kempf – Dyrektor Zarządu Zieleni Miejskiej w Krakowie



WPROWADZENIE ORAZ PODSUMOWANIE SPOTKAŃ Z UDZIAŁEM EKSPERTÓW



PODSUMOWANIE KONSULTACJI



Zaangażowanie uczestników

W konsultacjach wzięło łącznie udział 243 uczestników (w tym 132 stacjonarnie, a 111 online²). Największym zainteresowaniem cieszyło się spotkanie dotyczące Komunikacji i Infrastruktury, w którym uczestniczyło 77 mieszkańców (47 stacjonarnie, 30 online). Część osób zdecydowała się także skorzystać z narzędzia tzw. odroczonej refleksji, czyli formularza online udostępnianego zarejestrowanym uczestnikom po spotkaniu, łącznie wpłynęły 33 takie formularze (najwięcej po spotkaniu dot. Komunikacji i Infrastruktury – 12).

² Na potrzeby statystyk do grupy uczestników online zaliczono osoby śledzące transmisję online na kanale YouTube dedykowaną zarejestrowanym uczestnikom (najwyższa liczba równoczesnych widzów poszczególnych transmisji).

ZAANGAŻOWANIE I FREKWENCJA

243

uczestników
konsultacji

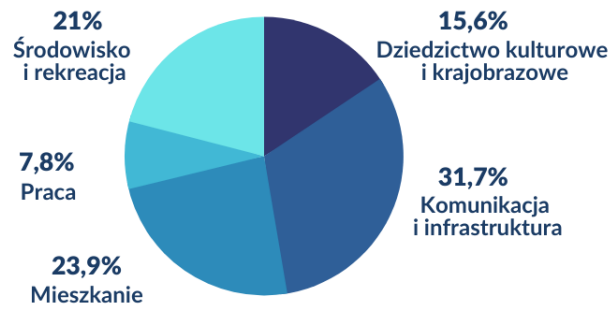


54,3%
stacjonarnie

45,7%
online

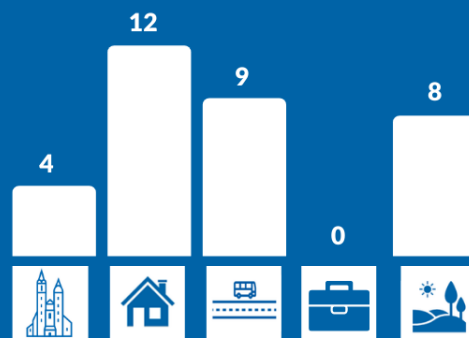


Frekwencja według spotkań



33

formularze
online
po spotkaniu



Udostępnienie transmisji na serwisie Facebook (z możliwością obejrzenia także po zakończeniu wydarzenia) pozwoliło dotrzeć do kolejnych mieszkańców i użytkowników miasta, a tym samym poszerzyło grupę odbiorców konsultacji – transmisje na żywo śledziło po ok. 20-50 osób, a średnia liczba wyświetleń udostępnionych spotkań wyniosła nieco powyżej 400.

STATYSTYKI TRANSMISJI – FACEBOOK ³			
	Temat i termin spotkania	Całkowita liczba wyświetleń	Zasięgi
	Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe 14.10.2021 r.	551	834
	Komunikacja i Infrastruktura 21.10.2021 r.	571	2161
	Mieszkanie 27.10.2021 r.	499	498
	Praca 15.11.2021 r.	177	3340
	Środowisko i rekreacja 23.11.2021 r.	346	8807

³ Stan na dzień 5.01.2022 r.



Najczęściej zgłaszane postulaty

Z poszczególnych dyskusji wyodrębnione zostały zagadnienia, które można uznać za szczególne ważne dla uczestników konsultacji, gdyż zgłaszano je wielokrotnie i podnoszono na różnych spotkaniach.

Poniżej zestawiono wątki najczęściej poruszane podczas konsultacji:

- **Miasto 15-minutowe** – uczestnicy spotkań konsultacyjnych wielokrotnie wskazywali na potrzebę rozwoju Krakowa w kierunku policentryczności, z założeniem dostępu do różnego rodzaju usług w bliskim zasięgu miejsca zamieszkania. Podnoszona była w tym kontekście wielokrotnie idea miasta 15-minutowego, dla której fundamentalne znaczenie ma decentralizacja usług umożliwiająca załatwianie codziennych spraw i realizację potrzeb w bliskim sąsiedztwie, bez konieczności korzystania w tym celu z oferty centrum miasta. W odniesieniu do rozwoju Krakowa idea ta powinna stanowić przede wszystkim wyznacznik dla tworzenia infrastruktury, oferty usług społecznych i komunikacji oraz dostępu do terenów zielonych, rekreacyjnych. Uczestnicy wskazywali, że dla realizacji pomysłu miasta 15-minutowego w Krakowie niezbędny jest m.in. rozwój połączeń drogowych oraz pieszo-rowerowych pomiędzy dzielnicami, dobra jakość komunikacji publicznej, tworzenie przyjaznych przestrzeni publicznych w poszczególnych dzielnicach i osiedlach, a także planowanie nowych terenów mieszkaniowych przy zapewnieniu dostępu do różnorodnych usług. Wśród usług, których dostępność była wielokrotnie podnoszona, poza podstawowymi usługami opiekuńczymi, zdrowotnymi i edukacyjnymi, znalazły się przede wszystkim usługi rekreacyjne związane z bliskością terenów zielonych i możliwością aktywnego spędzania czasu na wolnym powietrzu.
- **Wartość krajobrazu kulturowego** – uczestnicy niejednokrotnie zwracali uwagę, że dalszy rozwój przestrzenny Krakowa powinien odbywać się z zachowaniem walorów krajobrazu kulturowego, a szczególną uwagę w dokumencie Studium należy skierować na ochronę osi widokowych, panoram oraz zachowanie osi kompozycyjnych. Podkreślano, że ochrona ta nie może poprzestawać na „oczywistych” osiach widokowych Krakowa (Wawel, Stare Miasto), ale obejmować także osie i panoramy znajdujące się w dzielnicach poza ścisłym centrum. W kontekście poszanowania dziedzictwa historyczno-architektonicznego podczas kształtowania nowej zabudowy wybrzmiała także konieczność wzmocnienia ochrony fortów przed działaniami, które zbyt silnie ingerują w tkankę zabytku oraz stanowią zagrożenie dla zieleni fortecznej. Uczestnicy wśród potrzebnych działań w zakresie dbałości o dziedzictwo Krakowa wskazywali również wprowadzenie ochrony obszarowej np. osiedli modernistycznych oraz poszerzenie ochrony obiektów współczesnych cennych ze względu na swoje walory historyczno-artystyczne czy funkcje społeczne (ważne lokalnie, stanowiące o tożsamości miejsca).
- **Rozwój terenów zielonych** – wątek ochrony środowiska oraz rozwijania terenów zielonych w Krakowie był podnoszony niemal na każdym spotkaniu konsultacyjnym. Uczestnicy zwracali uwagę na wielofunkcyjność zieleni w mieście i jej korzystny wpływ pod kątem: klimatu (w tym ochrona przed skutkami ulew, upałów), bioróżnorodności oraz

zdrowia mieszkańców (miejsca relaksu, aktywności fizycznej, interakcji społecznej). Studium postrzegano jako dokument, w którym powinno znaleźć się miejsce na systemowe podejście do tematyki przyrody i miasta oraz zintegrowanie pewnych kwestii w duchu zrównoważonego rozwoju (np. udziału powierzchni biologicznie czynnej przy nowej zabudowie, gospodarowania wodami opadowymi). Wiele wypowiedzi dotyczyło zatem wprowadzenia praktyk ukierunkowanych na poprawę jakości zieleni miejskiej, np. ograniczenia wycinek zieleni, zwłaszcza starych drzew, przy inwestycjach (w tym zwłaszcza unikanie nadmiernego „betonowania” przy inwestycjach i rewitalizacjach takich obszarów jak skwery i place), ochrony zieleni osiedlowej (w tym dziedzińców przed zabudową) i zieleni fortecznej, ochrony korytarzy przewietrzania, wpierania procesów „odpłytywania” chodników i placów, zapewnienia odpowiednich formy ochrony dla obszarów cennych przyrodniczo – użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. Jednym z głównych postulatów był łatwy dostęp do zieleni dla wszystkich mieszkańców – sugerowano, że warto, aby zostały ustanowione pewne cele – standardy bliskości terenów zielonych (współczynnik dostępności terenów zielonych), do których spełnienia należałoby dążyć, np. dostęp do zieleni w promieniu 300 m czy w zasięgu 10-15 min pieszo. W opinii uczestników konsultacji Kraków potrzebuje różnorodnych form zieleni o różnej skali. Należy zatem rozwijać zarówno skwery z małą architekturą, parki kieszonkowe, tworzyć zazielenienia w ciągach ulic, jak i nieco wytyczać większe tereny urządzone: parki rzeczne i linearne, tereny do zalesienia, parki o powierzchni powyżej 4 ha. Stosunkowo często zwracano też uwagę, że w Krakowie należy chronić tereny naturalne, niezagospodarowane („dziką przyrodę”). Dlatego obok terenów rekreacyjnych w formie zorganizowanej, w części powinny być zachowane naturalne formy zieleni, m.in. w ramach wyznaczanych użytków zielonych, które będą stanowić ostoję bioróżnorodności, a jednocześnie pozwalać na odpowiedzialne obcowanie z naturą (w oparciu o ustalone zasady).

- **Dylematy związane z rozwojem zabudowy mieszkaniowej** – kwestia rozwoju zabudowy mieszkaniowej w Krakowie była często poruszana przez uczestników konsultacji, a jednocześnie wynikiem tych dyskusji nie było wyodrębnienie jednego dominującego stanowiska, a raczej zebranie różnorodnych, nieraz sprzecznych, opinii. Zasadniczo uczestnicy zgadzali się co do zapotrzebowania na rozwój oferty mieszkaniowej i przeznaczania terenów na ten cel. Stosunkowo często powtarzały się w tym kontekście postulaty, aby stawiać na wielofunkcyjność – dopuszczać zabudowę mieszaną (nie tworzyć enklaw mieszkaniowych pozbawionych podstawowych usług i zieleni), kierować się w stronę miasta 15-minutowego. Natomiast oczekiwania w zakresie sposobu kształtowania zabudowy były już zauważalnie zróżnicowane: część uczestników opowiadała się za wysoką zabudową (jednak nie wieżowce, a głównie 5-6 piętrową, pojedyncze wskazania na np. 15-kondygnacyjne budynki), inni – preferowali niską czy rozproszoną, obok zwolenników dogęszczenia zabudowy, głos zabierali oponenti takich działań. Często dla poparcia swojego stanowiska przytaczano argumenty związane z komfortem zamieszkiwania oraz ochroną środowiska i zieleni (np. dany rodzaj zabudowy zminimalizuje utratę obszarów zielonych oraz zabudowywanie korytarzy przewietrzania miasta). W ramach tego zagadnienia pojawiały się też dylematy dotyczące potrzeb parkingowych – w odczuciu części mieszkańców istotną niedogodność stanowi niewystarczająca ilość miejsc parkingowych na osiedlach, ale wskazywano też, że tworzenie miejsc parkingowych/parkingów odbywa się często kosztem ograniczania zieleni, zwłaszcza zieleni wysokiej, która również jest bardzo potrzebna w mieście. W związku z tym zgłaszano postulaty związane z rozwojem komunikacji publicznej

i parkingów kubaturowych, które pozwoliłyby na zmianę wartości współczynnika miejsc postojowych przy nowych inwestycjach mieszkaniowych w celu przeznaczenia większej części działki na zieleni. Według uczestników konsultacji w Studium należałoby zaakcentować ochronę układów urbanistycznych i osi widokowych, sformułować odpowiednie wytyczne w zakresie współczynnika miejsc postojowych, zaproponować zapisy ukierunkowujące na zrównoważony rozwój miasta – także w zakresie tworzenia nowej zabudowy mieszkaniowej (aby nie dopuścić do zbyt wysokiej intensywności zabudowy, ale jednocześnie uniknąć nadmiernego rozlewania miasta – zwłaszcza, gdy nie idzie za tym odpowiednia infrastruktura oraz atrakcyjna oferta komunikacji publicznej).

- **Komunikacja publiczna** – stanowiła jeden z najistotniejszych tematów poruszanych podczas spotkania konsultacyjnego dotyczącego Komunikacji i Infrastruktury, ale pojawiała się również w trakcie pozostałych debat. Mieszkańcy byli zgodni co do potrzeby stałego rozwoju i usprawniania systemu komunikacji publicznej (zarówno szynowej, jak i autobusowej), która powinna być efektywna (np. bezkolizyjne połączenia), dostępna i atrakcyjna (tj. konkurencyjna w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego). Komunikacja publiczna stanowiła element dyskusji dotyczących miasta 15-minutowego (wypełnianie białych plam), planowania nowych terenów mieszkaniowych (parametry dostępu do komunikacji publicznej, współczynniki miejsc parkingowych) czy polityki parkingowej (sieć parkingów typu park&ride na obrzeżach Krakowa).
- **Całościowe/systemowe planowanie miasta** – postulat ten zgłaszano podczas poszczególnych spotkań konsultacyjnych, odnosząc go m.in. do rozwoju zabudowy, projektowania zieleni czy wprowadzania ekologicznych rozwiązań. Uczestnicy podkreślali, aby nie zawężać się do punktowych zabiegów, a tworzyć długoterminowe polityki i plany, które swoim zasięgiem będą obejmowały całe miasto oraz będą uwzględniać złożoność i powiązania obszarami tematycznymi, m.in. w celu zapewnienia spójności i synergii realizowanych działań. W tym kontekście formułowano wytyczne dotyczące m.in. zapewnienia wielofunkcyjności planowanej zabudowy (w tym standardów dostępności infrastruktury, usług, zieleni), utworzenia polityki wykupu gruntów pod kątem tworzenia miejskich terenów zielonych, czytelnego etapowania działań (np. w zakresie uwalniania terenów pod zabudowę) oraz wyraźnego przedkładania w działaniach urbanistyczno-planistycznych funkcjonalności i zysku społecznego nad granice działek czy partykularne interesy inwestorów.
- **Rozwój turystyki a potrzeby mieszkańców Krakowa (turystyka zrównoważona)** – temat turystyki, jej miejsca i wpływu na rozwój Krakowa pojawił się przy wielu dyskusjach podjętych w trakcie konsultacji. Z jednej strony uczestnicy dostrzegali istotne znaczenie tej branży, która - bazując na nieprzeciętnych historyczno-architektonicznych walorach miasta – jest już swoistym „samograjem”. Z drugiej jednak strony wskazywali na konieczność większego równoważenia potrzeb mieszkańców i potrzeb turystów, z założeniem przesunięcia akcentu w stronę tych pierwszych. W ramach tego wątku podnoszono problem wyludniania się centrum miasta, który wymaga szczególnej uwagi i reakcji, a także potrzebę przestrzennej dywersyfikacji oferty turystycznej i rozwoju mikroturystyki dedykowanej przede wszystkim Krakowianom (w myśl twierdzenia „być turystą we własnym mieście”).
- **Zielone korytarze do przemieszczania się po mieście** – pomysł ten zgłaszano kilkakrotnie, zarówno podczas spotkania dotyczącego Środowiska i rekreacji, jak i Mieszkania czy Dziedzictwa kulturowego. Według uczestników konsultacji w przestrzeni miasta należy stworzyć tereny zielone, które funkcjonowałyby jako pasy/korytarze (w nawiązaniu do idei

greenways czy *green belts*) łączące ze sobą osiedla, dzielnice, tereny rekreacyjne. Podnosiłyby one komfort ruchu pieszego i rowerowego oraz zachęcały do tej aktywnej formy przemieszczania się po mieście. Wśród atutów takich rozwiązań wskazywano na podniesienie udziału terenów zielonych w obszarze miasta, przy jednoczesnym odczuwalnym zwiększeniu ich dostępności dla mieszkańców. Zwracano uwagę, że ważną cechą zielonych korytarzy jest ich ponadlokalność, więc aby rzeczywiście umożliwiły komunikację międzyosiedlową oraz międzydzielnicową w całym mieście, należy przy ich projektowaniu (zabezpieczaniu terenów, wytyczaniu przebiegu itp.) stosować podejście kompleksowe (w skali całego miasta) i nie zawężać się do granic poszczególnych dzielnic czy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Z tym zagadnieniem uczestnicy łączyli też postulaty dotyczące wspierania i rozwijania rozwiązań z zakresu zieleni urządzonej pełniących analogiczne funkcje komunikacyjno-przyrodnicze, typu: parki linearne (w tym parki rzeczne), zielone szlaki wzdłuż rzek czy torów.

ZEBRANE POSTULATY

W rozdziale ujęto opinie i refleksje zgłaszane przez uczestników konsultacji (przybyłych mieszkańców oraz osób aktywnych online podczas transmisji m.in. poprzez czat czy udostępniane formularze) podczas poszczególnych spotkań.

Podsumowanie postulatów z każdego spotkania zostało opracowane zgodnie ze strukturą przebiegu wydarzeń, czyli w podziale na 3 części:

- postulaty wyrażane w I części spotkania podczas ogólnej sesji głosów i opinii,
- refleksje formułowane w II części spotkania podczas pracy warsztatowej w grupach tematycznych,
- opinie zgłoszone przez formularz online udostępniony uczestnikom po spotkaniu ⁴.



WPROWADZENIE DO SPOTKAŃ PREZENTACJA UWARUNKOWAŃ



⁴ Ze względu na obszerność opinii zgłoszonych za pomocą formularza nie ujęto ich w całości w tym raporcie, natomiast w pełnym brzmieniu zostały umieszczone w załączniku do raportu.



Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe

Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania

Podczas I części spotkania uczestnicy wypowiedzieli się na temat „Kraków 2050: Co jest ważne w kontekście dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego – dylematy, wyzwania”.

- Dziedzictwo kulturowe i krajobrazowe to nie tylko centrum, Stare Miasto, ale też pozostałe dzielnice. Należy zadbać o zrównoważony rozwój miasta, ochronę terenów cennych przyrodniczo, nie zabudowywać terenów zielonych. Bardzo ważna jest też ochrona osi widokowych i panoram, np. piękna panorama z ulicy Łupaszki, widok Mydlniki – Kopiec Piłsudskiego, panorama na Kraków z okolic ul. Truskowskiego. Należy chronić takie tereny przed zabudową, przed ekspansją inwestycyjną – zapisy Studium powinny na to zwrócić uwagę. Należy wzmocnić ochronę fortów przed zabudową, zarówno w przypadku fortu Bronowice, jak i fortu Mydlniki zagrożeniem jest zabudowa podchodząca pod sam fort. Studium powinno koncentrować się na ochronie Krakowa – przed zbyt intensywną zabudową – zwracać uwagę na panoramy, osie widokowe, tereny cenne przyrodniczo. Studium powinno też naprostować niektóre zapisy, które nie do końca są w zgodności z faktycznym użytkowaniem terenu czy zapisami mpzp: np. Park Radzikowskiego, który pozostał zabudową usługową czy próba domknięcia koncepcji osiedla Widok - najwyższy blok na osiedlu, na terenach które w mpzp są przeznaczone na zieleń. W kontekście planowania Krakowa 2050 szczególnie istotne zagadnienia to: ochrona zieleni, zrównoważony rozwój, współpraca z mieszkańcami.
- Sylweta Miasta i jej ochrona – to ważna i aktualna kwestia w kontekście Studium powinna być połączona z pytaniem/dylematem o to jaką skalę powinien mieć Kraków – miasto metropolitalne z wieżowcami (intensywne) czy bardziej lokalne?
- Dobra kultury współczesnej – nie tylko zapewnienie ochrony dla poszczególnych budynków, ale może czas na ochroną obszarową np. osiedli modernistycznych.
- Różnorodność krajobrazów (od naturalnych po przekształcone) stanowi wartość Krakowa – potrzebna jest ochrona obszarowa tych cennych elementów świadczących o kulturze i tożsamości miasta.
- Pomysłem na nowe Studium może być idea miasta 15-minutowego, w kontekście myślenia o Krakowie i jego rozwoju jako o mieście małych miast (nie tylko XIX-wieczny rdzeń).
- Czyżyny – dzielnica traci swój zielony charakter przez intensywną zabudowę. Należy starać się łączyć parki i zielone obszary – postawić na tworzenie zielonych/parkowych połączeń pieszo-rowerowych (struktury sieci miejskiej zieleni), dającej możliwość ruchu pieszego, skutecznie zachęcającej do przesiadania się z samochodów. Przy tworzeniu ulic – ważne jest myślenie o dominantach, akcentach – żeby ulice miały swoje zamknięcie ulic, planowanie i myślenie o mieście szerzej niż sięga własność działek. W kontekście planowania nowej zabudowy – starać się unikać wysokiej intensywności zabudowy (zbyt duża intensywność powoduje, że miejsca przestają być przyjazne do życia, pojawiają konflikty o parkowanie, np. Avia). W Studium należy tę intensywność ograniczyć, aby miasto było przyjazne do życia dla mieszkańców. A w przypadku zapisów dopuszczających

możliwość dużej intensywności mieszkaniówki – koniecznie przewidzieć tereny na drogę, komunikację, parki, usługi społeczne. Obecnie tworzą się olbrzymie osiedla bez poczty, bez przychodni, dlatego w momencie planowania miasta trzeba te 15-minutowe zasięgi określić/ zapewnić, bo deweloper tego nie zapewni.

- Park Kulturowy Lotniska Rakowice Czyżyny – co dalej z tą koncepcją? Jest to cenne miejsce, które warto chronić. Są pewne ciekawe propozycje rozwiązań dla tego miejsca (autorstwa profesora Wielgusa), które mogłyby zostać uwzględnione w Studium.
- Krowodrza - dzielnica boryka się z za bardzo intensywną zabudową (a intensywna zabudowa w połączeniu z wysokim poziomem wód gruntowych tworzy problem zalewania). W Studium należy zaakcentować w ochronę układów urbanistycznych (w związku z zagrożeniem dla przestrzeni jakim jest dogęszczanie zabudowy, traci się osie widokowe, zieleni). W Studium należy zwrócić uwagę na korytarze przewietrzania miasta – należy objąć je szczególną ochroną, bo są zabudowywane. Ważne jest też przystosowanie infrastruktury drogowej i komunikacyjnej - nowe osiedla generują korki itp. Młynówka Królewska – szczególna ochrona tego terenu przez zabudowaniem.
- Problem wyludniania się, utraty mieszkańców, dotyczy nie tylko ścisłego centrum Starego Miasta, ale i okolicy, sąsiednich dzielnic np. Grzegórzki, Zwierzyniec. Ochrona dziedzictwa – a wykreślenie, w celach doraźnych, na wniosek inwestora, z Rejestru Zabytków jednego z ważniejszych obiektów w dzielnicy Grzegórzki, czyli wiadukt kolejowy przy ul. Grzegorzeckiej – zjawisko, które martwi, bo podważa skuteczność mechanizmów chroniących obiekty uznawane za cenne / zabytkowe.
- Nowa Huta – dzielnica ma nieco odmienne problemy od reszty miasta – nie rozwija się. Zabytki są niedostępne, zapomniane, zaniedbane lub niewystarczająco wyeksponowane (np. Kopiec Wandy, Klasztor cystersów w Mogile, kapliczki, dwory). W Studium należy zwrócić uwagę na te kwestie, objąć tę część dziedzictwa Krakowa szczególną ochroną, utworzyć szlak turystyczny, aby te miejsca mogły stać się motorem rozwoju dla dzielnicy. Nowohuckie zabytki należy chronić, ale jednocześnie zwiększać ich dostępność, aby mieszkańcy mogli je zwiedzać i poznawać tę część dziedzictwa. Istotne jest, aby układ urbanistyczny Nowej Huty pozostał bez zmian, w układach dwujezdniowych, z możliwością mieszkania i życia, bo realizuje on właściwie założenie miasta 15-minutowego – są blisko szkoły, przychodzenie, przedszkola, sklepy. Dobrze byłoby, aby w taki sposób rozwijała się też wschodnia część dzielnicy.
- Kraków ucierpiał na decyzji ministra Pola, który zburzył planowanie przestrzenne, znosząc miejscowe plany zagospodarowania. Należy walczyć, by takie rzeczy się nie powtarzały. W dyskusjach o rozwoju miast zauważa się fetysz wieżowca (pojawiającej się co jakiś czas w Krakowie pomysły tworzenia wyspy wieżowców) – a z drugiej strony nie mówi o wysokiej kosztowności budowy i eksploatacji takich budynków czy niższej skuteczności akcji gaśniczych. Większa uwaga w Krakowie powinna zostać skierowana na stosunki wodne, np. potok Serafa na Bieżanowie, który notorycznie wylewa, zalewa mieszkańców.
- Należy pamiętać, że Kraków to też obrzeża. Na etapie projektowania Studium, w kontekście dostępności usług, należy zapewnić mechanizmy, aby niekoniecznie ściągać mieszkańców do centrum, przenosić usługi (w tym administracyjne) na obrzeża, aby miasto było rzeczywiście przyjazne dla mieszkańców. Na obszarach Dzielnicy X takich jak Wróblowice, Swoszowice, Kosocice – dokumenty planistyczne uniemożliwiają/utrudniają rozwój zabudowy na działkach własnościowych. Istnieje pewien dysonans – z jednej strony Kliny – całe zabetonowane, a z drugiej strony osiedla, których 70-80% to tereny zielone.

- Fort 51 1/2 „Wróblowice” w Swoszowicach w dokumentach bywa mylnie określany jako fort Swoszowice (taki fort nigdy nie powstał). Należy zadbać, także w Studium, o poprawne nazewnictwo – wyraz szacunku dla dziedzictwa i historii.
- Bierna ochrona zabytków i remonty to oczywiste działania, ale należy zadać sobie pytanie, w kontekście Studium, czy nie zdewastujemy dziedzictwa Krakowa pewnymi inwestycjami np. linia kolejowa biegnąca przez centrum Krakowa stanowiąca wyrwę w krajobrazie kulturowym Krakowa czy Trasa Łagiewnicka, która będzie przecinać miasto ogromnym korytarzem. Ochrona polega też na tym, że w tkankę miasta nie wprowadzamy rzeczy abstrakcyjnych. W Studium powinno się też znaleźć odniesienie się do osiedli mieszkaniowych z lat '60-tych i '70-tych, w kontekście zagadnień dotyczących procesów o charakterze rewitalizacyjnym, które wprowadzą normalne życie społeczne i ekonomiczne. Sylweta miasta – z Górki Narodowej, Zakopianki, Wieliczki to widok na zdewastowaną sylwetę Krakowa. Studium ogranicza się tylko do granic administracyjnych miasta, ignorując co się dzieje u sąsiadów i jak sąsiedzi na nas patrzą. Studium nie opowiada o żadnych relacjach z sąsiadami – a to co się dzieje w „obwarzanku” jest ważne i też warunkuje rozwój Krakowa. W tym Studium potrzebne byłoby takie szersze, bardziej nowoczesne spojrzenie. Miasto jest żywe, miasto tworzą ludzie, dlatego Studium powinno uwzględniać też demograficzne czynniki decydujące o rozwoju miasta – takie jak starzenie się społeczeństwa.
- Niewątpliwie istotnym elementem dziedzictwa kulturowym Krakowa są byłe gminy i dzielnice, które Kraków w czasie swojego rozwoju wchłonął, należy im się odpowiednie upamiętnienie. Niektóre z nazw tych obszarów przejęły obecne dzielnice administracyjne, ale nie wszystkie. Wiele części miasta występują wyłącznie w pamięci mieszkańców. (np. Kazimierz, Stradom, Dąbie, Łobzów, Grębałów itd.) - nie znajdziemy ich na oficjalnych mapach miejskich. Osoby przeprowadzające się do Krakowa, a nawet sami mieszkańcy, często mają problem z określeniem konkretnych granic tych części miasta, choć te granice były jasno wytyczone w czasach przed 1954 rokiem. W ramach prac nad studium powinno się zwrócić uwagę na ten aspekt kulturowy, pozwoli on budować świadomość lokalną mieszkańców, wspierać swoje małe ojczyzny. Tę rolę miały spełniać obecne (po 1991) dzielnice administracyjne, niestety są one zbyt duże by pełnić funkcję „miast 15-minutowych”.
- Konieczne są w Studium także zapisy dot. ochrony zielonych skwerów istniejących obecnie w zrealizowanych kompleksach zabudowy.
- Zdecydowanie należy zaprzestać zabudowy zielonych terenów należących do miasta, a także dążyć do zabezpieczenia przed zabudową terenów zielonych będących w rękach prywatnych poprzez wykup.
- Obawa przed turystyfikacją Podgórze, która może nastąpić w wyniku realizacji muzeum / wprowadzenia nowego sposobu upamiętnienia „KL Plaszow”.

Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania

Praca warsztatowa na stanowiskach tematycznych przebiegała w dwóch turach, dla każdej tury przygotowano inny zestaw tematów (łącznie 12 różnych tematów):

- Fortyfikujemy Kraków? Forty i ich okolica – jak chronić, ale i wykorzystać ich potencjał
- Obiekty i osiedla modernistyczne - czy chcemy je chronić? Jak będą wyglądać w 2050 r.?
- Pomysł na dziedzictwo postindustrialne – czy to temat istotny dla Krakowa?
- Nowe funkcje zabytków – dla kogo są zabytki (mieszkańcy, turyści)?
- Ochrona dziedzictwa Krakowa – o czym się zapomina? Gdzie są jeszcze wyzwania?
- Mapa dziedzictwa naszego miasta – ważne miejsca na mapie Krakowa
- Dobra kultury współczesnej – co i jak chronić?
- Rola kontekstu historycznego i pamięci miejsca przy inwestycjach w przestrzeń i architekturę Krakowa – co powinno wyznaczać granice ochrony?
- Czy ochrona dziedzictwa kulturowego wyklucza w Krakowie budynki wysokościowe (powyżej 50 metrów)?
- Jak zachować/chronić dziedzictwo i krajobraz kulturowy także w dzielnicach peryferyjnych, nie tylko w ścisłym centrum. Jak wzmacniać i rozwijać lokalną tożsamość?
- Niematerialne dziedzictwo Krakowa – co należy chronić i jak to robić (oznaczyć) w kontekście przestrzeni.
- Policentryczny Kraków – miasto Małych Miast (w kontekście kultury).

Fortyfikujemy Kraków? Forty i ich okolica – jak chronić, ale i wykorzystać ich potencjał

Uwagi i pomysły dotyczące konkretnych fortów:

- Fort 49 1/2a „Mogiła” w Nowej Hucie – został odnowiony, ale nie jest dostępny dla mieszkańców, brakuje pomysłu na uspołecznienie tego fortu, mógłby np. realizować funkcję muzealną („mało kto o nim wie”, „należy wkomponować go w strukturę miasta”). Położony w sąsiedztwie kopiec Wandy potrzebuje renowacji, należy dążyć, aby był bardziej dostępny komunikacyjnie. Oba obiekty powinny zostać połączone funkcjonalnie oraz lepiej wyeksponowane.
- Fort 31 „św. Benedykt” w Podgórzu – ważne, że obiekt nie został sprzedany, a obecnie trwają konsultacje dotyczące jego przyszłego zagospodarowania. Wśród rozważanych funkcji pojawiają się m.in. miejsce spotkań dla mieszkańców, „wieża techniki” (zabytek techniki), teatr. Wyzwaniem w kontekście działań rewitalizacyjnych jest zachowanie autentyczności obiektu (jak najmniejsza ingerencja w zabytek i krajobraz), przy jednoczesnym sprostaniu standardom dostępności architektonicznej (dostępność dla osób z niepełnosprawnościami).
- Fort 7 „Za rzeką” (Fort „Bronowice”) – obiekt został zakupiony przez Uniwersytet Pedagogiczny i na jego terenie ma być rozbudowywany kampus UP, mówi się o centrum naukowo-konferencyjnym, wprowadzeniu funkcji hotelowo-restauracyjnej. Fort należy chronić przed postępującą zabudową i presją inwestycyjną, w tym celu ważne jest utrzymanie obecnych zapisów mpzp (chroniących przed zabudową przedpola fortu).

Ochrona i działania związane zagospodarowaniem zieleni fortecznej i zieleni sąsiadującej – „Park Bronowicki” - w formie zielonej strefy parkowej.

- Fort 41a „Mydlniki” – ochrona przed zabudową, cofnięcie planowanej zabudowy na terenach sąsiadujących z fortem (wypłaty odszkodowań dla właścicieli).
- Schron amunicyjny „Bronowice” – w rejonie ul. Tetmajera i Truskowskiego. Właściwa ekspozycja obiektu w planowanym Parku Tetmajera, funkcje zgodne z projektem parku.
- Fort 51 1/2 „Wróblowice” w Swoszowicach – należy dbać o prawidłowe nazewnictwo tego fortu, czasami w publikacjach pojawia się błędna nazwa (Fort Swoszowice). W obiekcie działa Muzeum Spraw Wojskowych prowadzone przez fundację, które można odwiedzać w weekendy. W kontekście kosztów utrzymania obiektu oraz zwiększania dostępności - warto byłoby rozszerzyć jego funkcjonowanie – o wprowadzenie działań/usług, które pozwolą na funkcjonowanie fortu od poniedziałku do piątku. Mogłyby to być funkcje publiczne – administracyjne (np. oddziały Urzędu Miasta, miejsca obsługi mieszkańca) czy komercyjne, przy czym zabytkowy status fortu powinien umożliwiać na realizację takich funkcji i działalności.
- W aktualnie obowiązującym studium fort 49a Dłubnia oraz 49 Krzesławice są połączone planowanym Parkiem Kulturowym - zachować tę formę ochrony i działać w celu jak największego scalenia obiektów twierdzy Kraków.

Ogólne spostrzeżenia dotyczące możliwości wykorzystania fortów:

- Niektóre obiekty, w złym stanie technicznym, mogą zostać świadkami historii, „romantyczną ruiną – w ich przypadku należy zapewnić ochronę i niezbędne działania zabezpieczające.
- W przypadku fortów, których stan techniczny pozwala na rewaloryzację – rozważyć łączenie wprowadzanych funkcji, np. obok kulturalnej czy społecznej (siedziba dla podmiotów ekonomii społecznej, ngo, kameralne miejsca kultury / miejsca spotkań mieszkańców – niekoniecznie muzea) może pojawić się komercyjna – kawiarnia, restauracja, sklep (np. z winami, palarnia kawy, produkty rzemieślnicze), spa&wellness. Często przyszłe funkcje będzie determinował stan techniczny obiektu.
- Przy rewitalizacji fortów (adaptacji ich pod nowe funkcje) można dopuścić wprowadzanie nowych obiektów kubaturowych – pod warunkiem, że jest to budowla niezbędna dla prawidłowego działania obiektu w kontekście dostosowania go do funkcji i wymogów XXI w. (przy jednoczesnym poszanowaniu integralności i czytelności zabytku).
- Na etapie projektowania studium należy rozważyć możliwość realizacji idei prof. Bogdanowskiego - "Wielkich Plant", choć całościowa koncepcja jest już nieosiągalna z uwagi na zabudowane tereny między fortami, to być może udałoby się jeszcze połączyć forty wspólnym zielonym szlakiem i stworzyć trasę, która będzie turystyczną alternatywą dla centrum Krakowa.
- Ochrona zieleni przyfortecznej - nie wycinać drzew wokół fortów.
- Forty należy chronić przed prywatnymi inwestorami, głównie przed presją budowlaną, a przy ich rewaloryzacji stawiać na jak najmniejszą ingerencję w strukturę zabytku.
- W kontekście dziedzictwa techniczno-militarnego należy dbać o powiązania między obiektami i całościowość tworzonych projektów, w tym działać w celu jak największego scalenia obiektów Twierdzy Kraków.
- Ochrona przed zabudowaniem terenów, które mogą funkcjonować jako osie parkowe i charakteryzują się wartościami widokowymi oraz zapewniają przyjazną zieloną przestrzeń dla pieszego przemieszczania się po mieście, np. oś od fortu Mistrzejowice

przez teren Parku Tysiąclecia, teren lotniska Rakowice-Czyżyny, w stronę Parku Lotników).

**Obiekty i osiedla modernistyczne - czy chcemy je chronić?
Jak będą wyglądać w 2050 r.?**

Ogólne spostrzeżenia dotyczące osiedli:

- Na poziomie zapisu uwarunkowań do Studium należy przedstawić pełną inwentaryzację wszystkich krakowskich osiedli modernistycznych (nazwy osiedli / ulic z zespołami takiej zabudowy) jak również wskazać na dokładne liczby osób tam mieszkających. Przypuszczalnie 50% mieszkańców Krakowa mieszka w tego typu zabudowie. Tym samym aspekt ten jest kluczowy dla dalszego rozwoju miasta – w tym aspektów polityki mieszkaniowej.

Co dalej z osiedlami modernistycznymi – trzy możliwe scenariusze:

1. Wyburzenie i zajmowanie odzyskanego terenu nową tkanką?

- Nie ma zgody na takie radykalne działania - uczestnicy konsultacji zdecydowanie odrzucili niniejszy wariant.

2. Remont budynków, ale z zachowaniem pierwotnego założenia (bez radykalnej zmiany)?

- Zdaniem uczestników konsultacji rozwiązanie to jest najbardziej możliwe do zastosowania. Obecnie już w każdym tego typu budynku toczą się sukcesywne naprawy, w części przeprowadzana jest np. termomodernizacja.

3. Rewitalizacja w szerokim zakresie – przystosowanie osiedli do nowych wymagań i funkcji (duża ingerencja w tkankę budowlaną – na wzór np. marsylski).

- Rozwiązanie zdaniem uczestników konsultacji ciekawe i w wielu przypadkach potrzebne jednak racjonalnie – niemożliwe do przeprowadzenia ze względu na stan własności i możliwości finansowe. Budynki są bowiem w rękach spółdzielni mieszkaniowych lub wspólnot mieszkaniowych. Jedne i drugie prawdopodobnie nie będzie stać na takie realizacje. Tym samym realizacja tego typu zmian wymagałaby zapewnienia dodatkowych źródeł finansowania działań rewitalizacyjnych.
- Duża część mieszkańców krakowskich osiedli modernistycznych to seniorzy mieszkający w przeważającej większości w blokach 4-pietrowych bez wind. Dobudowanie wind czy balkonów (tak gdzie ich nie ma) byłoby, zadaniem uczestników konsultacji, bardzo wskazanym zabiegiem, ale na poziomie wspólnot mieszkaniowych jest to wyzwanie zbyt wielkie finansowo.
- Wprowadzenie radykalnych zmian wymagałoby dbania o zachowanie estetyki i harmonii urbanistyczno-architektonicznej. Uczestnicy konsultacji obawiają się bowiem utraty estetyki i harmonii obecnych osiedli „Pytanie o estetykę tych osiedli – jeśli zaczną się dobudowy wind, balkonów – jak to będzie ostatecznie wyglądać? Teraz już nie raz szpecą kolory na elewacjach (termomodernizacja), a co dopiero jakieś przypadkowe balkony czy windy”.

Dylemat: parkingi czy zielen?

- W przestrzeni obecnych osiedli jest zbyt mało miejsc parkingowych do rzeczywistej liczby samochodów posiadanych przez mieszkańców. Tym samym powszechne jest zjawisko: zajeżdżania zieleni jako jedynych wolnych przestrzeni w osiedlach. W związku z tym należy rozważyć budowę parkingów podziemnych, np. pod boiskami itp.
- Należy dokonać rewizji dotychczasowych założeń planistycznych w kontekście współczynnika liczby miejsc parkingowych na jedno mieszkanie – uczestnicy konsultacji wnioskowali o zwiększenie tego współczynnika.
- Nie wszystkie dzielnice krakowskie podlegają presji deweloperskiej – przykładowo: Dzielnica Nowa Huta, zdaniem uczestników konsultacji, to „(...) dzielnica, która umiera, nie ma u nas nowych inwestycji. My zmniejszamy się – i to nas bardzo smuci”.

Sytuacja demograficzna – kto mieszka w osiedlach modernistycznych?

- Zdaniem uczestników warsztatów osiedla zamieszkują przede wszystkim osoby starsze. Mieszkają też osoby młode, wynajmujący studenci – bez większych powiązań z dzielnicą czy osiedlem. Coraz powszechniejszym trendem jest wynajem długookresowy mieszkań w osiedlach krakowskich przez obcokrajowców - na przykład w Dzielnicy Krowodrza obserwuje się zajmowanie całych klatek schodowych w blokach przez osoby wynajmujące mieszkania pochodzące z Ukrainy. Tworzą się tam takie ukraińskie enklawy. Tym samym sytuacja demograficzna w krakowskich osiedlach modernistycznych jest sytuacja dynamiczną.

Jakość techniczna obiektów:

- Jakość techniczna obiegów, w krakowskich osiedlach modernistycznych, jest różna. Standard mieszkania w tych blokach jest niewysoki. „Nie ma jednak obawy, że te bloki się rozsypią do 2050 roku”.
- Głównym problemem jest tu zapewnienie standardów dostępności (ustawa o dostępności z 19.07.20219 r.) zwłaszcza tej architektonicznej. Nad tym należy się zastanowić – jak takie standardy wdrażać.

Inne uwagi:

- Bezwzględnie należy chronić zielen, podwórka (przestrzenie wewnętrzne) w tych osiedlach. Przy sprzedaży gruntu dla dewelopera należy wprowadzić zakaz budowy na terenach zielonych.
- Nie dogęszczać osiedli. Zachować zielen. Nie wprowadzać do nich zabudowy wysokiej, aby chronić widoki i jakość doświetlenia mieszkań.
- Ekonomia – to problem tych osiedli. Spółdzielnie mieszkaniowe nie są aż tak majątne, aby podołać finansowo zmianom jakie można by czy też należałoby tam prowadzić.
- Osiedla modernistyczne nie są jednak takie złe do życia! Przykładowo spełniają zwykłe założenie „15 minut” – w zasięgu ręki/spaceru są usługi, handel, szkoła (dzieci bezpieczne, samodzielnie, na nogach mogą dojść do szkoły), często też ośrodek zdrowia. Są bardzo dobrze skomunikowane – leżą najczęściej bezpośrednio przy liniach tramwajowych czy autobusowych.
- Na południu Krakowa – problem: korkowania się wąskich ulic osiedlowych. Ekspansja dzieci do szkół zlokalizowanych w osiedlach przez rodziców dowożących dzieci samochodami z terenów poza osiedlami, często z terenów podkrakowskich gmin.



PRACA WARSZTATOWA PODCZAS SPOTKANIA DZIEDZICTWO KULTUROWE I KRAJOBRAZOWE



Pomysł na dziedzictwo postindustrialne – czy to temat istotny dla Krakowa?

Oś dyskusji uczestników konsultacji stanowiło przede wszystkim dziedzictwo Kombinatoru w Nowej Hucie:

- Uczestnicy mają świadomość nieuchronności procesów związanych z wygaszaniem działalności hutniczej, natomiast chcieliby zabezpieczyć dziedzictwo miejsca w postaci utworzenia muzeum Kombinatoru/ Parku Industrialnego na wzór już istniejących, np. w Ostrawie czy Zagłębiu Ruhry, zachowania części infrastruktury np. Wielkiego Pieca jako pamiątki dla przyszłych pokoleń.
- Część uczestników twierdziła, że Kraków powinien być już miastem bez przemysłu.
- Nowe funkcje postulowane na miejscu Kombinatoru: usługowe/administracyjne, handlowe – ewentualnie zabudowa mieszkaniowa w stylu Starej Nowej Huty. Ze względu na gigantyczne koszty związane z rekultywacją potrzeba partnera prywatnego i specjalnych miejskich programów – kontestowanie działalności i dotychczasowych efektów spółki Nowa Huta Przyszłości/ NH2.0.
- Zaaranżowanie na nowo przestrzeni wokół portu przy Kombinatorze – gastronomia, koncerty, otwarte przestrzenie do rekreacji.

Spostrzeżenia uczestników na temat innych terenów/obiektów:

- Uczestnicy częściowo doceniali transformację Zabłocia i nowe funkcje dawnej dzielnicy przemysłowej, przy czym podkreślali wagę zachowania i akcentowania kolorytu dawnego dziedzictwa przemysłowego (uczestnicy zwracali uwagę np. na modelowy program rewitalizacji dla Zabłocia, który w wielu elementach nie został zrealizowany – zamiast kreatywnej dzielnicy, gęsto zabudowana mieszkaniówka).
- Na plus inwestycje typu brownfield (należy wspierać i zachęcać) – np. funkcje biurowe w dawnych halach/ mało inwazyjna wytwórczość → przykład: Klaster Innowacji Społeczno-Gospodarczych na Zabłociu.
- Nadanie nowych funkcji budynkom Straży Pożarnej w Starym Podgórzu – obiekty chronione z przeznaczeniem na funkcje kulturalne np. kino studyjne.
- Kamieniołom „Liban” – zachowanie, zabezpieczenie i wyeksponowanie obiektów poprzemysłowych i inżynierskich → do pogodzenia z ochroną rezerwatu na Krzemionkach.
- Kopalnia iłów i cegielnia Zesławice – należy zadbać o nowe funkcje estradowe/koncertowe w ciekawym architektonicznie budynku.

Nowe funkcje zabytków – dla kogo są zabytki (mieszkańcy, turyści)?

Ogólne spostrzeżenia uczestników:

- „Nie ma zgody na taką dychotomię „mieszkańcy – turyści” – zabytki są dla wszystkich użytkowników miasta”.
- Podstawową funkcją zabytku jest jego użyteczność, budynek musi „żyć” (taka perspektywa powinna być najważniejsza) a nie stać pusty, niewykorzystany, bo wówczas traci swą najważniejszą funkcję – funkcję użyteczności.
- Konieczność uzgodnienia doktryny konserwatorskiej – często jest bowiem tak, że konserwator jest największym tzw. złem w kontekście adaptacji obiektów zabytkowych, w gruncie rzeczy jest on jedyną stroną, której najbardziej zależy na zachowaniu/ochronie wartości zabytkowej danego obiektu.
- Opracowanie i wpisanie jasnych kryteriów ustalania jakie funkcje mogą być wprowadzane w danym obiekcie zabytkowym uwzględniające charakter i znaczenie zabytku – nie wszystkie funkcje pasują/są akceptowane wszędzie (przytaczany przykład: dawne Kino Wanda a obecnie sklep).
- Negocjowanie funkcji wynikające z sensownej analizy oddziaływania funkcji w otoczeniu np. proponowana w budynku Poczty Głównej na ul. Westerplatte funkcja hotelowa – do rozważenia, ile hoteli jest w pobliżu, jak to wpłynie na ruch, komunikację, funkcjonowanie tego obszaru miasta po wprowadzeniu kolejnego hotelu).
- Opracowanie katalogu funkcji, których miasto potrzebuje (ze względu na uwarunkowania i cele rozwoju) i ustalenie, gdzie powinny być one zlokalizowane – kierowanie się nie „detalizmem” czy pietyzmem, ale całościowym obrazem i spojrzeniem przyszłościowym na miasto Kraków i jego rozwój/wyzwania.
- Poszerzanie obszarów objętych ochroną w formie parku kulturowego i przede wszystkim egzekwowanie i przestrzeganie zapisów ustawy krajobrazowej.

Dodatkowe opinie zgłaszane na tym stanowisku:

- Dbałość o niezabudowywanie osi widokowych Krakowa, ale nie tylko tych oczywistych (Wawel, Stare Miasto), ale także osi widokowych z innych części miasta (dzielnice poza ścisłym centrum).
- Brak nauki o mieście, uwrażliwienia na estetykę (wiedza i świadomość wartości miasta, jego zabytków, znaczenia itp. to podstawa do ochrony dziedzictwa, zabytków, a w dalszej konsekwencji także do podejmowania dobrych inwestycji w odniesieniu do obiektów zabytkowych).

Ochrona dziedzictwa Krakowa – o czym się zapomina? Gdzie są jeszcze wyzwania?

Spostrzeżenia uczestników dotyczące miejsc/elementów wymagających ochrony:

- Zapewnienie możliwości dla kontynuowania działalności kin studyjnych – np. Kino Kika na Podgórzu – kino studyjne jako alternatywa dla multipleksów i sposób dbania o miejsca kulturowo i społecznie ważne dla krakowian.
- Ochrona małych form naturalnego krajobrazu przy realizowanych inwestycjach – przykład negatywny: niszczenie naturalnych formacji na ścieżkach i drogach spacerowych na górze Pychowickiej czy w okolicy Zakrzówka od strony ul. Norymberskiej.
- Zabezpieczenie korytarza rekreacyjnego w stronę Przylasku Rusieckiego.
- Zabezpieczenie (przed zabudową/zastąpieniem) osi widokowych i panoram miasta – np. ul. Łupaszki - widok na pasmo Sokolca; Krzyż pod Lipką – ul. Witkiewicza – panorama Krakowa.
- Bezwzględna ochrona terenów zielonych na terenie całego miasta – utrzymanie terenów zielonych wszędzie tam, gdzie obecne przeznaczenie wskazuje tereny zieleni lub tereny rolne. Brak zmian w kierunku przekwalifikowania terenów zielonych na inne funkcje. Równocześnie, zmiana przeznaczeń w nowym Studium dla terenów, które w obowiązujących MPZP są przeznaczone pod zielen, a w dotychczasowym Studium były przeznaczone pod inne funkcje.
- Ochrona i tworzenie tras rekreacyjno-kulturowych (ciągi pieszo – rowerowe) Bronowice – Mydlniki.
- Ochrona kształtu zabudowy osiedlowej: Krzywy Zaulek – Rydla, Wiedeńska – Zarzecze, Lea – COCH.
- Zabezpieczenie planistyczne kamieniołomu Wapiennik.

Wskazania uczestników dotyczące rozwoju infrastruktury wspierającej istniejące potencjały:

- Rozbudowa infrastruktury pieszo–rowerowej pod kątem możliwości rozwoju wydarzenia „Bieg 3 Kopców” o nowy, czwarty – Kopiec Wandy.
- Wyznaczenie trasy rekreacyjno-kulturowej dookoła Nowej Huty (Nowa Huta – Pleszów – Plac w Bieńczykach).

Mapa dziedzictwa naszego miasta - ważne miejsca na mapie Krakowa

Uczestnicy warsztatów koncentrowali się w znakomitej większości na obszarze, który reprezentowali jako mieszkańcy czy radni. W sporadycznym przypadku wskazywano inne

miejsca niż własna dzielnica. Uczestnicy odpowiadali przede wszystkim na pytanie, jakie jeszcze są ważne miejsca na mapie Krakowa, pomijając powszechnie znane obiekty i przestrzenie.

Wskazane przez uczestników miejsca:

- Obszar dawnego lotniska (Rakowice – Czyżyny):
 - Wartością czymś na czym można bazować to nie tylko Muzeum i hangar, ale cały obszar zielony. Tworzenie zielonej przestrzeni od Parku Lotników – zielona oś. Ważne są również osie widokowe i zachowanie osi kompozycyjnych.
- Wiadukt Kolejowy Daszyńskiego -Grzegorzeczka:
 - Most Kolejowy przy Miodowej.
 - Wesoła – ogromna szansa czy piękna katastrofa?
 - Zakaz zabudowy dla deweloperów, zieleń priorytetem, zachować zielone dziedzicze kamienic.
 - Stworzyć zieloną przestrzeń publiczną, dodatkowo poszerzyć ogród botaniczny.
 - Stworzenie miejsce dla transportu osobistego, ważne jest zaprojektowanie traktów pieszych, meandrującej ścieżki pieszej. Promenada zielona w centrum Miasta. Priorytet dla ruchu pieszego, rowerowego i UTO.
- Plac Grzegorzeczki - to dziedzictwo kulturowe obecnie zagrożone - potrzeba rozmowy.
- Park Zdrojowy przy Matecznym.
- Dworek Matejki z Parkiem - połączenie arterią pieszą z Zalewem w Hucie.
- Osie kompozycyjne:
 - Park Skalskiego a hangar.
 - Między blokami 5-11 oś Dywizjonu 303 – budynkiem szkoły XXX LO.
- Młynówka Królewska na całej długości.
- Fort Bronowice i Fort Myślniki.
- Układ drogowy Tetmajera.
- Oś widokowa ul. Łupaszki.
- Panorama Krzyż pod lipką.
- Powstający Park Radzikowskiego.
- Stara Nowa Huta.
- Dwory w Pleszewie, Branice, Kościelniki, Ruszcza, Wadów.
- Willa Rogozińskich i Park Rogozińskich.
- Klasztor Cystersów w Mogile.
- Otwarcie (komunikacyjne) Kopca Wandy.
- Mapa po wschodniej stronie ucina się na terenach Kombinat, dalszej części Krakowa również należy się uwaga i wsparcie w rozwoju: Wadów, Lubocza, Przylasek, Wyciąże – to zapomniane części miasta.

Dobra kultury współczesnej – co i jak chronić?

Ogólne uwagi:

- Tworząc listę dóbr kultury współczesnej należy brać pod uwagę obiekty, które stanowią o tożsamości miejsca (także w skali dzielnicy, osiedla), są ważne dla lokalnej społeczności (ze względu na funkcję, ale też i wygląd, przykładowo – domy kultury). Pożądane jest utrzymanie lub wprowadzanie funkcji kulturalnych, przy jednoczesnej ochronie obiektów przed zbyt dużą skalą ingerencji podczas prac remontowych, renowacyjnych itp. (zmiany

wyglądu czy funkcji powinny być realizowane w sposób akceptowalny przez mieszkańców).

Propozycje obiektów, które według uczestników warsztatów należałoby ująć w wykazie dóbr kultury współczesnej:

- Budynek po straży pożarnej w Starym Podgórzu – w celu wprowadzenia funkcji kulturalnej – kinowej (w ramach wspierania sieci kin studyjnych).
- Kompleks obiektów telewizyjnych przy ul. Krzemionki – przy czym zwrócono uwagę, że obok ochrony budynków istotne byłoby wprowadzenie do nich funkcji (oferty) kulturalnej (miejsce dla wydarzeń, w których mogą wziąć udział mieszkańcy),
- Pawilony handlowe – m.in. ze względu na swoją strukturę i funkcję urbanistyczną, centrotwórczość. Jako przykłady podano pawilony znajdujące się na Os. Złotego Wieku, Os. Na Kozłówce, przy ul. Królewskiej
- Niektóre przykłady sztuki ulicznej (murale, graffiti) ze względu na swoją wartość artystyczną i historyczno-społeczną („dowód czasów”), jako przykład podano graffiti w Parku Bednarskiego.
- Przykłady socmodernizmu w architekturze: Hotel Cracovia, szkoła podstawowa nr 93 im. Lucjana Rydla (architekt Józef Gołąb), samorządowe przedszkole nr 77 przy ul. Jadwigi z Łobzowa.
- Osiedla modernistyczne (ochrona obszarowa).

Rola kontekstu historycznego i pamięci miejsca przy inwestycjach w przestrzeń i architekturę Krakowa – co powinno wyznaczać granice ochrony?

Ogólne komentarze:

- Skala intensywności zabudowy – powinna być granicą ochrony, tak aby stworzyć przyjazne warunki do życia, aby zabudowa nie zabiła wartości miejsca.
- Wysokość zabudowy – to kolejna granica ochrony - ograniczenie wysokości, zwłaszcza budynki wysokie (wieżowce) które przytłaczają dane miejsce i oddziałują negatywnie w szerszej skali tego miejsca. Należy uwzględniać w tym przypadku nie tylko konkretne miejsce dla też jego szerokie otoczenie. Wysoka zabudowa (przykładowo osiedle Avia na Czyżynach) przesadnie, brutalnie dominuje otoczenie, burzy jego dotychczasową harmonię.
- Osie widokowe, perspektywy miasta, profil miasta - zmiana tego powinna być niemożliwa, czyli jest to kolejna granica ochrony. Dawniej dominował Kościół Mariacki czy Wawel a teraz są to inne obiekty w widoku Krakowa. Należy bardzo rozważnie decydować się na wysoką zabudowę. Należy pilnować wysokości zabudowy, aby wysoką zabudową nie zalać tej niskiej zabudowy Krakowa.

Przykłady miejsc, gdzie zdaniem uczestników warsztatów należy poważnie rozważyć granice ochrony (uwaga: kierunek tej ochrony – jak wskazali uczestnicy konsultacji - może być różny):

- Lotnisko Czyżyny – zdaniem uczestników konsultacji teren ten miał swój czytelny układ urbanistyczny, niestety w dużej części został on zajęty przez rozbudowę osiedla Avia. Pozostały jednak jeszcze przestrzenie niezajęte przez presję deweloperską i bezwzględnie

należy je chronić. To ostatni moment na takie działania. Miejsce to bowiem ma stale duży potencjał.

- KL Płaszów – miejsce pamięć do bezwzględne upamiętnienia jednak nie poprzez budowę budynku(-ów) muzeum a poprzez park pamięci. W opinii uczestników konsultacji powszechnym oczekiwaniem mieszkańców Podgórze jest zachowanie parkowego, otwartego charakteru tej przestrzeni. Mieszkańcy obawiają się zawładnięcia przestrzeni przez masowy ruch turystyczny, a w konsekwencji zmiany przyjezdnego, sąsiedzkiego charakteru dzielnicy.



PRACA WARSZTATOWA PODCZAS SPOTKANIA DZIEDZICTWO KULTUROWE I KRAJOBRAZOWE



Czy ochrona dziedzictwa kulturowego wyklucza w Krakowie budynki wysokościowe (powyżej 50 metrów)?

Argumenty przeciwników:

- Uczestnicy wskazywali, że istnieją niekwestionowane osie widokowe, które powinny być bezwzględnie chronione jak Wawel czy Kościół Mariacki.

- Równocześnie pojawiały się głosy uznające za zasadne, uzupełnienie panoramy Krakowa o nowe „punktowce” (zdecydowanie nie skupiska/wyspy wieżowców – należy unikać tego typu „zgrzytów krajobrazowych).
- Postulowano by w dokumentach planistycznych kreować miasto zgodnie z krakowską tradycją – lokalne przestrzenie powinny być domykane przez dominanty (jak wieże kościołów domykały średniowieczne uliczki) – należy pozwolić na takie akcentowanie przestrzeni pod warunkiem dopasowania do skali otoczenia (przykład kościół św. Br. Alberta i jego brakująca wieża).

Argumenty zwolenników:

- Część uczestników w wysokiej zabudowie upatruje szansę na oszczędzenie większej ilości terenów zielonych – według nich należy dopuścić taką zabudowę nawet nie czekając na tzw. Nowe Miasto. Przykładowe lokalizacje wskazane w trakcie konsultacji: Bieżanów, Bronowice, Prokocim i Podgórze Duchackie – odwołanie do wysokiej zabudowy mieszkalnej na osiedlu Tysiąclecia w Katowicach. Według części uczestników ważniejsze jest zachowanie terenów zielonych i dużych buforów między budynkami, uzyskanych dzięki zgodzie na wysoką zabudowę, niż chronienie za wszelką cenę osi widokowych na obiekty historyczne.

Jak zachować/chronić dziedzictwo i krajobraz kulturowy także w dzielnicach peryferyjnych, nie tylko w ścisłym centrum?
Jak wzmacniać i rozwijać lokalną tożsamość?

Ogólne spostrzeżenia uczestników:

- Opracowanie dla każdej dzielnicy master planu, obejmujący m.in. inwentaryzację stanu i uwarunkowań, mapę przepływów, zasoby, wyzwania i w którym wyłowione zostałyby „perełki” (obiekty, miejsca ważne dla danej dzielnicy i warte ochrony).
- „jak? – pozwolić mieszkańcom działać, nie utrudniać – bo mieszkający tam ludzie, czujący znaczenie i związek z tym miejscem, z tą dzielnicą wiedzą, jak można w najlepszy sposób zachować to dziedzictwo i wzmacniać lokalną integrację”.
- Ustanowić dla Dzielnicy XVIII park kulturowy chroniący układ urbanistyczny.
- Objąć ochroną zapomniane obiekty zabytkowych występujące np. w Ruszczy czy Przlasku Rusieckim.
- Dokonać szczegółowej inwentaryzacji i ująć w gminnej ewidencji zabytków stare budynki i obiekty dawnego gospodarowania pozostałe na tych terenach np. młyny.
- Zapewnić kontynuację zabudowy dopasowanej do istniejącej już zabudowy jednorodzinnej.
- Bronowice – wprowadzenie zakazu przekształceń terenów zielonych na tereny zabudowy mieszkaniowej czy usługowej – utrzymanie istniejących terenów wolnych, terenów zielonych.
- Stworzenie w tych dzielnicach przestrzeni centralnych pełniących funkcje centrów lokalnych – pozwalających na integrację i aktywność społeczną mieszkańców tych dzielnic.
- Ochrona przed zabudową terenów położonych na krawędzi krakowskiej niecki (na wzniesieniach).

Dodatkowe opinie zgłaszane na tym stanowisku:

- Dworek w Branicach – zadbanie o ogrodzenie.
- Bronowice - Grzebowisko dla zwierząt na terenach przeznaczonych pod zabudowę, ale nie zdegradowanych (może w formie parku?) – większa szansa na powszechną akceptację społeczną.

Niematerialne dziedzictwo Krakowa – co należy chronić i jak to robić (oznaczyć) w kontekście przestrzeni

Zgłaszane propozycje/przykłady:

- Grzegórzki: giełda staroci oraz niebieska nyska – zapewnienie dla nich przestrzeni w ramach planowanej przebudowy Placu Grzegórzeckiego;
- Plac Nowy: zapiekanki z „okrągłaka” na Placu Nowym – „okrągłak” jako ważne miejsce na kulinarnej mapie Krakowa oraz niedzielna giełda/targ różnorodności.
- Wydarzenia i tradycje związane z działalnością Bractwa Kurkowego – m.in. coroczne strzelanie, intronizacja króla kurkowego itd.
- Targ Pietruszkowy na Rynku Podgórskim.
- Przywrócenie tradycji Targu Wikliniarskiego na Nowym Kleparzu, który odbywał się regularnie do ok.1997 r.
- Dawna Giełda Komputerowa przy ul. Wadowickiej w wyburzonym już budynku Elbudu (działalność lata 80/90-te).
- Ochrona małej architektury wspierającej społeczną aktywność tradycyjną w danym terenie – np. stoliki szachowe przy Jubilacie.
- Osiedlowe górki saneczkowe jako ważny element krajobrazu osiedli (do zachowania).

Pozostałe tematy zgłoszone podczas rozmów na tym stanowisku:

- Kwestia do rozważenia: sposób wsparcia przez gminę prywatnych właścicieli nieruchomości zabytkowych położonych w Krakowie w ramach realizacji prac modernizacyjnych/remontowych prowadzonych pod nadzorem konserwatorskim – uruchomienie w mieście instrumentów wsparcia finansowego (np. odpis od podatku, dotacje).
- Rozważenie mieszania/równoważenia funkcji mieszkaniowych i usługowych w przestrzeni (kwartałach) miasta. Ograniczenie w ten sposób zagrożeń społeczno-przestrzennych płynących z monofunkcyjności większych obszarów (np. biurowce na Wadowickiej w miejscu Elbudu) – problemy z parkowaniem, komunikacją, zróżnicowaniem usług, „cyklem życia” miejsca itp.
- Planowanie realizacji dużych inwestycji w przestrzeni cennej krajobrazowo i społecznie (np. Park Bednarskiego) w sposób „przyjazny społecznie” tj. np. etapami, nie odcinając mieszkańców na długi czas od całej modernizowanej przestrzeni.

Policentryczny Kraków – miasto Małych Miast (w kontekście kultury)

To inne spojrzenie na Miasto. Miasto Małych Miast. To małe centra z Rynkami, parkami, klubem sportowym i placem targowym (odwołanie do prac prof. Z. Ziobrowskiego z 1988 roku).

Pytania i refleksje, którymi dzielili się uczestnicy:

- Kluczowe pytanie „Kim się czujesz?” – problem tożsamości lokalnej.
- Jak „kompletne” są takie miasta?
- Pytanie jak takie miasta tożsame są z obecnymi dzielnicami (18) Krakowa. To dla zgłaszającego temat „dobre pytanie” i ostateczna konkluzja, że granice obecnych dzielnic były często tworzone pod presją interesów politycznych i nie są w zasadzie tymi małymi miastami.
- Pytanie, że może jednostki mieszkalne takimi małymi miastami są.

Próby identyfikacji małych miast w obrębie Krakowa :

- Kазus mieszkańców Klinów: czy bliżej im do Kobierzyna czy Borku Fałęckiego – nie, wybrali Swoszowice.
- Nowa Huta – już bardziej – obszary Urzędów Rejonowych są dobrym tropem.
- Nowa tożsamość lokalna teraz się tworzy – większość mieszkańców nie jest w stanie powiedzieć, gdzie są granice ich dzielnicy.
- System identyfikacji miejskiej spowoduje krystalizację tożsamości.
- Próba identyfikacji małych miast: Tyniec, Widok, Azory, Prądnik Biały, Prądnik Czerwony
- problem z Nową Hutą jest – nie ma Rynku – Plac Centralny jest niedomknięty, nie jest Rynkiem a węzłem komunikacyjnym. Rozwiązanie - przenieść funkcje komunikacyjne pod ziemię a z Placu Centralnego utworzyć Rynek Nowohucki. Miasto Kompletne.

Pozostałe wątki zgłaszane na tym stanowisku:

- „Płaszów – pogodzić się z historią”.
- Plac targowy w Bieńczykach (uporządkować i rozbudować) to obszar pod tworzenie się kolejnego centrum lokalnego.
- Przestrzenie publiczne powinny być głównym priorytetem planu.
- W kontekście presji deweloperskiej i dogęszczania Krakowa za wszelką cenę, działki miejskie powinny być nie do sprzedania.
- Należy zadbać o powstanie lokalnych centrów komercyjnych, spędzenia wolnego czasu oraz transportowych w dzielnicach lub częściach dzielnic - dostępnych w niedużej odległości dla mieszkańców oraz kultywować pamięć historyczną miejsc, zerwać z ciągle przypominanym nieaktualnym podziałem na cztery wielkie dzielnice, na rzecz jasno określonych i nazwanych części miasta - co wesprze rozwój patriotyzmu lokalnego.

Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu

Po spotkaniu wpłynęły 4 formularze opinii. Jedna z uwag dotyczyła spraw technicznych dotyczących organizacji spotkania, trzy pozostałe odnosiły się do kwestii:

- Ochrony zieleni – rezygnacji z wycinek zieleni, zwłaszcza starych drzew, przy nowych inwestycjach, w tym inwestycjach związanych z renowacjami czy rewitalizacjami (jako tereny wymagające szczególnej uwagi pod tym względem wskazano m.in. park Bednarskiego czy teren KL Płaszów). Wszelkie działania powinny być nakierowywane na ochronę i odzyskiwanie terenów zielonych – skwery.
- Ochrony osi widokowych.
- Unikania nadmiernego betonowania miasta, m.in. w procesach renowacyjno-rewitalizacyjnych, w tym szczególnie podczas rewitalizacji placów miejskich.
- Ochrony obszaru dawnego lotniska Czyżyny-Rakowice – poprzez: powiększenie Obszaru Parku Kulturowego – granice sześciokąt -urbanistyczny obszar; ochronę urbanistycznych pozostałości obszaru lotnisk; zachowanie zielonej struktury terenu i otuliny – utworzenie parku łączącego obszar od Fortu Mistrzejowice przez Park Mistrzejowice następnie okolice między akademikami a ul. Stella-Sawickiego następnie tereny zielone wzdłuż ul. Stella Sawickiego następnie Park Lotników Polskich z propozycjami scalenia rozdzielonych części al. Jana Pawła II (zielona kładka podobnie jak kładki dla zwierząt nad autostradami lub tunel. Oraz Integracja Muzeum Lotnictwa z Muzeum Infrastruktury Komunalnej (obiekt remontowanego hangaru cywilnego po wschodniej stronie ul. Stella-Sawickiego; obszary z zielenią wysoką powinny być objęte szczególną ochroną; uwzględnienie opracowania dr. Wielgusa oraz szeregu instytucji współpracujących „Koncepcja delimitacji Lotniczego Parku Kulturowego, część 1 Centralna i części 2 Zewnętrzne do wniosku do Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Miasta Krakowa”.
- Ochronę i wyeksponowanie zabytkowego bunkra poniżej skrzyżowania "Wiślicka, Stella-Sawickiego; połączenie piesze - zielone muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie wraz z obszarem Muzeum Infrastruktury Komunalnej/Komunikacji w hangarze cywilnym.
- Propozycje związane z Kościołem św. Brata Alberta Chmielowskiego os. Dywizjonu 303: uwzględnienie jako dominanty budowa wieży; zamknięcie bryły – drugie skrzydło budynku parafialnego; zaprojektowanie urbanistycznego układu uwzględniającego budynek jako dominantę i kierunek ruchu pieszego,
- Ochrony wysokich drzew wzdłuż ul. Stella-Sawickiego i zabytkowego bunkra od strony ul. Wiślickiej (tramwaj środkiem ul. Stella Sawickiego wbijający się w zbocze przy skrzyżowaniu ul. Wiślickiej oraz dozwoleń budowy ekranów dźwiękochłonnych oraz chodnika i drogi rowerowej od ul. Pisarka do ul. Orlińskiego).
- Projektowania układów urbanistycznych również lokalnych, np. okolice kościoła św. Brata Alberta; obszar przed szkoła SP 155.
- Tworzenia Zielonych Układów Parkowych tworzących sieć wiążąc wszystkie Parki Krakowa.



Komunikacja i Infrastruktura

Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania

Podczas I części spotkania uczestnicy wypowiedzieli się na temat „Jak wygląda komunikacja i infrastruktura w Krakowie w 2050 r. – wizje, oczekiwania, dylematy, wyzwania”:

- W dzielnicy Bronowice istnieją piękne tereny rekreacyjne i spacerowe wokół Rudawy (ZZM planuje tu kolejne inwestycje). Niestety planuje się tu także „autostradę” – Trasę Balicką, która w założeniu ma posiadać 4 pasy jezdni, co przyczyni się do znacznego obniżenia komfortu mieszkańców korzystających z tych terenów rekreacyjnych. Postuluje się zmianę w projektowaniu inwestycji w Krakowie, zamiast budowy 4 pasmowych jezdni proponuje się inwestycje w rozwój komunikacji miejskiej, ścieżek rowerowych i pieszych.
- Miasto Kraków ciągle jeszcze nie jest w pełni przyjazne dla osób z niepełnosprawnościami. Część taboru posiada bariery funkcjonalne (np. wysokie schody). Również część dróg i chodników (wysokie krawężniki), a także przystanków komunikacji publicznej stanowi barierę w poruszaniu się i korzystaniu z komunikacji przez ON (np. trasa od ulicy Chocimskiej do Rynku jest niemożliwa do przejścia/ przyjazdu dla osób poruszających się na wózku lub osób z ograniczeniami ruchowymi).
- Utrudniona komunikacja pomiędzy Nową Hutą, a Ruczajem - tramwaj linii 52, który stanowi jeden z głównych połączeń komunikacji publicznej jest zatłoczony i osoba z niepełnosprawnością ma utrudnioną możliwość wejścia czy skorzystania z miejsca siedzącego.
- W niektórych miejscach miasta ustawione są znaki zakazujące wjazd samochodów, z włączeniem osób z niepełnosprawnością (np. ul. Grodzka). Kraków zamyka się na osoby z niepełnosprawnością i osoby wykluczone.
- Cieszy rozbudowa i budowa kolejnych linii tramwajowych, jednak nie wolno zapominać o remoncie istniejących torowisk. W mieście istnieją miejsca, które wymagają remontów torowiska (kiedyś linia wokół I obwodnicy, dziś jednym z głównych problemów jest torowisko na ulicy Kościuszki).
- Proponuje się, aby do każdej linii kolejowej przechodzącej przez Kraków dobudować jeszcze jedną linię, która będzie przeznaczona pod linie kolei aglomeracyjnej.
- Kraków znacząco rozwija się pod względem budownictwa mieszkaniowego, jednak inwestycje te często pozbawione są infrastruktury transportowej, przykładem jest np. osiedle na Czyżynach (ul. Sołtysowska), brakuje tam chodników, transport torowy i drogowy zaczyna być niewydolny. Konieczne jest dobre planowanie rozwoju miasta – wyznaczenia terenów pod budownictwo mieszkaniowe a do tego zabezpieczenie miejsc na ciągi komunikacyjne o odpowiedniej szerokości (dla autobusów, tramwajów czy samochodów) oraz usługi. Za 25 lat (po zakończeniu budowy inwestycji mieszkaniowych) przebudowa tras będzie znacznie bardziej kosztowna.
- Nieustanny rozwój sieci drogowej (budowa i rozbudowa dróg) w Krakowie zmusza mieszkańców do korzystania z samochodów, powinno się większą uwagę zwrócić na rozwój komunikacji publicznej, aby zachęcić kierowców do korzystania z niej.

- Brakuje debat publicznych, w których mieszkańcy mogliby porozmawiać i wypowiedzieć się, czego im brakuje w mieście, dowiedzieć się jakie są możliwości i zdecydować, które rozwiązania będą dla nich najlepsze.
- Potrzebne jest powołanie Związku Komunikacji Aglomeracyjnej, a w debacie o komunikacji publicznej w Krakowie brać udział powinni także przedstawiciele województwa oraz gmin ościennych. Kraków powinien być traktowany jak aglomeracja, co ułatwiłoby podejmowanie decyzji i przyczyniło się do lepszego rozwoju komunikacji publicznej (kolej, tramwaje), pozwoliłoby to też na stworzenie jednego spójnego systemu transportowego (wspólny bilet, dobrze skomunikowana kolej i komunikacja publiczna). W debacie o komunikacji publicznej nie można zapominać także o prywatnych przewoźnikach, którzy uzupełniają system komunikacji zbiorowej.
- KST powinien mieć priorytet na trasie i osiągać prędkość przynajmniej 20-25 km/h.
- Należy wykorzystywać nowoczesne rozwiązania transportowe, w tym transport na życzenie.
- Obecnie procedowana jest rozbudowa węzła Opatkowickiego, w żadnym z przedstawionych do tej pory wariantów nie przewiduje się realizacji przejścia dla pieszych przez ul. Zakopiańską. Jest to znaczące utrudnienie dla mieszkańców, po obu stronach tej ulicy znajdują się bloki mieszkaniowe oraz usługi publiczne (szkoła podstawowa, kościół, ośrodek zdrowia), z których mieszkańcy nie będą w stanie korzystać bez przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Szczególne znaczenie ma to dla dzieci i młodzieży uczęszczających do szkoły i przedszkola. Postuluje się stworzenie bezpiecznego przejścia pieszo-rowerowego.
- Przy budowie i przebudowie kolejnych odcinków dróg, umowy między GDDKiA oraz Miastem były podpisywane tak, by gmina dbała o interesy mieszkańców Krakowa, a nie tylko o odciążenie autostrady A4.
- Konieczna jest lepsza informacja o prowadzonych konsultacjach społecznych (należy pamiętać także o zamieszczaniu jej m.in. w wydawanych dwutygodnikach miejskich), w debacie powinno brać udział zdecydowanie więcej mieszkańców, na spotkaniu brakuje także przedstawicieli Zarządu Transportu Miejskiego. Komunikacja publiczna powinna stać się „krwioobiegiem” miasta, powinna mieć bezwzględny priorytet.
- Pojawiło się kilka pytań dot. rozwiązań drogowych – wylotu ulicy 8 Pułku Ułanów do centrum, wylotu trasy Łagiewnickiej w stronę Zakrzówka, przebiegu Trasy Pychowickiej⁵.
- W trackie Panelu Eksperckiego rozmawiano o koncepcji miasta 15 minutowego. Jedna z uczestniczek przyznała, że nie każda dzielnica (np. Dębniki) czy osiedle mogą mieć charakter miasta 15 minutowego. Tyniec, Kostrze czy Skotniki to peryferia miasta (sypialnie) i stamtąd mieszkańcy zawsze będą jeździć do centrum w celu skorzystania z usług.
- Wszyscy borykamy się obecnie z problemami komunikacyjnymi na ulicy Opolskiej, chcielibyśmy, aby tramwaj został doprowadzony do Ronda Ofiar Katynia.
- Tereny obrzeży miasta są często wykluczone komunikacyjne (np. między ul. Pasternik, a ulicą Balicką – nie ma tam żadnej komunikacji).
- Infrastruktura transportowa i komunikacyjna nie nadąża za rozwojem miasta, np. w Bronowicach powstają kolejne bloki mieszkaniowe, a niektóre ulice (np.

⁵ Odpowiedzi na te i inne pytania zadawane podczas pozostałych spotkań (także przez uczestników online) zostały zamieszczone na stronie: <https://www.zaprojektujmykrakow.org/pytaniaiodpowiedzi>

Truskowskiego) nie mają nawet nawierzchni, brakuje też połączeń komunikacji zbiorowej.

- Mieszkańcy chcą połączenia dzielnicy Bronowice z dzielnicą Zwierzyniec.
- Jeśli chcemy sobie odpowiedzieć na pytanie jak będzie wyglądał Kraków za 30 lat to możemy stwierdzić, że tak samo, jeśli nie powstaną alternatywy, tranzyt prawdopodobnie dalej będzie się odbywał przez nasze miasto, ponieważ w regionie nie ma innych alternatyw.
- Wydaje się, że obecnie Miasto ma pomysły na to, jak powinno wyglądać centrum Krakowa (miasto 15-minutowe, miasto z komunikacją publiczną, z infrastruktura dobrze rozwinięta), natomiast brakuje pomysłów na inne obszary. Poza obszarem centrum konieczne jest dawanie alternatywny dla osób poruszających się samochodem, szczególnie w rejonie północnego Krakowa (np. ul. Jasnogórska). Dla osób kierowców samochodów, powinna być możliwość jak najszybszego wyjazdu z centrum miasta i wykorzystania powstających obwodnic (III i IV), jednak wymaga to dobrego zaprojektowania ulic (w rejonie ul. Jasnogórskiej do Łokietka brakuje lewoskrętów, które pozwoliłyby na wyjazd samochodu z miasta na te obwodnice).
- Dojazd komunikacją publiczną w niektóre rejony miasta nie jest w żaden sposób konkurencyjny dla samochodu (np. z osiedla Złocień do centrum). Należy zwrócić uwagę przy realizacji kolejnych inwestycji, aby nie skupiać się na budowaniu „autostrad”, dróg szybkiego ruchu, a tylko przy okazji projektować tam transport publiczny, a odwrócić to spojrzenie - najpierw planujemy ciągi komunikacji publicznej. Nie traktujemy peryferyjnych osiedli (jak Złocień, Kliny, Zacisze) jako gorsze, rozwijamy tam komunikację publiczną.
- Należałoby zmienić strukturę funkcjonowania transportu miejskiego, aby zwiększyć finansowanie komunikacji publicznej z budżetu miasta, tak jak w innych miastach w Polsce.
- Ważnym tematem jest temat ścieżek rowerowych. Część z nich jest już bardzo dobrze poprowadzona (np. w Nowej Hucie), jednak w centrum trudniej jest znaleźć bezpieczny przejazd dla rowerów (wydzielony pas, który nie będzie dzielony z samochodami). Projektując rozwiązania komunikacyjne w Krakowie powinno się zatem patrzeć z perspektywy różnych użytkowników dróg, kierowców samochodów, pieszych, korzystających z komunikacji publicznej, ale też rowerzystów.
- Projektując rozwiązania komunikacyjne należy zwracać uwagę na różne aspekty, nie tylko bezkolizyjny przejazd, ale też wygodę i bezpieczeństwo pieszych np. Rondo Czyżyńskie, na którym przejście dla pieszych jest podziemne uznawane jest przez pieszych za niebezpieczne w nocy, przez co często piesi przechodzą przez ulicę lub po trasie ścieżek rowerowych.
- Proponuje się patrzeć na miasto bardziej globalnie, proponuje się nowoczesne rozwiązania, w tym:
 - Poszerzenie strefy płatnego parkowania na całe miasto.
 - Postuluje się, aby walczyć o to, by ustanowione zostało prawo, że każdy właściciel samochodu powinien mieć wykupione prywatne miejsce parkingowe.
 - Należałoby podzielić miasto wg obwodnic
 - ◆ I obwodnica – bez transportu tylko poruszanie się pieszo.
 - ◆ II obwodnica – transport komunikacji publicznej
 - ◆ Od III obwodnicy – możliwość poruszania się prywatnym samochodem.
- Poszukiwanie nowoczesnych trendów w planowaniu komunikacji i transportu w mieście, może windy krążące między dzielnicami, należy szukać nowoczesnych technologii i z nich korzystać.

- Należy jak najbardziej mobilizować linie SKA, bo one już są i powinny sprawnie działać i usprawniać ruch. Mówiąc o ruchu samochodowym nie można pominąć kwestii mieszkaniowych – czy jest sens narzucać na inwestorów wysokie wskaźniki miejsc postojowych, skoro miasto się korkuje? Lepiej postawić na komunikację publiczną. Odpowiednie zajęcie się kwestią parkingową i komunikacją publiczną zapewni większą ilość zieleni.
- Miasto powinno inwestować w komunikację publiczną a nie w intensyfikację ruchu samochodowego w mieście
- Propozycja utworzenia „meandrującego” szlaku pieszego wzdłuż rzeki Białuchy – dodanie do Studium: pełnego Parku Linearnego rzeki Białuchy/Prądnika od Ojcowskiego Parku Narodowego do Wisły (szlak pieszy + szlak rowerowy). Rzeka powinna umożliwiać komunikację między dzielnicami. Po drodze jest wiele przeszkód do pokonania dla takiej komunikacji pieszo-rowerowej (mosty, tereny zakładów farmaceutycznych Teva, ogródki działkowe).
- Rozwijanie parkingów na obrzeżach miasta oraz ścieżek rowerowych – im więcej osób zostawi auto, przesiądzie się na rower, na komunikację publiczną – tym luźniejsze będą także drogi.
- Dążenie do utworzenia policentrycznego miasta, gdzie każda dzielnica będzie miała swoje centrum lub centra, dzięki czemu miasto zbliży się do koncepcji miasta 15 minutowego.
- Propozycja do Studium – próba wprowadzenia ścisłej rejonizacji szkół, co wpłynie mocno na sposób przemieszczania się wielu osób, zmniejszy natężenie ruchu (mniejszy ruch generowany przez osoby mieszkające poza Krakowem, dowożące dzieci do szkół podstawowych w centrum). Przy czym projektując rozwiązania komunikacyjne należy mieć też na uwadze, że przez pandemię zauważalnie zmienił się sposób przemieszczania do pracy (zwykle praca zdalna – co rodzi także kolejnego rodzaju potrzeby związane z rozwojem sieci światłowodowej).
- Zasygnalizowano potrzebę rozwiązania problemu ślepego zakończenia ul. Podole, przy której znajdują się biurowce i firmy technologiczne. Cały ruch w kierunku zachodnim, generowany przez te obiekty, jest kierowany przez wąskie drogi w obszarach zabudowy jednorodzinnej, brakuje alternatywy dla tego ruchu. W MPZP Skotniki-Północ pojawił się załączek rozwiązania tego problemu, czyli poprowadzenie kontynuacji ul. Podole w kierunku zachodnim, omijający osiedla domów jednorodzinnych. Studium powinno zapewnić takie rozwiązanie komunikacyjne.
- Głos w imieniu mieszkańców Witkowic z postulatem odstąpienia od planów budowy drogi łączącej ul Wądół z Al 29 Listopada (obawa, że ta inwestycja doprowadzi od zakorkowania Witkowic).

Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania

Podczas rozmów warsztatowych dyskutowano na następujące tematy:

- Komunikacja publiczna – dla kogo i dlaczego? Na co postawić?
- Droga jako przestrzeń wspólna - priorytety w przemieszczaniu się po mieście z uwzględnieniem różnych grup użytkowników (piesi, rowerzyści, kierowcy).
- Białe plamy w infrastrukturze komunalnej (Gdzie i czego brakuje? Jakie są wyzwania w tym zakresie?)
- Zapomniana kultura chodzenia – czy Kraków jest miastem do przejścia/ miastem dla pieszych?
- Kraków miastem rowerów – wyzwania i kierunki zmian.
- Szyna – metro po krakowsku – czy i jak rozwijać transport szynowy?
- Węzły przesiadkowe i parkowanie w Krakowie.



PRACA WARSZTATOWA PODCZAS SPOTKANIA KOMUNIKACJA I INFRASTRUKTURA



Ogólne uwagi uczestników:

- Komunikacja miejska (publiczna) powinna być traktowana priorytetowo, jako podstawowy środek transportu dla mieszkańców, ponieważ jest ona mniej inwazyjna niż samochód, nie zabiera tak dużo miejsca w przestrzeni miejskiej, nie powoduje tak dużych zanieczyszczeń. Należy zmienić podejście do projektowania Krakowa i skupić się na inwestycjach, które poprawią komfort i przyspieszą jazdę komunikacją publiczną, zniechęcając do korzystania z samochodów, a nie na budowie kolejnych ciągów samochodowych (autostrad przelotowych przez miasto).
- Powinno dążyć się do wyłączenia z ruchu samochodowego obszaru wokół I obwodnicy oraz ograniczenia ruchu samochodowego w ramach II obwodnicy (z wyłączeniem mieszkańców tych obszarów). Równocześnie w tych obszarach należy wzmocnić komunikację miejską. Dla osób z niepełnosprawnościami w obszarze wyłączonym z ruchu może działać telebus lub inny rodzaj niewielkiego transportu na życzenie, aby osoby te miały dogodny dojazd.
- Projektując rozwiązania komunikacji publicznej należy pamiętać o tym, że jest to system naczyń połączonych i konieczne jest budowa węzłów przesiadkowych (proponycja węzła przy ulicy Opolskiej).
- Zaproponowano, aby transport miejski zwrócił się w stronę nie tylko tras przelotowych, ale także komunikacji wewnątrz poszczególnych dzielnic (także tramwaje). Wzmocnić należy obszary peryferyjne, jednym z pomysłów było rozważenie wprowadzenia autobusów przyspieszonych, które w obszarze peryferyjnym zatrzymywałyby się częściej, a następnie przez centrum zatrzymywałyby się jedynie na kilku wyznaczonych przystankach (duże węzły przesiadkowe). Rozważano także czy tramwaje mogłyby mieć przyspieszane trasy wzorem autobusów.
- Krakowski Szybki Tramwaj powinien mieć bezwzględny priorytet na trasie (odpowiednie projektowanie skrzyżowań, a także przystosowanie sygnalizacji świetlnej przepuszczającej KST jako pierwszy na skrzyżowaniach). Sygnalizacja świetlna powinna wspierać komunikację miejską (tramwaje i autobusy), a nie samochody, pozwoli to uniknąć spóźnień (np. autobusów) i przyczyni się do zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji miejskiej.
- Wzorem budowy dróg proponuje się budowę komunikacji szynowej (tramwajowej) pierścieniowo.
- Należy rozwijać sieć buspasów. Jest to względnie najtańsze rozwiązanie pozwalające na zapewnienie sprawnej i szybkiej komunikacji miejskiej. Proponuje się rozwój okresowych buspasów (rozwiązania testowanego na ul. Kamińskiego).
- Kilka głosów odnosiło się do poprawy funkcjonowania komunikacji publicznej, postulowano wzmocnienie informacji pasażerskiej oraz obniżenie cen biletów (np. podniesienie cen parkingów w strefie i przekazanie pozyskanych w ten sposób pieniędzy na komunikację publiczną, co sfinansowałoby obniżenie cen biletów). Kolejną kwestią jest także wprowadzenie biletu aglomeracyjnego, który byłby zintegrowany dla osób korzystających z komunikacji miejskiej oraz kolei aglomeracyjnej.
- Przystosowanie przystanków komunikacji publicznej do potrzeb poruszania się osób z niepełnosprawnością (do poprawy wskazano m.in. przystanki: Bagatela, Karmelicka, Gertrudy). Przystanki powinny mieć także duże wiaty, pozwalające na schronienie się

przed złymi warunkami atmosferycznymi. Dobrym pomysłem, wartym kontynuowania jest tworzenie zielonych dachów na przystankach komunikacji miejskiej.

- Według uczestników spotkania rozmawiających na tym stanowisku tematycznym metro nie jest rozwiązaniem, które jest niezbędne w Krakowie. Przede wszystkim zwracano uwagę, że kosztowna będzie nie tylko budowa metra, ale przede wszystkim jego utrzymanie. Wysokie koszty utrzymania metra wpłyną negatywnie na sieć tramwajów / autobusów albo spowodują drastyczną podwyżkę cen komunikacji publicznej.
- Wzmacnianie kolei aglomeracyjnej, powinna być ona dobrze zintegrowane ze sobą, ich częstotliwość powinna być zwiększona (przykład Trójmiasta – kolej co 10 minut). Inwestycja w SKA to dobre rozwiązanie z punktu widzenia ekologii, efektywności i kosztów dla mieszkańców. Ważne jest, aby dobrze zorganizować możliwości płynnego przesiadania się z pociągów na autobusy i tramwaje, wprowadzić wspólny bilet obejmujący wszystkie rodzaje transportu.
- Rozmawiano także o transporcie alternatywnym, np. kolejce linowej nad Łąkami Nowohuckimi i nad innymi obszarami, które są „barierami” dla transportu szynowego i autobusowego. Takie kolejki linowe powinny dowozić do punktów przesiadkowych. Pojawił się też temat poszukiwania futurystycznych rozwiązań – jako przykład podano windy podziemne przewożące do konkretnych punktów niewielkie grupy mieszkańców.
- Zwracano uwagę, że rozwijając komunikację po mieście należy sprawnie połączyć transport tramwajami, SKA, metrem i autobusami. W wielu miastach można płynnie przesiadać się pomiędzy tymi środkami transportu, ponieważ one się dobrze uzupełniają i zachęca to do używania transportu publicznego.
- Komunikacja powinna być dla wszystkich, nie można nikogo wykluczyć. Należy postawić na dużą przepustowość i wygodę korzystania, tak aby ograniczyć ruch samochodowy i zachęcić kierowców do korzystania z komunikacji publicznej. W innych miastach dzięki wygodzie korzystania z metra, nawet zamożne osoby korzystają z niego zamiast samochodu. Podobny efekt widać już przy przywilejach dla samochodów elektrycznych. Wiele osób zamożnych korzysta z samochodów elektrycznych z uwagi na możliwość korzystania z buspasów itd. Dobra komunikacja publiczna to odciążenie miasta z korków, zmniejszenie smogu, ograniczenie ilości parkingów i innych utwardzeń, a także ograniczenie ilości niezbędnej ilości parkingów w nowo budowanych budynkach, co bezpośrednio powinno przełożyć się na większą ilość zieleni.
- Wskazywano, że dla ograniczenia nadmiernego ruchu i korków pomocne jest wprowadzanie w życie idei miasta 15-minutowego – przychodnie, sklepy, szkoły (rejonizacja szkół), usługi - powinny być dostępne w każdej dzielnicy.

Propozycje konkretnych inwestycji:

- Trasa Łagiewnicka – zaprojektowanie i utworzenie łącznika tramwajowego między Kurdwanowem, a Bieżanowem przy ulicy Bieżanowskiej.
- Projekt tramwaju prowadzonego przez ulicę Stella Sawickiego obecnie zakłada, że wycięte zostaną drzewa (tramwaj poprowadzony lewą stroną. Proponuje się, aby tramwaj ten został puszczony środkiem jezdni (rezerwa terenowa), dzięki czemu nie będzie zabierana dodatkowa przestrzeń. Ponadto przy tej inwestycji powinny zostać zaplanowane ekrany dźwiękoszczelne, a także ścieżki rowerowe na tej trasie.
- Proponuje się rozwój buspasów na skrzyżowaniu ulic Herberta u Stojałowskiego (przebudowa i dostosowanie lewoskrętu jako buspasa).
- Budowa stacji szybkiej kolei aglomeracyjnej Kraków-Dąbie.

- Tania alternatywa – sieć buspasów, możliwość ekspresowych połączeń przez miasto z południowego zachodu na północny wschód (trasa autobusów 178 i 174 – Od Ruczaju (ulica Grota Roweckiego przez Powstańców Śląskich, Nowohucką i Stella Sawickiego).
- Buspasy na całej trasie w tym ul. Brożka, Tischnera, Powstańców Śląskich – propozycja, aby dobudowano jeden pas samochodowy do wykorzystania jako buspas.
- Buspasy na ulicach Opolska i Bora Komorowskiego.
- Rezygnacja tras samochodowych do centrum (Nowa Sławka)
- Rozwój usług transportu na życzenie, tam, gdzie są komunikacja miejska jest mniej dostępna
- Przebudowa Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (w szczególności zwrócenie uwagi na zbyt małą pętlę autobusów miejskich (Dworzec Główny Wschód).
- Zwrócenie uwagi na komunikację miejską w obszarze Szpitala Babińskiego (zbyt mała liczba połączeń autobusowych).
- Wykorzystanie torów do Łęgu jako szybki tramwaj.
- Budowa tramwaju na Kliny.
- Uruchomienie małego autobusu z Mydlnik na Chełm w stronę zoo.
- Uruchomienie autobusu z Galerii Bronowice w stronę Chełmu.
- Wykorzystanie stacji kolejowej w Mydlnikach – uruchomienie kolei aglomeracyjnej.
- Stworzenie sezonowych ścieżek rowerowych (nawet na dużych arteriach miasta), ścieżki rowerowe działające np. od maja do października (w tym w wakacje sieć takich ścieżek rowerowych może być jeszcze bardziej rozwinięta).
- Wzmocnienie komunikacji nocnej, w tym np. w Swoszowicach, które obecnie posiadają tylko 1 linię.
- Poszerzenie obwodnicy do 3 pasów.
- Remont ul. Królowej Jadwigi.
- Apel o rezygnację z budowy Trasy Balickiej.

Droga jako przestrzeń wspólna - priorytety w przemieszczaniu się po mieście z uwzględnieniem różnych grup użytkowników (piesi, rowerzyści, kierowcy)

Spostrzeżenia w zakresie planowania ulic z uwzględnieniem perspektyw i potrzeb różnych typów użytkowników:

- Zrównoważenie planowania z uwzględnieniem perspektywy różnych grup użytkowników. Planowanie tras pieszo rowerowych w sposób oderwany „mentalnie” od wyznaczania i modernizacji dróg. Rozwój infrastruktury pieszo-rowerowej niekoniecznie i nie zawsze powinien odbywać się poprzez dokładanie jej wzdłuż drogi. „Nie wszędzie wszystko” – nie każda droga musi być multifunkcyjna (tj. samochód, tramwaj, rower, piesi). Należy zmienić sposób spojrzenia na wyznaczanie ścieżek pieszo – rowerowych – nie zawsze przy głównej drodze, ale w innych, alternatywnych przebiegach, które pozwalają na bezpieczniejszą jazdę przez bardziej uspokojone przestrzenie. Pomysł: przeniesienie ścieżki rowerowej z Grzegórzeckiej na Kopernika (lub inną sąsiednią, spokojniejszą ulicę) i tam domykanie trasy dalej.
- Planowanie infrastruktury powinno być poprzedzone badaniami terenowymi które uwzględniałyby perspektywę różnych użytkowników drogi, nie tylko kierowców, ale też pieszych rowerzystów (np. testowanie w terenie jak wyglądałoby po zmianach przejście z punktu A do B itp.).

Strefowanie typów dróg – dostosowywanie parametrów do specyfiki miejsc:

- Planowanie infrastruktury drogowej o parametrach adekwatnych do specyfiki otoczenia. Tam, gdzie nie jest to potrzebne (drogi lokalne, osiedlowe) nie wprowadzanie dróg o dużej szerokości, które zachęcają do szybkiej jazdy i są w efekcie mniej bezpieczne i przyjazne dla uczestników ruchu. Zmiana raczej w kierunku zawężania tych parametrów dla wprowadzenia uspokojonego ruchu.
- Strukturyzacja i strefowanie dróg zgodnie z ich charakterem, otoczeniem i rolą komunikacyjną. Na drogach dojazdowych i lokalnych ruch spowolniony, ograniczony, zapewnienie zieleni. Na drogach kluczowych, łączących poszczególne części miasta większa intensywność – np. zaplanowanie drogi do terenów Nowego Miasta.
- W kontekście projektowania – ustalenie standardów budowy i przebudowy dróg - mniej szerokich jezdni z wieloma pasami do skrętu, np. Grota-Roweckiego lub Mogilska.
- Wykorzystanie zieleni jako elementu ochrony akustycznej wzdłuż dróg zamiast stosowania ekranów akustycznych. Zieleń daje lepszą izolację akustyczną, dodatkowo poprawia przepuszczalność wody i zmniejsza ryzyko niewydolności infrastruktury odprowadzającej wodę w przypadku coraz częstszych opadów nawałnych.

Propozycje dotyczące zabezpieczenia rozwoju połączeń pieszych:

- Rozwój połączeń pieszych pomiędzy kwartałami/dzielnicami/osiedlami. Planowane kilkadziesiąt lat temu połączenia pomiędzy np. ulicami Wiedeńską, Stróżeckiego, Piwnika i in. a ulicami Pamiętną, Hamernią i in. nie są realizowane, a usprawniłyby komunikację w dzielnicy. Podobnie, jeśli chodzi o możliwość dostępu pieszego do punktów komunikacyjnych ważnych lokalnie – np. dojście do Stacji Bronowice z osiedla Widok – obecnie nie ma możliwości łatwego dojścia bez konieczności nadkładania drogi.
- Blokowanie możliwości grodzenia osiedli, jeżeli ma to znaczący wpływ na możliwość przemieszczania się pieszo (np. chodnik dochodzi do ogrodzenia, które trzeba obejść nadkładając kilka/kilkanaście minut drogi). Przyjmowanie również perspektywy pieszych przy planowaniu inwestycji, czyli warunków dla nowej zabudowy mieszkaniowej.
- W przypadku chodników, ciągów pieszych wzdłuż dróg (a w szczególności dróg o dużym natężeniu ruchu) zapewnienie zieleni w części pieszej/ oddzielenie zielenią części pieszej.
- „Wisła obecnie dzieli” – mocniejsze połączenie dwóch krakowskich wybrzeży Wisły – większa liczba kładek pieszo-rowerowych, mostów.

Rozwój komunikacji oparty o ideę policentryczności i miasta 15-minutowego:

- Multicentryczność Krakowa wspierana przez układ drogowy i dostęp do komunikacji publicznej. W centrach dzielnicowych wyznaczenie przestrzeni publicznych z uspokojonym ruchem (np. na kształt woonerf).
- Pierścieniowy rozwój połączeń drogowych pomiędzy dzielnicami (fragmenty kolejnych „ringów”) zamiast koncentracji na udroźnianiu głównie połączeń do centrum.
- Zapewniając rozwój miasta w kierunku policentrycznego/miasta 15 minutowego, dałoby się ograniczyć konieczność korzystania z samochodu, a tym samym realizacji kolejnych dróg, które powodują kolejne utwardzanie terenu i problemy z odpływem wody opadowej. Konieczne jest wygodne skomunikowanie się z głównymi obszarami funkcjonalnymi - mieszkania, biura, centra handlowe, usługi, kultura, itp.

Systemowy rozwój park&ride na obrzeżach miasta:

- Zmiana paradygmatu w rozwoju komunikacji w Krakowie – przykład negatywny: Trasa Balicka. Zamiast kolejnych „autostrad” wpuszczających ruch do Krakowa należałoby zmienić podejście na budowanie dróg węższych, klasy Z a nie GP, z ograniczeniami prędkości. Takich które nie będą zachęcały do wjazdu spoza miasta do centrum i nie będą przecinały funkcjonalnie dzielnic. Zamiast tego system parkingów na obrzeżach miasta i efektywna komunikacja publiczna.
- W przypadku, gdy w określonych przestrzeniach ustala się priorytet dla pieszych, następnie dla rowerzystów i komunikacji publicznej, a na końcu znajduje się komunikacja prywatna, należy pamiętać, że jeśli coś "zabieramy" – to należy zaproponować coś w zamian, np. parkingi, miejsca przesiadkowe.

Spójny system ścieżek rowerowych:

- Zapewnienie ciągłości ścieżek rowerowych i wyznaczenie ścieżek służących dwóm funkcjom: komunikacyjnej i rekreacyjnej (inne przebiegi, inne oczekiwania).
- Większa liczba kontrapasów dla rowerów na ulicach mniej uczęszczanych.
- Propozycja wprowadzania rozwiązania, gdzie piesi i rowerzyści korzystaliby w jednego ciągu komunikacyjnego w formie zazielenionych przestrzeni porośniętych drzewami (jak Planty). Dzięki temu, zwiększyłaby się ilość zieleni w mieście, a użytkownicy chętniej korzystaliby z takiego rozwiązania.

Układ drogowy a przyroda:

- Prowadzenie/ utrzymanie dróg w mieście a migracje zwierząt – zwracanie uwagi na naturalne trasy/szlaki przemieszczania się zwierząt przy tworzeniu infrastruktury drogowej i konieczności zabezpieczenia bezpieczeństwa drogowego i przyrodniczego również od tej strony – szczególnie zwierząt dużych (np. dziki), ale też mniejszych. Problemy w tym zakresie są widoczne np. w okolicach Wilgi, wzdłuż Kanału Krakowskiego – ul. Kapelanka, ale też w obrębie Trasy Pychowickiej (Górka Pychowicka – Zakrzówek).
- W przypadku dróg (szczególnie tych o intensywnym ruchu) przecinających tereny cenne przyrodniczo lub rekreacyjnie wykorzystanie tuneli dla zachowania ciągłości i powiększenia dostępnych terenów zielonych (np. Park Lotników).

Planowanie i prowadzenie inwestycji drogowych:

- Planowanie inwestycji (również prywatnych) z uwzględnieniem ich funkcjonalności w kontekście położenia i uwarunkowań komunikacyjnych (przykład negatywny – wiadukt dojazdowy do CH Serenada).
- Zapewnienie w SUIKZP zapisów wspierających uwzględnianie głosu społecznego przy realizacji dużych inwestycji.

Spostrzeżenia dotyczące konkretnych lokalizacji:

- Zmiana przebiegu DK79 przebiegającej przez serce Parku Kulturowego Nowa Huta – oddanie tej przestrzeni mieszkańcom, uspokojenie ruchu poprzez wyznaczenie alternatywnej trasy/obwodnicy tej części Krakowa.
- Niewprowadzanie zmian w ramach kluczowych arterii Nowej Huty (W. Andersa, Al. Solidarności, Al. Jana Pawła II). Obecnie diskutowane zmiany związane

z przeznaczeniem jednego z dwóch pasów ruchu na cele parkingowe nie spotyka się z uznaniem mieszkańców. Ulice te nie powinny być zawężane, kiedy nie ma realnej alternatywy dla ich faktycznego odciążenia pod względem natężenia ruchu. Ochrona głównych arterii komunikacyjnych miasta.

- Konieczność poszerzenia i modernizacji ul. Stelmachów – droga jest zbyt wąska, bardzo zakorkowana, z niewydolną kanalizacją deszczową.
- Modernizacja skrzyżowania na ulicy Teligi – zmiana układu dróg wraz z modyfikacją układu przystanków, świateł drogowych i przejść dla pieszych.
- Reorganizacja ruchu na Alejach Trzech Wieszców – przeniesienie ruchu kołowego do środka, przeniesieni pasa zieleni na zewnątrz i jego poszerzenie.

Białe plamy w infrastrukturze komunalnej (Gdzie i czego brakuje? Jakie są wyzwania w tym zakresie?)

Brakujące połączenia między dzielnicami:

- Przedłużenie linii tramwajowej z Pleszowa do granicy miasta (do Cła, okolice ul. Brzeskiej, bar Janosik) wraz z budową P&R – takie rozwiązanie zapewni dostępność do transportu publicznego mieszkańców tamtych okolic a dodatkowo ograniczy ruch wjazdowy (potoki samochodów) od strony wschodniej miasta.
- Bronowice Małe – rozwiązanie wykluczenia komunikacyjnego – infrastruktura nie nadąża za dynamiczną zabudową tamtych terenów i ogólnie rozwojem miasta (os. Złota Podkowa i ul. Truszkowskiego).
- Połączenie komunikacji publicznej Bronowic ze Zwierzyńcem.
- Zwiększenie i dostosowanie gęstości połączeń autobusowych na obszarach peryferyjnych – często autobusy mają kurs raz na godzinę.
- Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych w dzielnicach peryferyjnych miasta (m.in. Nowa Huta) poprawiających przemieszczanie się po tych terenach, przemieszczanie się w kierunku centrum, ale także rozbudowa ścieżek i powiązań rowerowych i pieszych pomiędzy dzielnicami sąsiadującymi ze sobą:
 - budowa ścieżki i „spięcie” systemu ścieżek od Niepołomic do centrum Krakowa;
 - połączenie Podgórze z Nową Hutą poprzez budowę ścieżki rowerowej wraz z kładką rowerową (pieszo-rowerową) przez Wisłę w rejonie S7 a stopniem wodnym i Przewozem oraz na wysokości Przylasku Rusieckiego i Grabie;
 - połączenie Bronowic ze Zwierzyńcem ciągami pieszo-rowerowymi – przekroczenie rzeki Rudawy od strony ul. Na Błonie i ul. Zakliki na Mydlnikach.
- Wykorzystanie Wisły jako środka transportu i uruchomienie tramwaju wodnego szczególnie pod kątem mieszkańców dzielnic wschodnich (głównie Nowa Huta) na trasie do stopnia wodnego na Dąbiu.
- Tworzenie nowych przepraw przez cieki wodne/rzeki z uwzględnieniem mostów pontonowych, kładek, promów (przykład połączeń Bronowic w kierunku Zwierzyńca)
- Budowa większej liczby mostów, kładek (przez Białołękę, Rudawa, Wilgę), aby skomunikować poszczególne obszary Krakowa przedzielone rzekami.
- Uzupełnienie i rozwój infrastruktury w zakresie ruchu pieszego (chodniki) w dzielnicach peryferyjnych (bo centrum ma ją już dobrze rozwiniętą).

- Rozwój transportu szynowego i wykorzystanie istniejących linii kolejowych na odcinku od wschodu Krakowa do Bieżanowa – zagęszczenie ich pod kątem możliwych punktów zbiorczych/przeładunkowych wraz z budową P&R.

Retencja i zalewanie:

- Najważniejszy priorytet na najbliższe lata to rozbudowa i inwestycje w zakresie kanalizacji opadowej i zagospodarowania wód opadowych zarówno w odniesieniu do inwestycji miejskich, jak i realizowanych przez indywidualnych, prywatnych inwestorów/mieszkańców (w tym pomysł budowy miejskiej sieci retencji wód opadowych i kanalizacji deszczowej, która pozwoli oddzielić wodę od ścieków i odzyskać deszczówkę do ponownego wykorzystania).
- Budowa infrastruktury opadowej szczególnie na wschodnich peryferiach miasta (nie ma rowów, nie ma chodników, po opadach trudne warunki do przemieszczania się). Inne lokalizacje wskazywane to: Czyżyny ul. Dolnomłyńska.
- Zbiorniki retencyjne powinny powstawać w każdej dzielnicy (szczególnie wskazywano na tereny które często dotknięte są podtopieniami czy zalaniem - okolice Złocień, Bieżanów, rejon ulic: Zakliki z Mydlnik, Balicka, Kurozwęckiego).
- Zbudowanie systemu przeciwpowodziowego opierającego się na polderach przeciwpowodziowych wzdłuż rzek, łąki (wzorem holenderskich rozwiązań) połączonych ze zbiornikami retencyjnymi – poldery tworzone na terenach prywatnych w oparciu o umowy społeczne.
- Głębsze rowy melioracyjne, aby nie trzeba było przepompowywać wód opadowych
- Wykorzystanie jako zbiornik retencyjny Młynówkę Królewską – według zgłoszonej opinii „jest pusta/sucha”. Podobnie w przypadku Strugi Bronowickiej wykorzystać jako zbiornik retencyjny w dla rejonu ul. Tetmajera do Pasternika - wraz z budową kilku mniejszych zbiorników, tam gdzie kumuluje się woda (większość wód z tamtego rejonu spływa z ul. Radzikowskiego, Pasternik, Bronowice Małe, bo są na wniesieniach).
- Wprowadzenie dodatkowych warunków koniecznych do spełnienia przez inwestorów realizujących przedsięwzięcia mieszkaniowe, kubaturowe w zakresie zobowiązania do wykonania w ramach prac elementu dotyczącego retencji np. w zależności od powierzchni dachu jaka powstanie wymóg adekwatnej powierzchni czy formy zagospodarowania wód opadowych.

Sieć kanalizacyjna i wodociągowa:

- Dalsza rozbudowa sieci kanalizacji sanitarnej na terenach dzielnic peryferyjnych (głównie wschód Krakowa).
- Rozbudowa kanalizacji sanitarnej w rejonie Łęg i Łęg Beszcz.

OZE:

- Uczestnicy przyznali, że trzeba wyznaczać tereny pod farmy fotowoltaiczne, ale nie wskazywali konkretnych miejsc/terenów.

Infrastruktura telekomunikacyjna:

- W studium musi zapewniać dostęp wszystkich mieszkańców do infrastruktury 5G, przy czym przy decydowaniu o lokalizacji masztów, wież telekomunikacyjnych należy brać pod uwagę stopień zabudowania terenu, tam gdzie zabudowa ścisła, jednorodzinna tam

zdecydowanie nie powinny być lokowane tego typu obiekty. Lepsze lokalizacje to tereny mniej zurbanizowane, mniej zabudowane (np. tereny rolne) o mniejszym oddziaływaniu na mieszkańców Krakowa.

PSZOK:

- Budowa PSZOK po zachodniej części miasta (obecnie funkcjonujące PSZOKi zlokalizowane są na wschód od centrum).

Inne wątki w dyskusji:

- Kraków w perspektywie 2050 powinien dążyć do wchłonięcia Wieliczki i Niepołomic, stać się dużą aglomeracją, bo wówczas można myśleć o efektywnej komunikacji aglomeracyjnej, wspólnym bilecie aglomeracyjnym, metrze. Otwiera się wtedy także możliwość dostępu do większych środków finansowych przeznaczonych na rozwój aglomeracji.
- Umożliwienie realizacji oddolnych inicjatyw obywatelskich w zakresie samodzielnego montażu światłowodów na słupach czy lampach na własny koszt mieszkańców w oparciu o zgłoszenie do UMK zamiary wykonania takich prac (bez konieczności dokonywania opłat za użycie słupa do powieszenia kabla).
- Brak zgody na likwidację miejsc parkingowych dla mieszkańców centrum miasta - Plac Grzegórzecki likwidacja 30 miejsc parkingowych, w zamian nie zaproponowano innego rozwiązania.
- Podejmowanie bardziej intensywnych działań informacyjno-edukacyjnych zachęcających mieszkańców do podłączania się do sieci ciepłowniczej (MPEC) w odniesieniu do korzystania z ciepłej wody użytkowej (materiały wiedzowe, informacyjne odpowiadające na wątpliwości i obawy o zwiększenie poziomu opłat itp., pozwalające na budowanie argumentów przekonanych do tego rozwiązania mieszkańców).
- Koniecznie należy rozbudować sieć toalet publicznych po terenie całego miasta, a nie tylko w centrum, w miejscach, gdzie są duże potoki mieszkańców (np. Łąki Nowohuckie, Las Wolski, itp.)
- Planując inwestycje mieszkaniowe (nowe osiedla) powinny zostać uwzględnione i zabezpieczone także zaplecze społeczne i infrastruktura społeczna, dostęp do terenów zielonych i usług (przykład Osiedle „Mieszkaj w mieście” – bez terenów zielonych, bez przedszkola).
- Zgłoszono potrzebę rozwiązania problemu ślepego zakończenia ulicy Podole, przy której znajdują się biurowce i firmy technologiczne oraz powstają kolejne budynki o tej funkcji. Cały ruch w kierunku zachodnim, generowany przez te obiekty, jest kierowany przez wąskie drogi w obszarach zabudowy jednorodzinnej, brakuje alternatywy dla tego ruchu. W MPZP Skotniki-Północ pojawił się załączek rozwiązania tego problemu, czyli poprowadzenie kontynuacji ulicy Podole w kierunku zachodnim, omijający wąsko zabudowane osiedla domów jednorodzinnych. Studium powinno zapewnić takie rozwiązanie komunikacyjne.
- W niektórych częściach miasta występuje problem dotyczący dostępu do sieci ciepłowniczej MPEC, np./Bronowice - niektóre bloki mimo położenia wzdłuż sieci nie mają do niej dostępu; Mydlniki - ogromne osiedla bez dostępu do miejskiej sieci.

Zapomniana kultura chodzenia – czy Kraków jest miastem do przejścia/ miastem dla pieszych?

Ogólne spostrzeżenia:

- Na korzyść należy ocenić możliwość szybkiego pieszego przemieszczania się po Krakowie – Kraków jest zwarty, w szczególności dogodne warunki do pieszego poruszania się w historycznym centrum. Ponadto dobrym wzorcem dla systemu ciągów pieszych jest Nowa Huta. Potrzeba zaplanowania transportu pieszego poza centrum. Zauważa się prostą regułę, że trudności w chodzeniu wzrastają wraz z odległością od centrum miasta.
- Problemem (globalnym) jest cały czas małe wsparcie dla inwestycji pieszych. Łatwo pozyskać środki na infrastrukturę drogową, ale niekoniecznie na dobre rozwiązania dla pieszych. Dowodzi to utrzymującego się prymatu ruchu kołowego nad pieszym.
- Należy patrzeć na ruch pieszy podobnie jak w Holandii: wraz z planowaniem dróg i jezdni myśli się od razu o ciągach pieszych i komforcie chodzenia.
- Pomimo względnie małych dystansów i zwartości miasta, problemem są zaległości w budowie chodników. W największym stopniu występuje to na peryferiach miasta, ale też w obszarach zwartej zabudowy (np. ul. Bochenka, Babińskiego), sprawia to ponadto, że występują długie odcinki bez przejścia dla pieszych.
- Dodatkowo istniejące chodniki w wielu miejscach cechuje zły stan, ograniczenia dla osób z niepełnosprawnościami, czy np. rolkarzy i rowerzystów użytkujących chodniki. Dotyczy to np. nierówności, wysokości chodników (trudność wejścia/wjazdu), nieodpowiednich materiałów (powstające ubytki).
- Obok wyzwań związanych ze stanem chodników wskazuje się na problem złego ich rozplanowania – nowo budowane chodniki często nie zapewniają odpowiedniej szerokości dla mijania się różnych grup użytkowników (rodzice prowadzący dzieci za rękę, inwalidzi na wózkach itd.) Przebiegi ciągów pieszych powinny być możliwie oczywiste, tj. zgodne z realnymi trasami przemieszczania się osób (wydeptywanie trawników). Wiąże się z tym kwestia przechodzenia przez jezdnię „na dziko” – przechodzi się tam, gdzie jest najkrócej (ale także ze względu na brak wyznaczonych przejść).
- Wyzwaniem od lat pozostaje kwestia grodzienia osiedli – ze względu na tworzenie inwestycji mieszkaniowych (ale także komercyjnych), które są otoczone ogrodzeniami, mieszkańcy, jak i pozostali użytkownicy nakładają niepotrzebnej drogi, aby dotrzeć do celu.
- Specyficznym problemem obszarów historycznej zabudowy są tzw. kocie łby. Ze względu na ich niejednokrotnie zabytkową wartość są niemożliwe do usunięcia lub zamiany, jednak jako dylemat do rozwiązania na przyszłość należy zapamiętać potrzebę podniesienia komfortu przemieszczania w tych strefach osobom z ograniczeniami ruchowymi (osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami), ale także wykorzystującymi urządzenia transportu osobistego.
- Dzielone przejścia dla pieszych – trudno wskazać lepsze rozwiązanie na szerokich arteriach (oprócz kładek i tuneli), przy czym należy myśleć o podnoszeniu dostępności takich przejść. Osoby poruszające się z wysiłkiem, powoli, mają trudność z przejściem „na raz” długiego odcinka. Takie miejsca stanowią dla nich poważną barierę oddzielającą np. od usług, znajomych po drugiej stronie drogi.
- Podobnym do powyższego wyzwaniem jest zapewnienie komfortowego przemierzania długich odcinków pieszych. Często likwidowane są ławki, m.in. pod pretekstem

ograniczania miejsc do przesiadywania osób spożywających alkohol (podany przykład: ul. Struga), jednakże w zakresie bezpieczeństwa społecznego konieczne jest zapewnienie miejsc postoju, odpoczynku. Na wielu osiedlach odległości do przystanków są znaczne i należy myśleć o podnoszeniu wygody dojścia.

- Wykorzystanie powiązań terenów zielonych – są to naturalne przestrzenie łączące obszary miasta (np. tereny zieleni łączące się z Parkiem Lotników Polskich), które wymagają doinwestowania, zastosowania przejść / kładek umożliwiających łatwe pokonanie arterii przecinających tereny zieleni. Tereny zielone należy traktować jako istotną alternatywę dla chodników lokalizowanych bezpośrednio przy jezdni. W planach należy zabezpieczyć tereny takich odcinków pieszych, z racji ryzyka ich zabudowania i utraty ciągłości.
- Deficyt kładek – w perspektywie kolejnych lat należy myśleć o dalszym łączeniu brzegów Wisły systemem kładek. Dotyczy to także najszerszych arterii w mieście, na których przejścia są albo niebezpieczne, albo znacznie oddalone od siebie.
- Należy dążyć, aby – tam gdzie to tylko możliwe – wprowadzać bufory dla ruchu pieszego i samochodowego, np. w formie pasów zieleni. Ma to uzasadnienie nie tylko dla bezpieczeństwa, ale także dla estetyki otoczenia.
- Problem dużych skrzyżowań – na rozbudowanych skrzyżowaniach, zwłaszcza tych, na których występuje ruch tramwajowy, sygnalizacja świetlna nie zapewnia dostatecznego czasu przejścia przez jezdnię. To kolejny przykład problemu dla osób starszych.
- Ogółem – należy w planowaniu przestrzennym myśleć o potrzebach w zakresie poruszania się dla osób z różnych grup wiekowych. Unikać wprowadzania ruchu pieszego pod ziemię.
- Toalety publiczne – aby zapewniać większą swobodę do poruszania się pieszo należy myśleć także o potrzebach fizjologicznych, tj. zapewnianiu toalet wzdłuż długich chodników (z racji deficytu piesi są zmuszeni poszukiwać takich miejsc w restauracjach, stacjach paliw itp.).
- Wyzwanie na kolejne lata – jak zareagować na popularność hulajnóg jako rozwiązania pomiędzy chodzeniem a jazdą rowerem.
- Należy dążyć do tego, aby jak najbliżej zbliżyć się do koncepcji miasta 15-minutowego i mieszkańcy różnych dzielnic mogli pieszo zrealizować większość swoich potrzeb. Wtedy aspekt pieszy będzie miał duże znaczenie, możliwe, że wpłynie też na zdrowie mieszkańców, którzy będą się więcej ruszać i zwiększą tzw. NEAT, czyli bierną aktywność ruchową, a także ograniczy smog i pozwoli zwiększyć ilość zieleni.
- Zwiększanie komfortu pieszego przemieszczania się po mieście także poprzez tworzenie wygodnej infrastruktury, np. odpowiednia szerokość chodników, odpowiednie wyprofilowanie krawężników i jezdni przy przejściach.

Postulaty dotyczące konkretnych lokalizacji:

- Wzmocnienie ciągu pieszego wzdłuż wału Rudawy.
- Zapewnienie dogodnego przejścia między Bronowicami – Zwierzyniec (w szczególności budowa brakującego chodnika).
- Marzenia w długiej perspektywie – Aleje Trzech Wieszców jako deptak, ruch samochodowy pod spodem. Znaczne lub całkowite ograniczenie ruchu samochodowego na Kazimierzu i Starym Podgórzu.



PRACA WARSZTATOWA PODCZAS SPOTKANIA KOMUNIKACJA I INFRASTRUKTURA

Kraków miastem rowerów – wyzwania i kierunki zmian

Dyskusja w kontekście polityki rowerowej miasta koncentrowała się przede wszystkim na standardzie wykonania i utrzymania infrastruktury rowerowej, zapewnieniu ciągłości i wytyczeniu nowych tras rowerowych.

Zgłoszone postulaty:

- W związku z coraz większą popularnością rowerów elektrycznych oraz elektrycznych urządzeń transportu osobistego (UTO) miasto powinno zapewnić przestrzeń i uruchomić publiczne stacje ładowania.
- Należy przywrócić system rowerów miejskich – zabezpieczyć teren pod stacje roweru publicznego.
- Należy rozbudowywać system stojaków rowerowych – w szczególności poza centrum miasta (Prądnik Biały, Zwierzyniec, Grzegórzki, okolice Dworca Głównego i Galerii handlowych) oraz stacji napraw rowerów (udostępnić lokalizację w postaci aplikacji, lub udostępnić dane pozwalające na wykorzystanie ich w autorskich aplikacjach).
- Miasto powinno projektować i wytaczać trasy rowerowe po jednej stronie drogi (o ile nie ma możliwości wytyczenia ruchu po obu stronach), tak by nie wymuszać na rowerzystach meandrowania pomiędzy jezdnią.

- Sukcesywnie powinno się instalować podpórki rowerowe przy skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną.
- Nawierzchnia tras rowerowych powinna być wykonana z nawierzchni bezfazowej – preferowana nawierzchnia asfaltowa, definitywnie odejść od kostki Bauma – sukcesywnie wymieniać nawierzchnię.
- Miasto powinno zdefiniować, wyznaczyć miejski standard miejsca postojowego dla rowerów (minimalne parametry jak w przypadku miejsca postojowego dla samochodów).
- Ciągi pieszo-rowerowe bez fizycznych barier – sprzeciw wobec planowanych rozwiązań na bulwarach wiślanych przy zachowaniu dotychczasowych parametrów (szerokość ciągu pieszego i rowerowego).
- Należy wyraźnie akcentować kolorystycznie przecięcia tras rowerowych z wjazdami na posesje/osiedla itp. – sygnalizacja zarówno dla kierowców jak i rowerzystów.
- W procesach planistycznych oprócz powiązania miejsc postojowych z liczbą mieszkań, powinno się gwarantować miejsca do parkowania rowerów, w tym zadane wiaty rowerowe z monitoringiem (publiczne i wymuszenie na deweloperach do stosowania na terenie nowych inwestycji).
- Poza budowaniem nowej infrastruktury należy również dbać o tę już istniejącą – główne zarzuty to słabe utrzymanie ścieżek rowerowych (odsnieżanie, zmiatanie/sprzątanie, łatanie dziur – kałuże, przycinanie rozstawiającej się zieleni wchodzącej na pas rowerowy. Problem dotyczy w szczególności tras rowerowych wyznaczanych na dotychczasowych jezdniach lub miejscach parkingowych dla samochodów jedynie poprzez wymalowanie pasów – bez naprawy nawierzchni: koleiny, studzienki kanalizacyjne, dziury, kałuże itp.);
- Należy tworzyć (uzupełniać sieć) tras rowerowych wzdłuż rzek np. Rudawa (od Piaśtowskiej do Mydlnik – trasa asfaltowa o minimalnej szerokości 2 metrów).
- Ścieżki rowerowe powinny wyprowadzać ruch turystyczny i rekreacyjny poza miasto, do atrakcyjnych krajobrazowo miejsc – powiązanie i integracja z siecią rowerową sąsiednich gmin.
- Sukcesywnie uzupełnianie infrastruktury drogowej o ścieżki rowerowe – jako standard przy remontach i budowie nowych dróg.
- Jednocześnie miasto powinno wytyczać, planować i realizować trasy rowerowe (UTO) nie tylko wzdłuż dróg, ale także alternatywne rozwiązania przez parki, tereny zielone odseparowane od głównego ruchu samochodowego.
- Na istniejących ciągach rowerowych (pieszo-rowerowych, lub z dopuszczonym ruchem rowerów, np. po chodnikach przy trasach niebezpiecznych dla jazdy w ruchu ogólnym) należy wytyczyć również przejazdy rowerowe w miejscach, gdzie istnieją jedynie przejścia dla pieszych.
- Należy bardziej promować miejskie wydarzenia rowerowe i inicjatywy zachęcające do takiej formy aktywności i przemieszczania się – budować kulturę rowerową wśród wszystkich grup wiekowych.
- Należy wprowadzić jako standard przy projektowaniu infrastruktury rowerowej rowerowe spacery badawcze w celu optymalnego wytyczenia przebiegu trasy oraz rowerowe wizje lokalne na poziomie odbiorów inwestycji rowerowych (w celu uniknięcia błędów, jak w przypadku kładki wzdłuż ulicy Kamieńskiego, gdzie dopiero po otwarciu ruchu rowerzyści zgłosili problemu z nawierzchnią; oraz w celu zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów – kwestia niewystarczająco bezpiecznych przejazdów dla rowerów usytuowanych zbyt blisko skrzyżowań, np. przejazd w ciągu ścieżki wzdłuż ul. Armii Krajowej na skrzyżowaniu z ul. Zarzeczce oraz przejazd w ciągu ścieżki wzdłuż Alei Pokoju przy skrzyżowaniu z ul. F. Nullo).

- W pierwszej kolejności stawiać na ilość, aby sieć rowerowa była gęsta i wygodna, następnie myśleć o większych inwestycjach - kładkach nad Wisłą, itd.

Propozycje wytyczenia konkretnych tras rowerowych:

- Kładki pieszo-rowerowe przez Wisłę: Salwator – Dębniki, Kazimierz – Ludwinów.
- Trasa pieszo-rowerowa dookoła zalewu Bagry.
- Trasy wzdłuż rzek, nie tylko Wisła.
- Zamiast budować trasę balicką w proponowanym przebiegu, wytyczyć przez tereny zielone ciągi pieszo-rowerowe (utrzymać dotychczasowy charakter). Inny z uczestników zgłosił wniosek budowy trasy rowerowej wzdłuż istniejącej ul. Balickiej na odcinku około 3 km.
- Trasa rowerowa pasem zieleni wzdłuż Alei Trzech Wieszców.
- Uzupełnić infrastrukturę rowerową od skrzyżowania ulic Conrada z Opolską do ROK.
- Dojazd do miejsc rekreacji np. Przylasek Rusiecki – zgłoszone 3 trasy ze względu na wzmożonych ruch (ograniczona dostępność miejsc parkingowych dla samochodów), pożądanym dojazdem rowerowy: oprócz trasy wzdłuż Igołomskiej, należy wytyczyć i wypromować przejazd wałem wiślanym od strony Nowej Huty, następnie wałem Dłubni do ul. Ptaszyckiego i dojazd do Zalewu Nowohuckiego starą ul. Wańkowicza; alternatywnie trasa wzdłuż dawnego szlaku bursztynowego.
- budowa dróg rowerowych wzdłuż linii kolejowych, np. Kamienna – wzdłuż linii do Katowic - Łobzów - Bronowice - Mydlniki.

Wyzwania:

- Co zrobić z UTO? Jak reagować na zwiększającą się liczbę użytkowników nowych form przemieszczania? Jak zapobiegać konfliktom pomiędzy rowerzystami i użytkownikami hulajnóg, którzy mają korzystać ze wspólnej infrastruktury → odseparowanie ruchu rowerowego, przeskalowanie/ dostosowanie tras do natężenia ruchu.

Szyna – metro po krakowsku – czy i jak rozwijać transport szynowy?

Uwagi dotyczące metra i premetra

- Większość uczestników wypowiedziących się na tym stanowisku w sprawie metra optowała za budowę w Krakowie klasycznego metra w jego pełnych parametrach (wskazując na zalety takie jak: szybkość, pełna bezkolizyjność, możliwość przewozu dużych ilości pasażerów). Pojawił się też pojedyncze głosy przeciwne jego powstaniu ze względu na koszty inwestycji i późniejszego utrzymania. Zwolennicy metra, zdając sobie sprawę z wielkości i kosztowności inwestycji, proponowali etapowanie budowy, polegające na tym, że obecnie budując infrastrukturę (głównie tunele) dla KST i premetra, należy dbać (zachować) parametry jak dla metra (większa szerokość, tak aby w przyszłości móc je wykorzystać dla metra).
- Dotychczas myśląc o metrze rozważano tylko wariant wschód – zachód w północnej części Krakowa, obecnie należy uwzględnić i przeprowadzić studia wykonalności w stronie południowej Krakowa, m.in. Kliny, Zacisze. Zdaniem kilku rozmówców w tym kierunku powinien się także rozwijać się transport szynowy.

- Zarówno w przypadku metra, jak i premetra, zwracano uwagę, że należy ograniczyć liczbę przystanków, aby zapewnić prędkość i komfort podróży. Podkreślano, że ważne jest, aby zapewnić możliwość łatwego przesiadania się z przystanków na inne środki transportu.
- Pojawiały się opinie, że lepiej zainwestować w metro niż w duże rozwiązania drogowe, trasy typu Łagiewnicka, Pychowicka, itd, z uwagi na to że te trasy zwiększą ruch samochodowy i nie rozwiążą problemów komunikacyjnych, a dodatkowo powodują kolejne problemy. Metro zapewnia sprawną komunikację dużej ilości ludzi w krótkim czasie.
- Niektórzy w metrze upatrywali szansy, aby zmienić nawyki komunikacyjne tej części mieszkańców, których stać na używanie aut lub taksówek, a ponieważ obecnie często są one szybsze, bardziej niezawodne i komfortowe, nie wybierają transportu publicznego. Zaoferowanie transportu niezawodnego (bezkolizyjnego, silnie niezależnego od reszty infrastruktury, punktualnego), szybkiego (pojazd szynowy z mniejszą niż obecnie planowane dla premetra ilością przystanków) i wygodnego (brak ostrych zakrętów, wysoki standard taboru) miałyby przekonać tę grupę do korzystania z transportu zbiorowego.

Kolej aglomeracyjna

- Kluczowa jest sieć kolei aglomeracyjnej do Krakowa (szybka kolej aglomeracyjna) dowożąca ludzi do miasta. Kolej aglomeracyjna powinna być zintegrowana z komunikacją miejską, np. Łagiewniki – trasa Łagiewnicka, przystanki przy Opolskiej.
- Konieczność rozwijania kolei aglomeracyjnej, jej integracja z KMK (taryfowa i węzły przesiadkowe), a także wykorzystana do ułatwienia przejazdów przez całe miasto (np. z Łagiewnik na Prądnik).
- Wdrażanie kolejnych tras SKA, zwiększanie częstotliwości kursów, zapewnienie odpowiednich możliwości parkingowych przy dalej położonych przystankach (np. przystanek kolejowy Kraków Zakliki - z uwagi na budowę nowego osiedla przy ul. Podłużnej i bloków od północnej strony ul. Balickiej – powiększenie parkingu przy przystanku).
- Konieczność posiadania wspólnego organizatora transportu w całej aglomeracji, zrzeszającej gminy i województwo, aby koordynował całą komunikację publiczną.
- Konieczność poprawy funkcjonalności węzła MDA/KMK/PKP.
- Przywrócić austriacki system zintegrowania kolei z siecią tramwajową. Jeden bilet metropolitalny.
- Potrzebna linia kolejowa do Myślenic.

Inne wizje

- Sugestia, że w części miasta można pomyśleć o tramwaju „w powietrzu” (na linie jak kolejka linowa) , proponowana trasa Prokocim szpital w kierunku Wieliczki.

Nowe inwestycje w szyny – opinie, obawy, propozycje:

- Transport szynowy w Krakowie powinien czerpać z najlepszych wzorców i praktyk europejskich. Metro (na bazie tramwajów) w Porto, wiedeńska linia U6, czy niemieckie koleje miejskie.
- Należy planować bezkolizyjny transport szynowy, w możliwie najkrótszych przebiegach, w oderwaniu od ciągów samochodowych.

- Uwagi przedstawicieli mieszkańców Dzielnicy Czyżyny do przebiegu nowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Stella Sawickiego – obawy, że linia powstanie kosztem utraty terenów zielonych i parkingów publicznych, z których korzystają mieszkańcy. Postulat, aby mieszkańcy tych terenów mieli dostęp do informacji o dokładnym przebiegu nowej linii tramwajowej.
- Głosy krytyczne wobec dotychczasowych planów poprowadzenia torów tramwajowych wschodnim pasem, co łączy się z wycinką wysokich drzew (w zamian proponowano przebieg torów tylko przestrzenią środkową).
- Potrzebna jest budowa nowych zajezdni tramwajowych. W tej chwili Nowa Huta sprawnie działa, ale zajezdnia Podgórze pęka w szwach - nowe lokalizacje okolica MAKRO (Azory, Bronowice), a dla Podgórza okolica szpitala Jakubowskiego lub przy autostradzie w kierunku Sidzina/ Skawina).
- Potrzebna jest budowa szynowa łącznika Bieżanów – Kurdwanów (ul. Bieżanowska).
- Propozycja przedłużenia tramwaju z Prokocimia Szpital w kierunku węzeł wielicki oraz odnogi w kierunku Trasa Rząka dalej szpital św. Rafała do Borku Fałęckiego przez tereny Solvayu).
- Propozycja budowy trasy szynowej Złocień do ul. Śliwka (do Kopca Wandy i Nowej Huty Przyszłości).
- Ringi szynowe na wzór kolejnych ringów (obwodnic) komunikacyjnych Krakowa.
- Komunikacyjne Aleje Trzech Wieszców powinny znaleźć się pod ziemią. Na powierzchni teren zielony dla pieszych i rowerzystów oraz użytkowników UTO. Spróbować zbudować tramwaj podziemny pod Alejami.
- Wykorzystanie trasy kolejowej do Łęgu (drugi tor) w związku z dużymi inwestycjami mieszkaniowymi i usługowymi w tym rejonie.
- Konieczne nowoczesne rozjazdy kolejowe (do 50 km /h).
- Standaryzacja tramwaju szybkiego (prędkość, infrastruktura- światła, skrzyżowania).
- Postulowano też szybsze remonty infrastruktury komunikacyjnej, jako antyprzykład podawano ciągnący się miesiącami remont ul. Lubicz („W Warszawie takie rzeczy robi się w weekend”).
- Propozycja, aby obecnie postawić na tramwaj jako rozwiązanie bardziej dostępne i tańsze. W jej ramach dwa kluczowe rozwiązania: utworzenie tunelu pod centrum w relacji wschód-zachód, w który zostaną wpuszczone przelotowe długie linie tramwajowe, ale z opcją rozbudowy do pełnego metra (wielkość tunelu, zostawione miejsca na rozbudowę bez konieczności zamykania tuneli ponownie) oraz na skoncentrowaniu się na przyspieszeniu tego co już jest (np. wymiany rozjazdów na głębokorowkowe).

Węzły przesiadkowe i parkowanie w Krakowie

Ograniczenie liczby samochodów w Krakowie:

- Powinno bezwzględnie dotyczyć centrum miasta – to powszechnie rekomendowany kierunek działań.
- Objęcie całego miasta strefą płatnego parkowania (może to ograniczyć wjazd do Krakowa pojazdów spoza miasta).

- Wprowadzenie rozwiązań hybrydowych, np. parkowania czasowe (rozwiązanie wprowadzone w Dzielnicy Podgórze – zdaniem uczestników konsultacji warte upowszechnienia).
- Propozycja - ograniczanie wjazdu pojazdów do Krakowa poprzez pobieranie opłat na granicach miasta (propozycja ceny: 8,00 zł za wjazd).
- Zdecydowanie należy rozwijać sieć P&R na obrzeżach miasta, które powinny być połączone ze sprawnie działającą komunikacją publiczną, aby zachęcać ich do pozostawiania samochodu i przesiadania się do taboru komunikacji miejskiej/zbiorowej.

Problemy z parkowaniem samochodów w centrum Krakowa – w tym dla mieszkańców centrum:

- Budowa parkingów kubaturowych jednak nie tych podziemnych, które są bardzo drogie w budowie i kolejno w opłatach za używanie (stąd stoją niezapełnione – 3 parkingi w centrum miasta) a naziemnych, wielopoziomowych, zewnętrznymi zielonymi ścianami, wkomponowanych pomiędzy budynkami.
- Dofinansowanie opłaty za wynajem miejsca parkingowego w parkingu kubaturowym przez miasto dla mieszkańców centrum – opłata akceptowalna przez mieszkańców to koszt około 100 zł za miesiąc, pozostały koszt pokrywałoby miasto.
- Wprowadzenie zasady (na wzór rozwiązań szwajcarskich miasta) – przy zakupie samochodu i jego rejestracji należy wskazać miejsce jego postoju/garażowania. Obecnie roczny podatek za garaż to około 200 zł, a za postój na chodniku nie ma opłaty poza strefą parkowania, np. przestrzeń osiedli.
- Redefinicja wskaźników dotyczących ilości miejsc parkingowych przy akademikach – są one zdecydowanie zaniżone do rzeczywistych potrzeb (dużej ilości samochodów jakimi dysponują studenci i jakie parkują w okolicy).
- Więcej dialogu z mieszkańcami na temat parkowania – spotkania konsultacyjne w dzielnicach, omawianie konkretnych rozwiązań.
- Sprawdzenie możliwości budowy parkingów w mieście, np. na wzór Bazylei, gdzie pod starymi kamienicami w centrum dobudowano podziemne 2 poziomowe parkingi, dzięki czemu chodniki były dostępne dla pieszych, a miasta nie szpecily stojące wszędzie samochody.

Parkowanie a zieleń:

- Redefinicja wskaźników jakie wymagane są przy pozwoleniach na budowę w stosunku do zapewnienia miejsc parkingowych – wskaźnik 1,2 jaki jest na osiedlach obecnie jest wskaźnikiem przesadzonym – wyklucza on bowiem zieleń w osiedlach, bo nie ma na nią już de facto miejsca. W przypadku zabudowy zwartej w centrum (kamienice) jest wskaźnik 0,6 także jest przesadzony, bo jest niemożliwy do spełnienia. Alternatywą do takiego działania jest budowa parkingów kubaturowych – w przestrzeni miasta, także w osiedlach.

Park&Ride:

- P&R - zdecydowanie należy rozwijać ten kierunek – budować więcej i większych tego typu parkingów, ale zdecydowanie na obrzeżach Krakowa. Wszystkie wypowiadające się osoby zwracały uwagę, że część z obecnie działających tego typu parkingów jest zdecydowanie zbyt głęboko w centrum miasta / zbyt blisko centrum – przykład Czerwone Maki. P&R powinny być budowane przy IV obwodnicy Krakowa (najlepiej w okolicy węzłów autostradowych) aby tam wychwytywać ruch pojazdów osobowych do Krakowa.

- Obecna ilość miejsc parkingowych oferowanych w systemie P&R to kropla w morzu potrzeb – codziennie do Krakowa wjeżdża ponad 20 tys. Pojazdów, a na P&R mamy dostępnych obecnie około 700 miejsc. Polityka dotycząca projektowania i budowy P&R powinna kierować się w stronę zdecydowanie większych pojemności parkingowych, czyli większe tereny pod parkingi lub parkingi kubaturowe. Jedne i drugie powinny być lokowane na samych granicach miasta Krakowa.
- P&R powinny być dobrze skomunikowane z Krakowem – zapewniać przede wszystkim wjazd tramwajem do Krakowa.
- Na wjazdach do Krakowa (często jeszcze na terenie gmin sąsiednich) powinny być tablice informacyjne (przy drogach) informujące kierowców o najbliższym P&R, dostępności miejsc, czasie dojazdu do takiego parkingu/odległości oraz o tym jak często odjeżdżają z niego np. tramwaje do centrum. Dodatkowo powinna być informacja o czasie dojazdu do centrum samochodem i takim np. tramwajem z P&R. Generalnie zachęcanie, promowanie korzystania z P&R.
- Postulat dot. przywrócenia parkingu P+R w Bronowicach przy giełdzie.

Węzły komunikacyjne:

- Wyznaczenie tych węzłów powinno być poparte analizą/decyzją planistyczną, jednak tam, gdzie będą wyznaczone powinien być przede wszystkim dostęp do trzech form transportu: kolej, tramwaj i autobus oraz dostęp do zintegrowanego biletu jaki obowiązywałby na te różne środki transportu, aby można było wybierać samemu to, jakim transportem w danej chwili będą się poruszać. Pociąg powinien zapewnić najszybszy dojazd po terenie Krakowa, ale na dłuższych dystansach – zasada: obrzeże miasta – centrum. Tramwaj powinien być na krótsze dystanse, też pomiędzy dzielnicami.
- Propozycja platformy zintegrowanego transportu – wspólny bilet – propozycja zgłoszona przez uczestnika konsultacji, współautora innowacyjnego rozwiązania czekającego na wdrożenie.
- Miasto 15-minutowe i policentryczność powinny opierać się na lokalnych centrach transportowych/przesiadkowych zapewniających dobry transport szynowy między dzielnicami, łączących transport autobusowy z szynowym i indywidualnym (rowery, hulajnogi itp).

Ceny biletów w komunikacji miejskiej w Krakowie:

- Ceny są zdecydowanie za wysokie, co zniechęca do podróżowania – samochód staje się konkurencyjny dla ceny biletów.

Samochód elektryczny:

- Utrzymanie przywilejów poruszania się swobodnego po mieście (buspasy) oraz swobodnego parkowania jest rozwiązaniem błędnym. Przybywa tych pojazdów i będzie przybywać z uwagi na wskazane przywileje. Pojazdy będą blokować pasy dla komunikacji zbiorowej, co będzie powodować jej opóźnienia/ zwolnienie, w efekcie będzie ona tracić na atrakcyjności, a pasażerowie przesiądą się do własnych samochodów, które nadal są często w pełni konkurencyjne do komunikacji miejskiej (czas przejazdu i cena).

Transport wodny:

- To rozwiązanie tylko dla celów turystycznych / atrakcja turystyczna.

- Dla celów komunikacyjnych – nie sprawdzi się – ponieważ: jest to rozwiązanie sezonowe, na krótkim odcinku, wolne i nie mamy przyzwyczajenia korzystania z wody jako środka transportu (obawa przed wodą).

Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu

Poprzez formularz opinii po spotkaniu złożono 12 opinii (w tym jedna wypowiedź zdublowana). W formularzach poruszano m.in. następujące wątki:

- Rozwój transportu publicznego – poprzez tworzenie połączeń między dzielnicami oraz stawianie na punktualność i krótki czas podróży (bezkolizyjny transport szynowy).
- Rozwój kolei aglomeracyjnej – w tym propozycje lokalizacji dla kolejnych przystanków.
- Budowa dróg rowerowych wzdłuż linii kolejowych.
- Odstąpienie zakrytych cieków wodnych.
- Uwagi do planowanych inwestycji drogowych (Witkowice, Czyżyny), propozycje zmian dla istniejących i planowanych ulic, np. Trasa Balicka, Aleje Trzech Wieszców.
- Podniesienie jakości korzystania z przestrzeni publicznej poprzez tworzenie ciągów rowerowo-piesznych i stref uspokojonego transportu, usprawnienie komunikacji zbiorowej (ważna rola kolei aglomeracyjnej) i umożliwienie sprawnego poruszania się po mieście, wliczając w to dzielnice peryferyjne. W kontekście infrastruktury: rozszerzanie zasięgu MPEC i przestawianie miasta na odnawialne źródła energii (OZE).
- Sposób projektowania układów komunikacyjnych (pieszych, rowerowych i drogowych) – projektowanie urbanistycznie dla dominant, akcentów, placów, oraz dla obszarów przeznaczonych na tego typu inwestycje.



Mieszkanie

Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania

Podczas I części spotkania uczestnicy wypowiedzieli się na temat „Jak mieszka się w Krakowie w 2050 r. – wizje, oczekiwania, dylematy, wyzwania”:

- Apel o przestrzeganie zapisów MPZP, szczególnie w kontekście terenów zielonych a zabudową – kluczowe w kontekście zmian klimatu, budowanie na terenach podmokłych skutkuje podtopieniami i powodzią.
- Potrzebne jest „odbetonowanie” miasta, żeby m.in. unikać podtopień.
- Prawdziwa zieleń i to co pomaga i poprawia dostęp do przestrzeni dla osób z niepełnosprawnościami, dobra infrastruktura wokół domów jedno- i wielorodzinnych (przykład Kobierzyńskiej, gdzie nie było takiej infrastruktury).
- Miasto powinno być dostępne – ważne jest budowanie lokalnych społeczności, idea miasta 15-minutowego.
- Współpraca przy planowaniu przestrzeni z sąsiednimi gminami – obszary przy granicach miasta (np. Gmina Wieliczka i Kraków, np. wieś Czarnochowice – brać pod uwagę obszary leżące na lub przy granicy miasta).
- Osiedle Podwawelskie, Kobierzyńska, Pychowicka będą zdeterminowane teraz na podstawie starego studium, bo plany zagospodarowania dla tych terenów wchodzi w życie teraz. Obawa przed utratą terenów zielonych, ale także jakości życia mieszkańców, w centrum osiedla Podwawelskiego. Czy będzie możliwość dostosowywania tych planów, które wejdą w życie za niedługo do nowego studium?
- Osiedla rozproszone i niska zabudowa jest nieekonomiczna z punktu widzenia dewelopera. Ale należy mówić o innym zysku – zysku społecznym, np. cisza, spokój, zdrowie, stosunki dobrosąsiedzkie. To też są zyski i można je przeliczać na konkretne pieniądze. Zgadzając się na maksymalną zabudowę w ramach obecnych przepisów, prywatyzujemy zyski, uspołeczniamy koszty. Nie byłoby wielu problemów, protestów, gdyby można z właścicielami terenów pójść na kompromis: zabudowała mała, niska, 70-80% powierzchni biologicznie czynnej. Deweloper osiągnie zysk częściowy, miasto osiągnie zysk w spokoju, ciszy, zdrowiu mieszkańców. Przy projektowaniu zabudowy należy te aspekty brać pod uwagę i to są zyski miasta.
- Planując miasto, należy także myśleć o potrzebach mieszkaniowych osób, które nigdy nie będą miały zdolności kredytowej, ludzi, których nie stać na mieszkania u deweloperów. Mimo potrzeb mieszkaniowych niektóre bloki/ budynki pozostają niezamieszkałe, np. blok Kapelanka 6A na osiedlu Podwawelskim – w połowie niezamieszkały.
- Dużo się mówi o zrównoważonym rozwoju, ale nie jest to stosowane w Krakowie. Brakuje równowagi między interesem deweloperów a mieszkańców. Jest wrażenie, że plany powstają „na kolanie u deweloperów”. Konsultacje społeczne nie spełniają swojej funkcji – mieszkańcy składają propozycje, a uwagi w większości są odrzucane.

- Problemem jest budowanie nowych osiedli bez niezbędnej infrastruktury, bez placów zabaw itp. Deweloperzy wykorzystują te same miejsca parkingowe do kolejnych inwestycji, a efekt jest taki, że mieszkańcy nie mają, gdzie parkować. Innym problemem jest, że deweloperzy etapują swoje inwestycje w celu uniknięcia sporządzenia oceny oddziaływania na środowisko. Zagęszczają zabudowę, dzielą działki i w ten sposób powstaje jedno wielkie blokowisko bez terenów zielonych i skwerów, gdzie ludzie mogą odpoczywać – ten brak był szczególnie widoczny w czasie pandemii. W okolicach bloków mieszkalnych powstają biurowce, które mają przewidziane mało miejsc parkingowych. Ludzie pracujący w tych biurowcach parkują potem na miejscach mieszkańców, mieszkańcy nie mają, gdzie parkować i tworzy się tam kolejne strefy parkingowe. Planując biurowce, powinna być zapewniona większa liczba miejsc parkingowych dla pracowników i klientów. Buduje się aparthotele (np. koło Błonia), gdzie to jest deweloperka pod wynajem, a liczba miejsc parkingowych jak dla hoteli. W Krakowie mieszkańcom bardzo brakuje zieleni i tego, że jeżeli jest jakakolwiek zielona działka albo nawet dziedziniec zielony, deweloperzy te działki wykupują i stawiają tam kolejną zabudowę. Brakuje nawet małych, osiedlowych skwerów zielonych. Planując Kraków, należy zadbać, aby rozwój był zrównoważony między interesami deweloperów, a ludzi, którzy będą tam później mieszkali.
- Postulat, aby Kraków kierował się w stronę miasta 15-minutowego i zrównoważonego rozwoju. Należy dopuszczać zabudowę mieszaną, stawiać na wielofunkcyjność. W tym momencie bywa tak, że są enklawy biurowców, sypialnie i to powoduje bardzo duży ruch samochodowy pomiędzy tymi punktami. Idea miasta 15-minutowego zakłada, że w jednym kwartale mamy zabudowę mieszkalną, ale też miejsca pracy i miejsca usługowe, żłobki, przedszkola.
- W kontekście nowej zabudowy może warto postawić na wyższą niż niższą? Nieco wyższa zabudowa, ale nie wieżowce, bo krajobraz i panorama też są ważne w naszym mieście. Dobrze by było dopuścić w Studium wyższe parametry wysokościowe. Przykład: mamy osiedle 5 budynków 5-kondygnacyjnych i zajmują sporą przestrzeń. W ich miejsce postawienie 2-3 budynków 15-kondygnacyjnych zwalnia przestrzeń wokół nich. Można tak poprowadzić studium, a potem zapisy w planach, żeby wyznaczać konkretnie liczbę budynków i odległości między nimi, żeby 35-45% terenu było przeznaczone pod taką zabudowę, a wokół mamy teren zielony. To też rozwiązuje kwestię dróg – bo jak mamy osiedle 5-6 budynków to trzeba poprowadzić więcej dróg, niż jak mamy 2, ale wyższe budynki.
- W kontekście zieleni, to w planach można też zapisywać zieleni wysoką. Trawa nie jest tym, czego ludzie chcą, bardziej chcą większą zieleni: parkową, leśną. Dla rozwoju miasta jest ważne, aby zadbać o zapisy o wysokiej zieleni.
- Warto także rozważyć budowę parkingów kubaturowych i żeby były one zazielenione – zielone ściany, zielone dachy.
- Czy Kraków jest gotowy albo kiedykolwiek będzie na rozważenie zasad zabudowy śródmiejskiej? Wiadomo, jak źle brzmi dogęszczanie, ale rozlewanie się miasta też jest problemem. Może zabudowa śródmiejska powinna być dopuszczalna.
- Brakuje dialogu, jeśli chodzi o kwestie mieszkaniowe. Warto rozważyć powołanie zespołu, w skład którego wchodziłaby strona społeczna w postaci NGO, strona deweloperska, urzędnicy i radni. Żeby wspólnie i szeroko patrzyli na problem zabudowy miasta.
- Kluczowe będzie zwrócenie uwagi na chaos przestrzenny. Wiele osiedli z lat 50., 60., 70. były faktycznie planowane przez urbanistów. Ostatnie 20-30 lat w całej Polsce, planowanie jest oddane w ręce prywatnych firm deweloperskich, które traktują miasto

i zabudowę wyższą i gęstą nie jako fragmenty miasta, które mają ze sobą współgrać, tylko pojedyncze działki odseparowane od siebie, zupełnie niespójne. Miasto powinno móc wymusić na inwestorach pewne standardy urbanistyczne tych osiedli: żeby były funkcjonalne, żeby miały małe skwery, zieleni, żeby były spójne z otoczeniem (żeby nie było wycięcia kawałki działki i docięcia bloku w kształcie trójkąta – to z urbanistyką ma niewiele wspólnego). Nowe osiedla wyglądają jak nowotwory na istniejącej zabudowie i zamiast rozwijać miasto tworzą chaos przestrzenny, często na sieci dróg starych wsi, które nie przystają do gęstszej zabudowy.

- Zabudowa niska nie jest najbardziej efektywną formą zagospodarowania, niemniej będziemy mieć jej dużo. Dlatego należy rozważyć promocję zabudowy szeregowej. Będzie bardziej efektywna transportowo i pod względem dostępu do usług.
- Wyzwaniem jest kwestia budownictwa komunalnego i dostępności cenowej mieszkań. Może Miasto powinno samo więcej działać, będąc takim niejako deweloperem, tworząc nie tylko mieszkania socjalne, ale też komunalne. Dzięki temu będziemy mogli wpłynąć na rynek mieszkaniowy i też wyznaczyć trendy, standardy urbanistyczne. Należy także pochylić się nad kwestią najmu krótkoterminowego (Airbnb itp.)
- Jak planować miasto pokazał Jan Gehl i w tym kierunku powinien iść Kraków. Obecnie, brakuje konsekwencji w decyzjach, przykładem tego jest Superścieżka – urwany temat. Miasto powinno być zwarte z zagwarantowaną infrastrukturą publiczną, ale na razie w Krakowie to nie funkcjonuje.
- Krakowianie uciekają – nie tylko starsze osoby, ale młode też. Pojawiają się głosy, że tu nie da się żyć. To jest problem, którym należy się zająć.
- 4590 ha w obecnych planach jest przewidziana pod zabudowę jednorodziną w Krakowie. Problem jest taki, że niektóre osiedla (Osiedle Wolica, Przylasek Wyciąski, Przylasek Rusiecki, Dzielnica XVIII Nowa Huta) nie mają żadnych planów, są ujęte w planach obszarów przyrodniczych i w Studium, które obecnie funkcjonuje, zostały te osiedla pokrzywdzone. Na 900 ha 700 ha jest całkowite wyjęte spod zabudowy. Tylko obszary, które dotychczas są zabudowane i trochę marginesu zostawiono są pod zabudowę. Reszta to tereny zielone, które mają służyć miastu. Mieszkańcy Krakowa jeżdżą do Niepołomic korzystać z terenów zielonych, bo w mieście się duszą. A mieszkańcy ww. osiedli tereny, które posiadają od pokoleń, chcą wykorzystać pod zabudowę (np. dla dzieci). Złożono kilkaset wniosków o umożliwienie zabudowy jednorodzinnej na tych działkach. Wyznaczanie obszarów biologicznie czynnych jest ważne, ale powinno przebiegać w stosunku do działki. Taka sama zasada powinna obowiązywać w mieście. A wykazywanie zieleni poza centrum miasta, tylko po to, żeby procent zieleni się zgadzał odczuwane jest za krzywdzące.
- W dzielnicy XVII, według podanych informacji, jest dużo niewykorzystanych terenów do zabudowy jednorodzinnej. Plan zagospodarowania przestrzennego dla Grębatowa, Luboczy w zasadzie preferuje zabudowę szeregową lub bliźniaczą, domy jednorodzinne (jeśli powstają) muszą mieć 16 metrów szerokości do działki i zabudowa bliźniacza 12 metrów sześciennych. Miasto stara się tam utworzyć obszar przyrodniczy (najpierw próba wprowadzenia w całości, teraz etapami), już w zeszłym tygodniu na sesji zajmowano się mpzp dla obszaru przyrodniczego etap B - podetap B2. Na tym etapie 98% obszaru przyrodniczego ma być na terenach prywatnych. Czy Miasto zamierza w jakiś sposób wykupić te tereny, żeby były zielone, a nie że prywatni właściciele będą zielone tereny w mieście sponsorować, a 100 metrów obok ktoś będzie mieszkał w pięknych drogich willach i patrzył na prywatne tereny zielone. Było ponad 1100 wniosków (dla obszarów przyrodniczych), w zasadzie wszystkie zostały nieuwzględnione. Wydaje się, że zabudowa

niska będzie miała przyszłość, ona mogłaby się pojawić na tych terenach. Ludzie będą coraz bardziej zamożni i będzie ich stać na mieszkanie w domach jednorodzinnych. Nie będą musieli mieszkać w szeregówkach, będzie ich stać na mieszkanie w domach jednorodzinnych. Należy wstrzymać być może dalsze uchwalanie planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów przyrodniczych, natomiast zająć się tym, czy miasto będzie w stanie wykupić te tereny.

- Szeregówki i bliźniaki to przepis na dramat komunikacyjny i problem, z jakimi spotykają się miasta ze Stanów Zjednoczonych. To przepis na zabetonowanie miasta drogami i odprowadzeniem wody. Miasto powinno przemyśleć ilość wymaganych miejsc postojowych w nowych budynkach, bo obecne wskaźniki determinują skalę garaży podziemnych, a co za tym idzie ograniczenie zieleni. Należy postawić na komunikację publiczną (zwiększenie ilości samochodów wpływa też na ilość koniecznych dróg, co wpływa na problem z odprowadzeniem wody z miasta). Należy maksymalizować zabudowę tam, gdzie jest istniejąca infrastruktura. Rozlane miasta to wysokie koszty związane z rozbudową infrastruktury komunikacyjnej, wodociągowej, kanalizacyjnej, społecznej. Należy dążyć do stworzenia miasta policentrycznego, miasta 15-minutowego, gdzie ograniczy się ruch do niezbędnego minimum, dzięki zapewnieniu większości potrzeb na miejscu. Należy dopasować funkcję mieszkaniową do funkcji aglomeracyjnej Krakowa: miasto musi się ciągle rozwijać i nie można zapomnieć o aglomeracyjnym charakterze miasta (miasto musi być miastem, a nie wsią) czy o tradycji Krakowa - pierwotnie Kraków był zabudowany kamienicami, a nie domkami jednorodzinnymi i szeregowką jak obecnie się sugeruje. Miasto musi być zdrowe, musi się rozwijać.
- Tereny pod zabudowę na peryferiach miasta za kombinatem hutniczym nie rozwiązują zupełnie problemu braku terenów pod zabudowę mieszkaniową w mieście.
- Miasto ze względu na koszty infrastruktury, ulic, nie stać na dalsze rozlewanie. Miasto urośnie w pionie albo w poziomie. Wersja w pionie wydaje się mieć więcej zalet, bo mniej infrastruktury trzeba będzie wybudować od zera.
- Kraków ma olbrzymie tereny zielone w porównaniu z miastami w Europie. Tylko głównie są to tereny nieurządzone albo nieużytki. Miasto nie wykupuje takich terenów i nie urządza na nich parków.
- Nowo projektowana zabudowa powinna mieć cechy miasta zrównoważonego posiadać infrastrukturę (rozumianą jak drogę czy komunikację) dostępność do usług publicznych (rozumianych jako szkoła, przedszkole, żłobek, przychodnia). Obecnie niezbędnym elementem każdego osiedla powinna być dostępność terenów zielonych (poprzez projektowanie parków, skwerów, ale również realną powierzchnię biologicznie czynną, która często po wszelkich odbiorach znika lub jest pokrywana kostką brukową). Należy też zwrócić uwagę na to, że współczynnik miejsc parkingowych którego maksymalną wartość przyjęto na poziomie 1,2 przy braku ogólnodostępnych parkingów jest powodem konfliktów społecznych.
- Peryferie Krakowa rozwijają się niejednokrotnie zdecydowanie mniej intensywnie niż tereny gmin do nich przylegających. Rozwój takich terenów pomoże to Krakowowi stać się aglomeracją (np. tereny pomiędzy ulicą Igołomską, linią kolejową i Wisłą – te tereny ciążą bardzo mocno w kierunku Niepołomic, mieszkańcy tych terenów w znacznej ilości pracują, robią zakupy, edukują dzieci, odpoczywają w Niepołomicach).
- Stare osiedla są zielone, ale mają niską ilość miejsc parkingowych. Obecny wymóg lokowania 1,2 miejsca parkingowego na mieszkanie oznacza, że w przypadku budynków 5-piętrowych o typowej powierzchni zabudowy tzn. ok. 30 proc. powierzchnia parkingów musi być porównywalna z powierzchnią terenu całego osiedla. Większość parkingów jest

lokowana pod ziemią, w tym część pod budynkami, ale oznacza to też, że na powierzchni nie można urządzić prawdziwych terenów zielonych, takich jak np. znajdują się wewnątrz kwartałów w Nowej Hucie. Wydaje się czasami, że większa ilość miejsc parkingowych to rzecz korzystna dla miasta, ale niestety tak nie jest i czasem chcąc dobrze dewastujemy przestrzeń miasta.

- W kontekście terenów zielonych warto poruszyć temat tzw. „green belts”, czyli ponadlokalnych korytarzy zieleni, umożliwiających komunikację pieszą i rowerową w terenach zielonych. Krakowskim przykładem może być Młynówka Królewska. Powinno się projektować tereny umożliwiające komunikację międzyosiedlową w całym mieście, np. zielony pas od Wesolej na wschód, zielony pas od Łąk Nowohuckich do Łęgu i Czyżyn. Zielony pas na południu Krakowa. Tego typu tereny zielone można zaplanować w ponaddzielnicowym planie – czyli Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, bo trudno jest je ująć w pojedynczych MPZP.



PRACA WARSZTATOWA PODCZAS SPOTKANIA MIESZKANIE



Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania

Podczas rozmów warsztatowych dyskutowano na następujące tematy:

- Rozwój zabudowy mieszkaniowej – gdzie wyznaczać nowe tereny mieszkaniowe? Gdzie dogęszczać zabudowę?
- Jak zadbać o wysoką jakość nowych przestrzeni/ nowej architektury – wytyczne, ograniczenia, inspiracje.
- Projektowanie nowych terenów mieszkaniowych – o czym pamiętać w zakresie infrastruktury?
- Dzielnice i osiedla – jakich usług i infrastruktury brakuje?
- Mieszkania do mieszkania czy do inwestowania – w kontekście wyludniania się centrum i okolic.

Rozwój zabudowy mieszkaniowej – gdzie wyznaczać nowe tereny mieszkaniowe? Gdzie dogęszczać zabudowę?

Wnioski ogólne:

- Obowiązujące studium uwarunkowań nie jest aktualne i nie uwzględnia zmian przestrzennych, jakie zostały już wprowadzone, dlatego nie powinny być teraz dalej procedowane (w oparciu o „stare studium”), a następnie uchwalane kolejne miejscowe plany. Podobnie nie powinny być wydawane decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu (WZiZT) w oparciu o obecne – nieaktualne w swoich zapisach – studium.
- Główną zasadą, jaką powinni kierować się decydenci przy podejmowaniu decyzji o dogęszczaniu miasta, powinna być zasada „dobrego sąsiedztwa”:
 - zapewnienie odpowiednich odległości od sąsiadujących budynków, aby nie patrzeć w okna sąsiada (zły przykład - osiedle Avia – zbyt duża intensywność zabudowy, zbyt małe odległości od budynków, za mało terenów zielonych, brak wysokiej zieleni, brak zabezpieczenia miejsc parkingowych);
 - zastosowanie wysokiej zieleni pomiędzy budynkami a nie tylko trawnik;
 - zadbanie o dobro obecnych mieszkańców tj. nie pogorszenie komfortu zamieszkania w związku z wprowadzeniem nowych terenów i nowej zabudowy;
 - uwzględnienie przyszłych oddziaływań nowej zabudowy mieszkaniowej na istniejący układ urbanistyczny, funkcjonalność i dostępność do usług, komunikacji, a także zwrócenie uwagi na aspekty społeczne (więzi, wspólna przestrzeń itp.).
- Przy wprowadzaniu nowej zabudowy, dogęszczaniu miasta należy zabezpieczyć także stosowny rozwój infrastruktury drogowej, usług, terenów zielonych, tak aby nie powstawały same budynki mieszkalne a dookoła pustka, nawet brak miejsc parkingowych.
- Dobrym wzorcem jest układ urbanistyczny Nowej Huty – bliskie sąsiedztwo budynków mieszkalnych (bloków), ale z wysoka zielenią, „oddechem” pomiędzy nimi, urządzoną zielenią, dobre rozmieszczenie usług powodujące ograniczenie do minimum konieczności przemieszczania się – takie podejście powinno być stosowane przy podejmowaniu decyzji o lokalizacji kolejnych terenów mieszkaniowych.

- Dokonanie analizy wyburzanych obiektów pod kątem możliwości wprowadzenia na ich miejsce wyższej zabudowy mieszkaniowej.
- Zwiększenie obszarów objętych formą parku kulturowego – dobre narzędzie do ochrony przed niekontrolowaną i niefunkcjonalną zabudową.
- Wprowadzanie w budynkach wielorodzinnych usługowych parterów (lokalizacja usług, obiekty handlowe w parterach budynków).
- Większa rola (wiodąca) miasta w zaprojektowaniu nowych osiedli jako całościowa koncepcja rozwoju danego terenu a nie niekontrolowana zabudowa w oparciu o wydawane WZiZT – zły przykład osiedle Ruczaj i ul. Kobierzyńska.
- Opinia zgłoszona przez uczestnika online: Zabudowa mieszkaniowa powinna powstawać w tych miejscach, gdzie jest już istniejąca infrastruktura. Powinno budować się wyżej i gęściej, tak aby zapobiec rozlewaniu się miasta. Należy przełamać barierę budowania wysokich budynków – są miejsca, gdzie można bez problemów umieścić takie budynki, np. tam, gdzie były one pierwotnie planowane - czyli okolice Unity Center i „błękitka”. Kiedyś był plan na aleję wieżowców. Nie oznacza to, że chodzi tylko o wieżowce. Mogą to być budynki niższe niż wieżowce, a wyższe niż obecnie miasto dopuszcza. Coraz więcej miast w Polsce dopuszcza wysoką zabudowę - Wrocław, Poznań, Warszawa, Katowice, a nawet Rzeszów. Kraków jest wyjątkiem pod kątem wysokości zabudowy, a Kraków jako drugie największe miasto w Polsce nie powinno odstawać od reszty. Zabudowa powinna być stricte powiązana z rozwojem komunikacji miejskiej, tak aby minimalizować ilość konieczności samochodów. Miasto powinno obniżyć współczynniki miejsc postojowych z uwagi na wysoki koszt realizacji wielopoziomowych podziemnych parkingów, przez co inwestorzy realizują je w jednym poziomie, przez co zabudowywane są całe działki. Drogich miejsc postojowych nikt nie chce kupować, co jest problemem dla inwestorów. Zabudowanie całej działki powoduje konieczność wycinki drzew. Zajęcie się kwestią parkingów pomogłoby doprowadzić wygląd „mieszkaniówki” do tego co jest społecznie akceptowane tj. wyższa i gęstsza zabudowa z drzewami pomiędzy budynkami. To przez parkingi nie da się sadzić drzew pomiędzy budynkami, bo tworzenie wzmocnionej konstrukcji nad parkingami też jest kosztowne, a drzewa nie rozwijają się należycie. Miasto powinno otwierać całe kwartały mieszkaniowe do zabudowy tak, aby tworzyć nową, zdrową zabudowę w myśl miasta 15-minutowego, gdzie zapewniony byłby odpowiedni miks mieszkań, biur, usług i infrastruktury komunikacyjnej i publicznej. Stworzenie takich nowych centrów pozwoliłoby wizerunkowi zyskać na kreowaniu zabudowy dobrej jakości.

Proponowane lokalizacje dla nowych terenów mieszkaniowych:

- Dzielnica Nowa Huta – w obrębie tej dzielnicy powinny zostać wytyczone nowe tereny pod zabudowę, ale jednorodzinna i szeregowa/bliźniacza. Ponadto należy wykorzystać tereny przemysłowe (w ramach Nowej Huty Przyszłości) na nowe tereny mieszkaniowe i tereny zielone
- Nowa Huta (wschód) – umożliwić przekształcenie terenów posiadanych „z dziada pradziada” na tereny pod zabudowę jednorodzinna, niską - pozytywnie rozpatrywać wnioski mieszkańców w tym zakresie.
- Nowe tereny mieszkaniowe powinny być wprowadzane jako linia zabudowy przy ulicach, gdzie jest już dostęp do mediów:
 - Wzgórza Krzesławickie, wzdłuż ul. Łuczanowickiej – przynajmniej jedna linia zabudowy;

- Okolice ul. Insurekcji Kościuszkowskiej i ul. Powstania Styczniowego, okolice ul. Głogowiec – zabudowa jednorodzinna
- Zablockowane obecnie tereny prywatne jako tereny zielone dla utrzymania wymaganych parametrów dotyczących zazielenienia miasta (tj. Bodzów ul. Widłakowa, ul. Bodzanowska oraz Nowa Huta – os. Wolica, Przylasek Rusiecki, Przylasek Wyciąski). Postulat, aby te tereny uwolnić i przeznaczyć pod zabudowę jednorodziną.
- Rozważenie wprowadzenia wyższej zabudowy do 15 pięter w ramach Nowe Miasto na Rybitwach oraz Nowa Huta Przyszłości (nie ograniczać się tylko do inwestycji, ale także zaprojektować nowe tereny mieszkaniowe, usługowe, funkcjonalnie powiązane).

Jak zadbać o wysoką jakość nowych przestrzeni/ nowej architektury – wytyczne, ograniczenia, inspiracje.

Spostrzeżenia generalne:

- Należy maksymalnie uszczegóławiać MPZP – wzorem Kopenhaga – zapisy powinny być jasne dla inwestorów: co wolno a czego nie;
- Należy wymusić na poziomie MPZP/WZ spójności projektowanych osiedli/ bloków z zasadami urbanistyki, kontekstem otoczenia:
 - Zachowanie odległości między budynkami;
 - Zapewnić tworzenie jednostek sąsiedzkich (miejsc spotkań/usług dla mieszkańców);
 - Umiejscowienie/ kształt budynku;
 - Unikać budynków dociętych do kształtu działki;
- Nowe budynki powinny wpisywać się w kontekst/ styl/ kolorystykę otoczenia – np. nawiązywać do kontekstu dzielnicy – przemysłowe Zabłocie czy Grzegórzki;
- Należy wzmocnić rolę plastyka miejskiego w kształtowaniu estetyki osiedli – walka z „pastelozą”;
- Należy dopuszczać wysoką zabudowę zamiast gęstej niskiej zabudowy, równocześnie uwolnioną przestrzeń przeznaczać na zieleń;
- W przypadku zabudowy jednorodzinnej/bliźniaczej jasne i egzekwowalne wytyczne co do np. kolorystyki elewacji, parametrów dachu;
- Należy ujedlinić wysokość zabudowy w ramach poszczególnych obszarów – w osiedla domków jednorodzinnych nie można wpuszczać wysokich bloków jak na ul. Bochenka;
- Należy zaktywizować i włączyć urbanistów w tworzenie i kreowanie MPZP – brakuje śmiałych założeń urbanistycznych, plany utrwalają istniejący stan, nie kreują nowej tkanki;
- Współczynnik powierzchni biologicznie czynnej powinien być niższy dla zabudowy jednorodzinnej i bliźniaczej – dopuścić intensywniejszą zabudowę jednorodziną np. 4 ary.
- Należy promować zabudowę szeregową zamiast typowo jednorodzinnej/willowej.
- Opinia zgłoszona przez uczestnika online: Miasto nie powinno narzucać architektury, bo poprzez narzucanie inwestorom pewnych wytycznych, może ograniczyć ilość zabudowy lub zniechęcić inwestorów. Szczególnie zapisywanie takich wytycznych w Studium może być niewłaściwe, szczególnie w kontekście planowania długoterminowego. Są miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, gdzie wpisany jest rodzaj dachu, np. dwuspadowy obłożony dachówką ceramiczną. Obecnie tworzy się raczej dachy płaskie, bo budynki wyglądają nowocześniej. Jest to przykład dość prosty, ale dobrze obrazuje, że nie

jesteśmy w stanie przewidzieć jak będzie wyglądała architektura za 10/20/30 lat. Jeśli natomiast znajdzie się inwestor chętny zrealizować inwestycję z przepychem i rozmachem, w tym architektonicznym, to miasto powinno go w tym wspierać, szczególnie jeśli taka inwestycja może przydać się miastu w jego promocji, jako miastu przyjaznemu inwestorom, o co liczne miasta zabiegają. Miasto powinno promować inwestorów, którzy mogą kreować całe kwartały mieszkaniowe, ponieważ jest to szansą na stworzenie wartościowej mieszkaniówki. Pojedyncze budynki mieszkalne są „plombami” i ich wpływ na miasto jest mały.

Wytyczne

- Zwracać się o pomoc/ odwoływać się do autorytetów, urbanistów, autorów sprawdzonych rozwiązań/ modernistycznych osiedli, wzorować na takich założeniach jak Kurdwanów, Stara Nowa Huta, Nowe Żerniki we Wrocławiu upowszechniając:
 - Zieleń parkową w ramach osiedli;
 - Zieleń przyuliczną;
 - Ludzką skalę zabudowy;
 - Punktowe wieżowce;
 - ◆ Większość bloków do 5 kondygnacji;
 - ◆ Spójność zabudowy na dużym obszarze – spójne kompleksy urbanistyczne;
 - ◆ Wewnątrz osiedli ulice z uspokojonym ruchem;
- Należy zadbać o przestrzeń wspólną – place miejskie do zawiązywania więzi społecznych, np. Osiedle Oficerskie - najbliższa przestrzeń wspólna to Park Lotników w odległości 30 min spaceru → rozmowa z sąsiadem na chodniku już blokuje ruch.
- W starej zabudowie mieszkaniowej dbać o ujednoczenie/spójność kolorystyczną i układ stolarki okiennej, ukrycie kabli antenowych i innych instalacji znajdujących się na elewacji budynków.
- Promować wysoką jakość materiałów, ale nie jedynie na etapie oddania inwestycji, ale także pod kątem tego jak budynek będzie się starzeć (kolorystyka, materiał łatwy do czyszczenia).
- Promować dostępność mieszkań co najmniej 3-pokojowych – trendem jest praca zdalna – potrzebny osobny pokój na „funkcje biurową” – mieszkania coraz częściej stają się miejscem godzenia aktywności zawodowej z rodzinną.
- Promować mieszkania o dobrym dostępie do światła dziennego (często większy metraż gubi się w labiryntach korytarzy i nieustawnych krzywiznach bez dostępu do naturalnego światła).
- Dbać o dostępność mieszkań z widokiem na więcej niż jedną stronę świata.
- Najbardziej pożądanym widokiem z okna jest zieleń, nie sąsiada z naprzeciwka czy parkingi;
- Preferowana zwiększona odległość zabudowy od granicy działki (więcej niż pozwala ustawa, by „nie wiedzieć co sąsiad gotuje na obiad”).
- Nie należy grodzić osiedli – podjąć działania na rzecz likwidacji już ogrodzonych – przywracać naturalne połączenia piesze.
- Zadbać o zabezpieczenie mieszkańców przed zanieczyszczeniem światłem (latarnie, oświetlenie części wspólnych).
- Wspierać i wyznaczać rozwój tkanki mieszkaniowej w oparciu o obszary zabudowy kwartałowej/ pierzowej z usługowymi parterami.

- Walka z „reklamozą”: uporządkowanie witryn sklepowych i ogrodzeń nie tylko na obszarze parków kulturowych – przykład Kalwaryjskiej.
- Osiedla komunalne mogą wyznaczać pozytywne trendy w zakresie jakości budownictwa, otoczenia i urbanistyki osiedli – Przyzby Zalesie jako wzorzec (wzmocnienie roli miasta jako dewelopera i kreatora rozwiązań urbanistycznych).
- Dobre przykłady: Dąbrówka pod Poznaniem – suburbia z układem urbanistycznym (przy współpracy dewelopera z gminą).

Projektowanie nowych terenów mieszkaniowych – o czym pamiętać w zakresie infrastruktury?

Pożądana infrastruktura obszarów mieszkaniowych

- Najczęściej i w pierwszej kolejności wymieniano dostęp do podstawowej infrastruktury: do wody i kanalizacji, energii elektrycznej oraz zapewnienia dostępności do gazu. Posiadanie chodników oraz dostępu do dróg publicznych na obrzeżach Krakowa stanowi problem według uczestników, a jest niezbędnym składnikiem każdego terenu mieszkaniowego. Coraz ważniejszym składnikiem dostępności komunikacyjnej do obszarów mieszkaniowych staje się dostęp do komunikacji szynowej (bliskość przystanków tramwajowych) oraz bliskość taras rowerowych.
- W dalszej kolejności wskazywano na niezbędne usługi publiczne, w tym edukacyjne i społeczne. Według rozmówców na osiedlu mieszkaniowym musi być szkoła, przedszkole, przychodnia zdrowia oraz żłobek/ki (ten ostatni element – to najbardziej widoczny brak, a powinien zależeć od ilości osób mieszkających w danym, miejscu a nie obszaru terytorialnej jednostki).
- Powinno się zapewnić konieczną infrastrukturę parkingową (przelicznik 1,2) na mieszkanie, wymusza to budowę parkingów kubaturowych co jest mało realne i możliwe. Część rozmówców przekonywała, że właściwym przelicznikiem jest 2,5 na mieszkanie. Większość uczestników dostrzegła problem, kolizję między miejscami na parkingi a zielenią dostępną dla mieszkańców.
- Jako podstawowe dla osiedli w Krakowie postulowano budownictwo wysokie, argumentując, że tylko w tak zbudowanym osiedlu jest możliwa zorganizowana zieleń. Tereny zielone są powszechnie pożądane, a ich obecność stanowi wymagany standard zamieszkania. Na osiedlu mieszkaniowym powinny istnieć zagospodarowane tereny zielone jako miejsca spotkań, odpoczynku i rekreacji. Jak wymóg konieczny powinno się dobrze zaprojektowaną zieleń zapewnić na nowych obszarach mieszkaniowych. Potrzebny jest nowy / wyższy współczynnik zielonej powierzchni czynnej na terenach mieszkaniowych. Przy okazji zwrócono uwagę na pewnego rodzaju przekłamanie, że na wizualizacjach inwestycyjnych przedstawia się roślinność wysoką paroletnią a w rzeczywistości dopiero sadi się od podstaw. Proponowanym rozwiązaniem jest sadzenie roślinności paroletniej wysokiej.
- Idealna infrastruktura dla modelowego nowego osiedla mieszkaniowego (budynki wielorodzinne) to: przedszkole, żłobek, szkoła, biblioteka (świetlica, dom kultury), place zabaw i tereny rekreacyjne z urządzeniami sportowymi dla wszystkich, a także urządzona zieleń wspólna dla wszystkich oraz miejsce na ogrody społeczne. Dodatkowo ogólnodostępne kosze na śmieci, wybieg, miejsce dla spacerów i zabaw z psami

(ogrodzone). Obecnie pożądana jest także sieć światłowodowa i miejsce do ładowania samochodów elektrycznych.

- Coraz ważniejsze są parkingi nie tylko dla samochodów, ale dla innych pojazdów, bezpieczne miejsca do zaparkowania dla rowerów i hulajnóg.
- Koniecznym elementem infrastruktury jest także oświetlenie dróg, ścieżek, placów zabaw i rekreacji, terenów wspólnych spotkań oraz przejść dla pieszych (ważne, aby starać się je zapewnić z odnawialnych źródeł energii).
- W osiedlach, obszarach zabudowy jednorodzinnej należy również pamiętać o małej retencji, zbiornikach wodnych.
- Nowe tereny mieszkaniowe powinno się projektować z dala od emisji hałasu i emisji zanieczyszczeń.
- Opinia zgłoszona przez uczestnika online: należy promować dobry rodzaj zabudowy i robić wszystko co się da, aby wdrażać go w życie, ale nie da się tego odgórnie nakazać. Inwestorzy są różni i nie każdy ma wielki kapitał w gotowości. Nie można narzucać na inwestorów tworzenie funkcji, które należą do zadań miasta jak tworzenie parków, budowanie infrastruktury komunikacyjnej, społecznej, itd. Inwestorzy nie prowadzą sklepów spożywczych, przedszkoli itd., mogą jedynie wynająć taką powierzchnię. Natomiast wynajęcie takiej powierzchni jest ryzykiem inwestycyjnym, co nie jest bez znaczenia chociażby dla instytucji finansujących tych inwestorów. Zatem trzeba wypracować takie mechanizmy, które pozwolą na zapewnienie infrastruktury przy racjonalnym podejściu do kwestii finansowych. Należy aktywizować tereny należące do gminy. Należy kontynuować ideę tworzenia parków kieszonkowych. Spektakularne projekty parkowe są fajne, natomiast mieszkańcy bardziej oczekują dużej ilości parków. W pierwszej kolejności należy utworzyć jak największą ilość parków na zasadzie wstawienia podstawowych funkcji jak alejki, ławki i kosze, a dopiero w dalszym kroku ulepszanie tych parków o niezwykle elementy. Niezbędne jest zapewnienie wysoko wydajnej komunikacji publicznej. Należy ograniczyć ruch samochodowy z uwagi na już i tak zakorkowany Kraków oraz specyfikę jego lokalizacji w kotlinie, co ma bezpośrednie przełożenie na smog.

Obecne problemy z infrastrukturą:

- Kłopoty komunikacyjne Parku Rzecznego Wilga i ul. Rzemieślniczej, brak pewności czy trasa Łagiewnicka i Pychowicka rozwiążą problem;
- Stare Podgórze:
 - głos przeciw rejonizacji szkół;
 - problemy z parkowaniem na Starym Podgórzu.
 - hałas komunikacyjny, trąbienie, dzwonienia tramwajów (głośne) ul. Kalwaryjska
 - ul. Kalwaryjska – chodnik poszerzony kosztem drogi, pojawił się postulat, aby w kilku konkretnych miejscach trzeba odmienić relację (stwierdzenie, że puste lokale sklepowe przy Kalwaryjskiej są efektem zmian w ruchu komunikacyjnym).

Dzielnice i osiedla – jakich usług i infrastruktury brakuje?

Temat rozmowy: Nie tylko budowanie jest odpowiedzią na potrzeby mieszkaniowe – zasób mieszkaniowy Krakowa to 50% osiedla (głównie tzw. modernistyczne, spadek po PRL-u) – jak o nie zadbać?

- Nie pozwalać na nadbudowę budynków / bloków. Nie wolno pozwolić na zniszczenie, zatracenie modernistycznych układów osiedli oraz zieleni, jaka je otacza. Nie można także pozwolić na zatracenie architektury samych budynków. Niestety obserwuje się w Krakowie, że poprzez tego typu działania znikają piękne modernistyczne osiedla – przykład: ul. Praska i chęć wycięcia drzew na parkingi.
- Stan techniczny osiedli modernistycznych i tych późniejszych z PRL-u jest bardzo dobry. Przykład – osiedle: Podwawelskie, Nowa Huta, F. Nullo, Dworcowa, Kozłówek.
- To co szwankuje to obszar współdziałania pomiędzy wydziałami Urzędu Miasta Krakowa np. Wydziałem Planowania i Wydziałem i Edukacji – obserwuje się brak przepływu informacji w zakresie np. przewidywania inwestycji edukacyjnych (szkoły) w tych osiedlach.

Temat rozmowy: Rewitalizacje, adaptacje istniejących starych biurowców na nowe funkcje – funkcje mieszkaniowe. Czy to możliwe? Czy to słuszny kierunek?

- Kierunek tylko częściowo możliwy do realizacji – trzeba patrzeć na normy inne dla mieszkań, a inne dla budynków o przeznaczeniu biurowym (m.in.: minimum 3h dziennie światła dziennego w pomieszczeniach mieszkalnych) – nie zawsze w tego typu budynkach można to zapewnić, część wewnątrz jest niedoświetlonych. Z punktu widzenia wewnątrz – często są to przestrzenie otwarte przystosowane do swobodnej aranżacji wewnątrz – tutaj problemów technicznych nie ma.
- Fragmentarycznie będzie możliwość takich adaptacji, ale tylko fragmentarycznie – ze względu na inne normy (jak wyżej) dla biurowców i budynków mieszkalnych.
- Często wokoło nie ma wystarczającej ilości miejsc parkingowych – w sytuacji zamiany na mieszkania z pewnością rodziłyby się problemy, gdzie zaparkować samochody mieszkańców.

Temat rozmowy: Miasto 15 – minutowe, samowystarczalność dzielnic – które dzielnice / osiedla mieszkaniowe już są 15-minutowe, a które jeszcze nie – czego brakuje (jakich funkcji)?

- Wszystkie stare osiedla krakowskie są już od zawsze 15-minutowe, przykładowo Dębniki – to typowe 15 minutowe osiedle / zabudowa.
- Można przyjąć taką granicę, że osiedla budowane do lat 80-tych są 15-minutowe, a te późniejsze już nie. Co ważne – tę 15-minutowość nie musi wyznaczać niska zabudowa, to są zarówno osiedla o niskiej, jak i wysokim zabudowie (przykład: osiedle Podwawelskie, osiedle Dywizjony 303). Osiedla te mają wewnątrz: usługi (sklepy, cukiernie, drobne usługi: fryzjer, dorabianie kluczy, kosmetyczka, naprawa komputerów, itp.), szkoły i przedszkole oraz zieleni.
- Przykład przeciwstawny: osiedle Dywizjonu 303 i Avia – osiedle Dywizjonu 303 ma to „coś” a Avia nie ma. O tym czy osiedle jest przyjazne do życia decyduje: zieleni i przestrzenie wspólne. Możliwe, że także w Avii to się z czasem rozwinie.

- Należy bezwzględnie dbać o zielen w osiedlach – cechą dobrego osiedla jest nie tylko 15 minut dojazdu do sklepu, ale też bycie w przestrzeni przyjaznej, zielonej. Zielen powinna być różnorodna – także (a może przede wszystkim) wysoka. To trzeba wymusić na deweloperach podejmujących się obecnie i w przyszłości inwestycji mieszkaniowych – teraz często zielen ostatecznie jest w postaci trawnika z rolki, który pojawia się wokoło nowego bloku, a to zdecydowanie za mało. Koniecznie należy to jednoznacznie wpisać w dokumenty planistyczne i egzekwować przy pozwoleniach inwestycji do użytkowania – zielen wysoka plus niska.
- W osiedlach brakuje miejsc postojowych dla samochodów.
- Teren otwarty w osiedlach nie jest z gumy. Nie można w nieskończoność zajmować go przez samochody. Nie można zamienić całej zieleni na parkingi. Potrzebne są strukturalne rozwiązania tematu parkowania / trzymania samochodów pod blokami. Należy przypisać miejsca parkingowe do mieszkańców. Wprowadzić nakaz wykazania się - jako właściciel pojazdu – miejscem, gdzie parkujesz.
- Obserwuje się już dogęszczanie osiedli (dodatkowo zabudowa mieszkaniowa), ale to pociąga za sobą rozbudowy oferty usługowej – np. nie buduje się dodatkowych szkół, co w efekcie wymusza migracje dalsze mieszkańców osiedla (np. do szkół) i generuje niepotrzebny ruch samochodowy itp. W efekcie zatracą się 15-minutowość osiedla.

Pozostałe opinie zgłaszane przy tym temacie:

- Dawniej szedł tzw. „walec wyłączeniowy” i można było swobodnie kreować przestrzeń, myśleć, planować urbanistycznie, teraz to jest bardzo utrudnione. Nie można tak po prostu uwolnić dużej przestrzeni do swobodnego projektowania.
- Nowe osiedla często są jednorodne pokoleniowo (co nie jest dobre) – przykład Avii: w zasadzie mieszkają tam osoby około 30-letnie, młode, nie ma tam ludzi starszych. Kiedy jest taka różnorodność pokoleniowa, to lepiej się mieszka.
- Na terenach miejskich należy bezwzględnie przewidywać/ realizować zielen (parki, skwery, itp.) – nie przeznaczać tego pod zabudowę mieszkaniową czy inną.
- Bilans terenów zielonych Krakowa może pozornie jest nie najgorszy, jednak w rzeczywistości duża ich część to prywatne własności mieszkańców miasta, pola uprawne czy nieużytki na obrzeżach Krakowa. Właściciele tych działek nie są zainteresowani, aby to były tereny zieleni – chcą mieć możliwość ich sprzedaży (generowanie kapitału). Natomiast tereny miejskie powinny być zazieleniane. Tereny prywatne, przeznaczone pod zielen powinny być sukcesywnie wykupywane przez Miasto od właścicieli prywatnych z przeznaczeniem urządzania na nich kolejno (przez Miasto) parków, lasów miejskich, itp.
- Przy sporządzaniu Studium i mpzp należy zawierać zapis o: usługach (szkoły, przedszkola i inne) aby nie tworzyć samych sypialni. Należy mieszać te funkcje. To zatrzymuje ludzi w osiedlach – nie ma takiego dużego przemieszczania się po Krakowie – do szkół (dowożenie dzieci), na zakupy, ale i do pracy.
- Dbanie o osiedla stare jest łatwiejsze, bo tereny wokół bloków są publiczne/miejskie, a w przypadku nowych osiedli grunty wokoło budynków są prywatne i na nich są też np. drogi osiedlowe. Rodzi to obawę na przyszłość – jak będzie wyglądać z formalnego punktu widzenia ich remont, modernizacja?
- Budżet obywatelski – narzędzie możliwe do realizacji na terenach miejskich, nie na prywatnych. W nowych osiedlach, które są najczęściej przypadkowym zlepkiem kilkunastu inwestycji deweloperskich, tereny prywatne uniemożliwiają takie inicjatywy.

To rodzaj nierównowagi – mieszkający na tych nowych osiedlach są zmuszeni do realizacji, np. placów zabaw itp. z własnych funduszy.

- Przywróćmy Urbanistę Miasta Krakowa – stanowisko/instytucję, gdzie skupi się całe myślenie o urbanistyce miasta. Tak kiedyś było, i może to były nie najlepsze czasy (PRL), ale ostatecznie wynik urbanistyczny jest bardzo dobry. Teraz mamy rozproszenie, brak jednej wizji i zaleceń, co do zabudowy miasta. W efekcie mamy chaos, poszczególne indywidulane „kreacje” deweloperskie – siłą rzeczy jedne lepsze, a drugie koszarne. Najgorsze jest to, że zwykle nie przystające do siebie w formie, układzie, itp.
- Kompozycja urbanistyczna – bardzo ważny temat do zastanowienia się. Nowe osiedla, przypadkowe „zlepki” poszczególnych, różnych budynków mieszkalnych, nie mają zupełnie żadnej kompozycji. To jest bardzo niebezpieczna droga, którą należy zatrzymać. Potrzeba szczegółowych zapisów w Studium, ale także przede wszystkim w mpzp z wytycznymi co do zabudowy. Zapisy te powinny być de facto kreacją urbanistyczną danej przestrzeni.
- Inwestorzy starają się zapewnić jak najwięcej usług, bo większa ilość usług zachęci potencjalnych kupców do szybszej decyzji zakupowej. Odbywa się to jednak na zasadach rynkowych, więc nie wszystko da się zrobić, dlatego zauważalna jest potrzeba wsparcia publicznego. Są też usługi o charakterze typowo społecznym, które powinny pozostać po stronie podmiotów publicznych (np. parki). Inwestorzy powinni efektywnie tworzyć zabudowę, a miasto powinno efektywnie tworzyć przestrzenie publiczne typu parki, przestrzenie spacerowe. Nie można oczekiwać od inwestorów tworzenia parków, ponieważ nie dostaną oni finansowania na tworzenie tego typu przedsięwzięć, a podmiot publiczny jak najbardziej.

Mieszkania do mieszkania czy do inwestowania – w kontekście wyludniania się centrum i okolic.

Zgłoszone opinie w temacie: wyludnianie się centrum miasta – przyczyny:

- Problem wyludniania się centrum miasta dotyczy większej przestrzeni niż tylko Stare Miasto, dotyka już terenu Kazimierza, starego Podgórze, Dębnik.
- Wyludnianie się wiąże się z szeregiem czynników takich jak:
 - Niska dostępność miejsc parkingowych, trudności w zaparkowaniu – proponowane rozwiązanie: zainspirowanie się rozwiązaniem z Pragi – oznaczenie dwóch typów miejsc parkingowych w centrum (2 kolory miejsc parkingowych) – miejsca parkingowe wyłącznie dla mieszkańców obszaru, miejsca parkingowe dla wszystkich użytkowników miejsca.
 - Ograniczenia w ruchu wdrażane w centrum – przykład Strefa Czystego Transportu (Kazimierz) – konieczność dostosowania założeń takich stref do potrzeb mieszkańców (szczególnie osób starszych) i różnych sytuacji, z jakimi mogą się spotykać. Obecnie w niektórych sytuacjach potrzeby te nie mogą być realizowane zgodnie z przepisami obowiązującymi w strefie, np. potrzeba odebrania/odwiezienia starszego/chorego mieszkańca przez osobę z rodziny itp.
 - Utrudnienia w ruchu powodowane przez melexy i dorożki.
 - Przeznaczaniem mieszkań na wynajem turystyczny (krótkoterminowy) – proponowane rozwiązanie: ograniczenie skali mieszkań wykorzystywanych w ten sposób w centrum – podatek katastralny (od 2, 3 mieszkania), uzależnienie

wysokości podatku od nieruchomości od sposobu użytkowania lokalu (wyższa stawka dla lokali wykorzystywanych na najem krótkoterminowy, np. krótszy niż 30 dni). Ten sposób wykorzystania mieszkań na dużą skalę powoduje wzrost czynszów i cen mieszkań, co więcej zmienia cały charakter dzielnicy i oferowanych w niej usług. Ponadto, generuje duże wątpliwości co do bezpieczeństwa, szczególnie bezpieczeństwa pożarowego XIX-wiecznych kamienic, które z obiektów mieszkalnych zostają faktycznie zamienione w budynki hotelowe, nie spełniając przy tym wymogów technicznych z tym związanych. Proponowane rozwiązanie: wprowadzenie ograniczeń związanych z funkcjonowaniem lokali wynajmowanych w oparciu o platformy typu Airbnb – np. maksymalny możliwy okres wynajmu 30 dni, a powyżej konieczność zarejestrowania działalności i poddania się kontroli. Cel: zmniejszenie atrakcyjności wynajmu turystycznego krótkoterminowego – zwiększenie opłacalności wynajmu długoterminowego.

- Uciążliwości intensywnego życia nocnego generującego hałas, obniżanie estetyki miejsc – proponowane rozwiązania: mocniejsze egzekwowanie ciszy nocnej oraz czasu działania ogródków kawiarnianych, większe rozgęszczenie punktów, gdzie sprzedawany jest alkohol (poprzez ograniczenie/limitowanie terytorialne liczby udzielanych koncesji na alkohol). Przykład negatywny kumulacji punktów z alkoholem i uciążliwego dla mieszkańców życia nocnego: Kazimierz. Propozycja inspiracji – Praga, dzielnica Žižkov – ograniczona ilość lokali w przestrzeni, krótsze godziny otwarcia. Zbyt duża koncentracja lokali o charakterze rozrywkowym jest też w kontrze do idei miasta 15-minutowego, gdzie zapewniony jest dostęp do zróżnicowanych usług.
- Wypychanie punktów usług „pierwszej potrzeby” (małe sklepy, usługi) przez działalności skierowane stricte do turystów (sklepy z souvenirami, kawiarnie itp.).
- Zawłaszczanie przestrzeni publicznych przez ogródki kawiarniane (często bez pozostawiania odpowiedniej szerokości chodnika do korzystania przez pieszych – „miejsce dziko parkujących samochodów zajęte w centrum ogródki”) czy foodtrunki (które dodatkowo generują uciążliwości zapachowe).

Znalezienie złotego środka pomiędzy potrzebami mieszkańców centrum i turystów:

- Wśród propozycji działań pojawiła się także potrzeba dekoncentracji oferty turystycznej i noclegowej tj. zwiększania liczby atrakcyjnych turystycznie miejsc na mapie Krakowa – poprawa jakości przestrzeni publicznych w innych częściach miasta, tworzenie nowych punktów przyciągania i wzmacnianie ich atrakcyjności dla większego rozproszenia ruchu turystycznego w mieście.
- Brak reakcji i wdrażania rozwiązań oddziałujących na ww. czynniki będzie oznaczało kontynuację trendu wyludniania się centrum. Trendu, który jest zjawiskiem negatywnym i powinno się podjąć aktywne działania, aby centrum Krakowa nie było przestrzenią bez mieszkańców.

Rozwój zasobów mieszkaniowych:

- Wskazano także na konieczność rozwoju systemu mieszkań komunalnych będących w zasobie gminy oraz wyznaczanie nowych lokalizacji pod tego typu inwestycje. Jako dobry przykład takiej zabudowy wskazano osiedle w Krzesławicach. W tym przypadku

również ważna jest kwestia dialogu z mieszkańcami, którzy najczęściej niechętnie podchodzą do lokalizacji tego typu inwestycji w sąsiedztwie. Postulowano zwiększenie zasobu miasta w tym zakresie ze wskazaniem trzech możliwych form:

- Mieszkania komunalne przeznaczone wyłącznie na wynajem.
 - Mieszkania komunalne na wynajem z opcją dojścia do własności w oparciu o ustalone zasady.
 - Mieszkania w formule zbliżonej do TBS – miasto jako publiczny deweloper, który buduje i sprzedaje.
- Planowanie osiedli komunalnych w większej skali – projektowanie większych obszarów z zapewnieniem odpowiedniej infrastruktury społecznej, edukacyjnej (dobry przykład – os. Przyzby Zalesie).
 - Konieczność rozwoju mieszkaniowego starej Huty na wschód – obszar ograniczony zasadami ochrony - parkiem kulturowym potrzebuje nowych przestrzeni wyznaczonych pod inwestycje mieszkaniowe (dzielnice XVII i XVIII). Zapewnienie sprzyjających rozwojowi proporcji na linii tereny mieszkaniowe – zieleń.
 - Wprowadzenie ograniczeń prawnych (i egzekwowanie prawa) związanych z tendencją budowy mikroapartamentów (najczęściej jako lokali inwestycyjnych), które mocno obniżają standardy mieszkaniowe.
 - Postulat uczestnika online wskazujący, że należy zapewnić odpowiedni miks mieszkaniówki, zabudowy biurowej, usług, itd. Trzeba kontynuować budowę budynków biurowych, które zapewniają pracę dla mieszkańców, a także należy ściągać kolejnych inwestorów, którzy zapewnią mieszkańcom pracę. Bez tego miasto się nie rozwine i zacznie się wyludniać. Miasto powinno postawić na charakter aglomeracyjny i wejść w współpracę z okolicznymi miastami i miejscowościami. Dalekosiężnie powinno się pomyśleć o połączeniu z Aglomeracją Katowicką, aby stworzyć megapolis, dzięki czemu Kraków wraz z tymi miejscowościami zyska pod kątem atrakcyjności pracy, a tym samym zatrzyma obecnych mieszkańców i dodatkowo ściągnie nowych. W planie do 2050 roku nie powinno zabraknąć polotu tak bardzo potrzebnego w tych nowoczesnych i dynamicznych czasach.

Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu

Poprzez formularz dostępny po spotkaniu złożono 9 opinii. W formularzach poruszano m.in. następujące wątki:

- Przy rozwoju zabudowy mieszkaniowej – zadbanie o przewietrzanie miasta (ochronę korytarzy powietrznych), redukcję smogu, większą ilość terenów zielonych i rekreacyjnych, zachowanie niektórych terenów obecnych lasów, pól uprawnych i łąk, ograniczaniu „betonowania”, zapewnieniu zieleni izolacyjnej, unikania rozbudowy za wszelką cenę.
- Przeznaczenie konkretnych działek m.in. dopuszczenia na nich zabudowy, wskazania pod tym kątem obrzeży miasta jako obszarów poszkodowanych.
- Czerpania z dobrych przykładów europejskich i światowych w zakresie usystematyzowania zabudowy miasta przy postawieniu na mieszkalnictwo w centrum/ na terenach, gdzie transport publiczny jest najlepiej zorganizowany, infrastruktura zapewniona itp.



Praca

Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania

Podczas I części spotkania uczestnicy wypowiedzieli się na temat „Jak pracuje się w Krakowie w 2050 r. – wizje, oczekiwania, dylematy, wyzwania”.

- „Wyprowadzka” przemysłu z Krakowa, coraz mniejsza liczba dużych zakładów przemysłowych powoduje, że tereny przemysłowe, produkcyjne są obecnie zastępowane terenami o przeznaczeniu mieszkaniowym czy usługowym, co perspektywicznie zamyka możliwość rozwoju sektora produkcyjnego (np. Rybitwy, Zabłocie, Podgórze).
- Sektor firm oferujących usługi okołobiznesowe, który ma istotne znaczenie w Krakowie, jest w dużym stopniu uzależniony od koniunktury gospodarczej, kosztów pracy, co powoduje, że nie jest to sektor stabilnie związany z miejscem. Jest konieczność większej dywersyfikacji gospodarczej miasta w stronę jednak przemysłu, aby ograniczyć zagrożenie związane z odpływem firm sektora usług okołobiznesowych.
- Należy odejść od myślenia rozwojowego, które można określić hasłem „sny o potędze” zakładającego wspieranie/poszukiwanie dużych graczy, również w sektorze gospodarczym. Powinno się zmienić kierunek na dywersyfikację podmiotów, większy lokalizm – wspieranie procesów tworzenia lokalnych miejsc pracy, usług mniejszych, bliżej ludzi. To też ma wpływ na np. poruszanie się po mieście, rozwój komunikacji, korki – jeśli więcej małych usług będzie bliżej, ograniczy to potrzebę przemieszczania się na większe dystanse po mieście.
- Jeśli chodzi o sektor produkcyjny to jako Kraków mamy słabszą pozycję od Śląska, który mocno wpiera i tworzy warunki dla rozwoju tego sektora i częściej pozyskuje firmy produkcyjne, również te z sektora innowacji technologicznych. To nie jest zjawisko korzystne, trzeba pamiętać o tym sektorze.
- Problemem jest skala przekwalifikowywania terenów magazynowych, produkcyjnych pod potrzeby mieszkaniowe. Skala tego procesu jest bardzo duża i niesie za sobą zagrożenie, że nie zostaną zabezpieczone odpowiednie tereny pod różnego rodzaju usługi publiczne, których nie dostarczają deweloperzy. Chodzi m.in. o szkoły, przedszkola, przychodnie itp. Jeśli tych terenów się nie zaplanuje/zabezpieczy, to może się okazać, że w przyszłości nie będzie, gdzie zrealizować tego typu potrzebnej lokalnie inwestycji. Dodatkowo, wpływa to na generowanie zbędnych dojazdów, kiedy trzeba dziecko dowieźć do szkoły, przedszkola oddalonego od miejsca zamieszkania. Trzeba takie tereny zabezpieczyć, żeby mówić o idei miasta 15-minutowego w kontekście rozwoju Krakowa.
- Dywersyfikacja tak, ale rozsądnie. Ciężki przemysł tak, ale na obrzeżach miasta lub poza miastem (obwodnicą). Usługi tak, w ramach miasta 15-minutowego. Deweloperzy potrafią robić takie projekty multifunkcyjne. Biurowce dają bardzo dobrą pracę, co jest dobre dla młodych pokoleń, które nie chcą fizycznie pracować.
- Wielką szansą dla Krakowa jest przemysł filmowy. Potrzebna jest duża wytwórnia filmowa. To branża rozwojowa, dająca zatrudnienie wielu ludziom: od aktorów po księgowych czy pracowników fizycznych. Kraków jest znany jako miasto artystów, kultury

i sztuki, i w tym kierunku powinniśmy iść. Taka wytwórnia mogłaby powstać na przykład w mojej dzielnicy - na Wesołej, ale także w innej lokalizacji. Ciekawych plenerów też mamy w Krakowie mnóstwo.

Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania

Podczas rozmów warsztatowych dyskutowano na następujące tematy:

- Gdzie i jak chcemy pracować w przyszłości? (m.in. zapotrzebowanie na nowe powierzchnie biurowe czy raczej praca zdalna? Outsourcing, koncentracja tego typu powierzchni czy ich rozpraszanie?)
- Jak rozwijać turystykę w Krakowie? Granice rozwoju branży turystycznej a potrzeba dywersyfikacji i kreowania nowych przestrzeni napędzających branżę turystyczną.
- Usługi i powierzchnie handlowo-usługowe w 2050 r. – trendy i potrzeby w tym zakresie (m.in. handlowa funkcja ulic, parki handlowe, targowiska, e-handel).
- Funkcje dla terenów po starym kombinacie hutniczym: koncentracja nowych przemysłów czy innego typu usługi?



PRACE WARSZTATOWE PODCZAS SPOTKANIA PRACA



Gdzie i jak chcemy pracować w przyszłości? (m.in. zapotrzebowanie na nowe powierzchnie biurowe czy raczej praca zdalna? Outsourcing, koncentracja tego typu powierzchni czy ich rozpraszanie?)

Spostrzeżenia uczestników koncentrowały się wokół następujących wątków:

Zapotrzebowanie na nowe powierzchnie biurowe czy raczej praca zdalna?

- Coraz więcej osób docenia pracę zdalną – zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawców. Wiele osób po okresie pandemii i wymuszeniu pracy zdalnej przyzwyczało się do takiej formy pracy i ją preferuje. Trend ten z pewnością będzie stałym trendem, więc trzeba przewidywać kontynuację pracy zdalnej / pracy z domu. Jest to sygnałem, aby poważnie zastanowić się nad projektowaniem nowych powierzchni biurowych, bo mogą okazać się niepotrzebne.
- Niektóre z ostatnich badań/analiz (po okresie obowiązkowej pracy zdalnej w wyniku pandemii) pokazały, że praca zdalna na dalszy czas jest zdecydowanie preferowana przez kobiety – 80% kobiet chce nadal utrzymać pracę zdalną / pracę z domu i nie wracać do biur. W przypadku mężczyzn sytuacja jest odwrotna, bo aż około 80% chce wracać do biur.
- Obserwujemy obecnie szereg pustych powierzchni biurowych, które „nie mogą się wynająć”, m.in. w dzielnicy Podgórze – to nowe powierzchnie biurowe, np. przy Rondzie Matecznego, przy ul. Wielickiej. To może wskazywać, iż rynek jest nasycony i może warto przystopować dalszy rozwój powierzchni biurowych.

Zapotrzebowanie na powierzchnie co-workingowe:

- Zdecydowanie są potrzebne, zwłaszcza przy utrzymaniu się trendu pracy zdalnej. Co jakiś czas trzeba się zawodowo spotkać i trzeba mieć do tego przestrzeń.
- Mówiąc o powierzchniach biurowych zwykle mamy na myśli biurowce klasy A, a nie tylko takich powierzchni biurowych rynek poszukuje. Potrzebne są mniejsze, tańsze przestrzenie, miejsca do spotkań także tych relacyjnych, okołobiznesowych i tańsze powierzchnie co-workingowe to umożliwiają. Dlatego takie rozwiązania są coraz bardziej potrzebne.
- Przestrzenie co-workingowe powinny pojawiać się większym rozproszeniu w skali miasta, w wielu miejscach.
- Potrzebne są najczęściej małe powierzchnie biurowe – często do dyspozycji są biura 100 czy 200 m², a to za dużo dla małego biznesu. Powierzchnie co-workingowe mogą takim potrzebom sprostać.
- Powinno się kreować przestrzenie wielofunkcyjne: co-working, małe biura na stały wynajem, park, kawiarnia, sklep, itp. – wszystko razem.

Outsourcing i powierzchnie biurowe – koncentracja czy ich rozpraszanie?

- Koncentracja w naturalny sposób zatracę ideę miasta 15-minutowego, bo wymusza przemieszczanie się dużych grup ludzi (dojazdy do pracy).
- Potrzebna jest dywersyfikacja – więcej mniejszych skupisk, rozpraszanie w skali miasta.
- Stawianie na outsourcing jako podstawową gałąź biznesu dla Krakowa jest złym strategicznym rozwiązaniem. To branża, która w łatwy sposób, do maksymalnie pół roku, potrafi się przenieść w inne miejsce (teraz jest w Krakowie, ale za chwilę może być np. na

Ukrainie). Co innego produkcja – tutaj są większe inwestycje w linie technologiczne, tutaj też jest zdecydowanie większe zakorzenienie w danym miejscu.

Kraków to nie tylko praca biurowa – to też inne branże. Jakie? Gdzie?

- Kraków powinien być obszarem dla branż typu hi-tech, czyli wysokich technologii. Przykładowo: automatyka przemysłowa, odnawialne źródła energii, farmacja, łączność, itp. To obszar ogromnych możliwości.
- Warto tworzyć parki technologiczne, parki przemysłowe dla wysokich technologii i je lokować w przestrzeniach w obrębie miasta, np. Nowa Huta czy Podgórze – to przestrzenie na taką koncentrację, nie można o tych terenach myśleć tylko jako o terenach mieszkaniowych.
- Należy pamiętać, że generalnie powstawanie różnego rodzaju firm/biznesu w Krakowie, to także rozwój szeregu firm obsługujących, współpracujących – tworzy się dobry, stabilny rynek pracy.
- Obserwujemy trend, że firmy wyprowadzają się poza Kraków – w Krakowie zostaje tzw. siedziba główna albo po prostu adres, czyli małe biuro 3-5 pracowników, a cała firma, cała produkcja jest, np. w Skawinie (także podatki są proporcjonalnie w Skawinie zostawiane). Takiemu zjawisku należy starać się zapobiegać.
- Koniecznie należy tworzyć warunki dla rozwoju biznesu produkcyjnego, biznesu czystych oraz wysokich technologii, w tym dla start-up'ów. W Krakowie są świetne uczelnie jak AGH czy Politechnika, co roku wielu ludzi je kończy i chce pracować w produkcji, zgodnie ze swoimi wysokimi technicznymi kompetencjami, a nie np. w outsourcingu. Koniecznie trzeba dać im na to szansę – teraz ta szansę daje Śląsk i ich wchłania.

Czy jesteśmy gotowi na elastyczną zmianę – np. praca 10h dziennie i 3 dniowy weekend?

- Pewnie tak, ale raczej na zasadzie „pół na pół” – część pracy tak może być wykonywana, jednak nie wszystko. Dużo branż jest powiązanych, współzależnych i musi pracować w pewnym rytmie, więc takie rozwiązanie nie jest możliwe.

Dystans do pracy, trudności w docieraniu do miejsca pracy:

- Należy stale pamiętać o idei miasta 15-minutowego. W tej idei mieści się nie tylko sklep, szkoła czy ośrodek zdrowia, ale też praca. Obecnie w Krakowie zachowanie miasta 15-minutowego, także w zakresie dotarcia do pracy, nie jest możliwe. Mamy bowiem wyraźną koncentrację mieszkaniówki plus usługi bytowe (co najwyżej), czyli sklepy, szkoły, a praca jest lokowana gdzie indziej, co wymusza przemieszczanie się na duże odległości.

Kraków jako ośrodek naukowy – potrzeby związane z kampusami:

- Kraków ma bardzo duży potencjał naukowy, ale stale niewykorzystany, zwłaszcza uczelni technicznych – konieczność generowania przestrzeni dla biznesu wysokich technologii, aby zatrzymać wykształconych technicznie ludzi w mieście.
- Kampus na Ruczaju to kampus, który powinien podlegać rewitalizacji. Do 15.00 żyje, a po tej godzinie „zamiera”. Brakuje tam innych funkcji i usług, brakuje życia około-studenckiego.

- Występuje ciążenie „poza centrum”, przenoszenie uczelni z centrum na peryferia – jeśli taki trend ma się utrzymać, to powinno się także myśleć o przenoszeniu tam życia okołostudenckiego (kawiarnie, usługi, itp.).

Jak rozwijać turystykę w Krakowie? Granice rozwoju branży turystycznej a potrzeba dywersyfikacji i kreowania nowych przestrzeni napędzających branżę turystyczną

Spostrzeżenia generalne:

- Turystyka w Krakowie jest już „samograjem”, nie ma potrzeby jej pobudzania do większego rozwoju. Konieczne jest natomiast zwrócenie się w stronę mikroturystyki, dbania o lokalne dziedzictwo bliskie mieszkańcom i przede wszystkim dla mieszkańców. Jest szereg małych miejsc ważnych lokalnie, np. kapliczki, miejsca będące świadkiem historii, ciekawa architektura czy przyroda (np. Młynówka Królewska, Rydlówka – Bronowice – „Wesele”), które powinny być zadbane i mogą być promowane jako takie miejsca dla turystów we własnym mieście.
- Większe wykorzystanie istniejących i przyciągających już turystycznie miejsc i instytucji i „obudowywanie” ich dodatkowymi ofertami, które pozwalają spędzić więcej czasu w ich sąsiedztwie i trochę wyciągnąć ruch turystyczny z centrum. Przykład – Muzeum Lotnictwa – przy którym można by rozwinąć ofertę towarzyszącą lub połączyć np. ze zwiedzaniem Muzeum Inżynierii Miejskiej (integracja produktów turystycznych).
- Pytanie na jakie sobie trzeba odpowiedzieć, to czy Kraków może także turystom oferować rekreację, spędzanie czasu w oparciu o naturę, tereny zielone, czy to może być produkt turystyczny? Można do tego wykorzystać, np. Przylasek Rusiecki, Młynówkę Królewską, Park Bednarskiego.
- Należy patrzeć na transport publiczny również pod kątem ruchu turystycznego i przepływów turystów w różne miejsca atrakcyjne turystycznie. Myśląc o promowaniu/upowszechnianiu nowych typów produktów turystycznych (jak np. tereny zielone) niezbędny jest do tego sprawny, szybki, łatwo dostępny transport zbiorowy.
- Mało wykorzystywanym potencjałem miasta dla turystyki (również jej dywersyfikacji i rozproszenia) jest rzeka Wisła. Mogłaby być intensywniej wykorzystywana – np. poprzez większą częstotliwość tramwaju wodnego, rozwój innych usług wodnych – wypożyczalni sprzętów, w różnych miejscach (kajaki, rowery wodne), ale także udrożnienie dostępu do rzeki (niwelacja barier przestrzennych, wizualnych, architektonicznych) i rozwój dodatkowych usług (nie tylko wodnych) w bezpośrednim jej sąsiedztwie.

Usługi i powierzchnie handlowo-usługowe w 2050 r. – trendy i potrzeby w tym zakresie (m.in. handlowa funkcja ulic, parki handlowe, targowiska, e-handel)

Duża część dyskusji skoncentrowała się wokół placów targowych:

- Należy zadbać o istniejące i wspierać nowe małe targowiska dla drobnych rolników i twórców rękodzieła. Przy czym część uczestników twierdziła, że pandemia uruchomiła nowe kanały bezpośredniej dystrybucji i forma targowiska publicznego nie będzie już tak potrzebna w przyszłości.
- Nowe targowiska/ place z funkcją targową powinny być lokalizowane w pobliżu osiedli mieszkaniowych, równomiernie rozmieszczone w przestrzeni Krakowa – nowe centra lokalne o zdwywersyfikowanych funkcjach: nie tylko handel płodami rolnymi, ale także małe

rzemiosło i rękodzieło, unikalne/ekologiczne produkty (jako dobrą praktykę przywoływano Targ rzeczy wyjątkowych w Podgórzu – pojedyncze wydarzenie w skali roku a potrzeby są większe) i drobne usługi np. szewskie, krawieckie, „sprzedaż garażowa”. Należy postawić na różnorodność usług i towarów.

- Jednocześnie należy zadbać o estetykę placów targowych, odpowiednie wkomponowanie w skalę i charakter przestrzeni. Place powinny „żyć przez cały dzień” (oferta zależy od zaangażowania dzierżawcy) – po zakończeniu handlu powinny służyć lokalnej społeczności (stałe i mobilne elementy pozwalające na reorganizację przestrzeni – część stałych boksów, część na spontaniczną sprzedaż, gastronomia i przestrzeń dla aktywności mieszkańców po godzinach handlu).
- Pomysł w zakresie wykorzystania istniejących terenów – wykorzystanie części parkingów przed galeriami handlowymi pod minitargowiska.

Pozostałe wątki:

- Kierunkiem rozwoju branży powinny być mniejsze obiekty kubaturowe, ale gęściej rozmieszczone w przestrzeni miasta – np. dyskont spożywczy + piekarnia/cukiernia + apteka + drobne/lokalne usługi (realizacja idei miasta 15-minutowego).
- Odejście od wielkich galerii handlowych – w szczególności z zewnętrznymi parkingami – obecny stan jest wystarczający i zaspokajający potrzeby mieszkańców.
- Należy uporządkować przestrzeń wokół masowo powstających paczkomatów – wymóg miejsc postojowych dla klientów i kuriera, by nie blokować przejazdu/chodników/zieleni – weryfikacja przy zgodzie na instalację nowych punktów.

Funkcje dla terenów po starym kombinacie hutniczym: koncentracja nowych przemysłów czy innego typu usługi?

Podczas dyskusji padło wiele pomysłów i generalnie ton rozmowy zmierzał ku wykorzystaniu terenów na nowe usługi/funkcje, a wypowiedzi sugerujące pozostawienie terenu jako przemysłowego były nieliczne.

Utrzymanie funkcji przemysłowej („przemysł – tak, ale innego typu”)

- Sugerowano, że teren po byłym kombinacie powinno się użytkować przemysłowo i kilkakrotnie wskazywano, że można byłaby tam ulokować produkcję związaną z odnawialnymi źródłami energii, np. systemy do farm wiatrowych i fotowoltaicznych.
- Odosobnione były głosy stawiające na przemysł tradycyjny, np. „Przemysł samochodowy na tym terenie mógłby funkcjonować (ale jak go ściągnąć?)”.
- Pojawiły się ogólne sformułowania wskazujące, aby zachować nowoczesne usługi przemysłowe nastawione na współpracę ze Śląskiem – siatka powiązań ze Śląskiem jest ważna dla Krakowa.

Funkcje sportowe

- Stosunkowo często wskazywano, że dobrym rozwiązaniem byłaby lokalizacja w tym miejscu sportów ekstremalnych, wspinaczki po obiektach poindustrialnych, czynna i aktywna turystyka industrialna.

- Sport motorowy – tory przeznaczone na wyścigi samochodowe i motocyklowe, enduro oraz zawody samochodowe i motocyklowe. Możliwość odbywania treningów samochodowych i motocyklowych. Postulowano także zbudowanie na terenie byłego kombinatu toru „z prawdziwego zdarzenia” dla gokartów i organizację wyścigów tak bardzo popularnych w Europie i na świecie.
- Także uczestniczka online wskazywała na ww. funkcję: Jedną z funkcji dla terenów po kombinacie nowohuckim mógłby być sport motorowy. Mógłby tam powstać tor do wyścigów samochodowych i motocyklowych, porównywalny do toru w Poznaniu, na którym mogłyby odbywać zawody przyciągające fanów, zawodników a także sponsorów z całego świata. Taka działalność dawałaby także wiele różnych miejsc pracy. Poza dniami zawodów tor mógłby być otwarty dla osób prywatnych, które chciałyby doskonalić technikę jazdy lub „wyszaleć się” za kierownicą w bezpiecznych warunkach.
- Dość ogólnie sformułowano pomysł na wykorzystanie terenu pod sporty lotnicze w powiązaniu z pobliskim lotniskiem w Pobiedniku.

Funkcje kulturalne

- Miejsce na studia filmowe, na plany filmowe (można świetnie wykorzystać jako naturalne plenery poindustrialne).
- Lokalizacja w tym miejscu Muzeum Przemysłu, muzeum zeszłej epoki – należy zachować ciągłość historyczną, zaproponować inscenizacje historyczne z epok (m.in. podróże w przeszłość, koleją i drezynami). Warto wykorzystać fakt, iż teren jest dobrze skomunikowany samochodowo i kolejowo.

Funkcje przyrodniczo-rekreacyjne

- Należy zrekultywować teren (zdegradowany przemysłowo) – są dobre przykłady (Czechy, Niemcy), gdzie tak się robi i w rezultacie powstają tereny atrakcyjne przyrodnicze i rekreacyjne. Propozycje: postawić na funkcje turystyczne, „oddać” teren przyrodzie, utworzyć Geo-Park.

Połączenie funkcji

- Wskazywano, że teren po byłym kombinacie jest tak duży, że z powodzeniem dałoby się tu znaleźć miejsce dla wielu różnych funkcji wzajemnie się uzupełniających:
 - sporty ekstremalne, postindustrialne
 - usługi kulturalne, muzeum industrialne aktywne z inscenizacjami i możliwościami aktywności
 - studia filmowe, plenery filmowe i fotograficzne
 - przyroda i turystyka poindustrialna.

Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu

Tym razem poprzez formularz online dostępny po spotkaniu nie złożono opinii.



Środowisko i rekreacja

Podsumowanie opinii uczestników zgłaszanych w I części spotkania

Podczas I części spotkania uczestnicy wypowiedzieli się na temat „Kraków 2050 r.: jak wygląda środowisko i jak je chronimy? Jak spędzamy czas wolny na polu? – wizje, oczekiwania, dylematy, wyzwania”.

- Należy zapewnić łatwy dostęp do zieleni dla wszystkich mieszkańców – dotyczy to zarówno bliskości miejsc zielonych (np. w formie parków kieszonkowych), jak i sposobu dotarcia do nich – likwidacja barier, utworzenie zielonych korytarzy (spacer w zieleni). Powinny zostać wyznaczone konkretne cele – np. dostęp do zieleni w promieniu 300 m. Planując rozwój miasta, należy myśleć szerzej o terenach zieleni – żeby nie dopuścić do sytuacji, że dobre pomysły, np. na parki linearne, stają się niemożliwe do realizacji, bo tereny zostają poprzecinane przez zabudowę, drogi, linie kolejowe (tak było z pomysłem parku linearnego Olsza-Grzegórzki lub od Wesołej na wschód). Ważne jest również, by pamiętać i szczególnie dbać (chronić) o te tereny zielone, które obecnie nie są objęte miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego,
- Kluczowe jest poszanowanie dla własności prywatnej. Grunty wykupione pod tereny zielone powinny zostać zagospodarowane. Należy dążyć do tego, aby całe miasto było zielone, a nie zawęzać się do punktowych rozwiązań (które zazwyczaj pojawiają się tam, gdzie najłatwiej je wprowadzić).
- Należy rozwijać zielone szlaki komunikacyjne (np. z Górki Pychowickiej przez Zakrzówek, Zieloną Kapelankę do Parku nad Wilgą, stamtąd do Parku Mateczny, dalej na Krzemionki i na Kopiec Kraka). W Budżecie Obywatelskim pojawia się wiele projektów dotyczących zieleni i warto, aby zostały one uwzględnione w Studium. Rozwój terenów zielonych powinien zapewniać ich różnorodność: obok miejsc urządzonych typu place zabaw (w dużej ilości, niewielkie), parki – w których utrzymany zostaje stan naturalny, „dzikość”, stawia się na styl brytyjski tj. ogród/park angielski (a nie nadmiar alejek i lunapark jak np. Zakrzówek czy wkrótce możliwe, że także Park Bednarskiego).
- Studium wskazuje tereny cenne przyrodniczo i ich formy ochrony – użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. W Studium powinny znaleźć się także zapisy ustanawiające standardy bliskości terenów zielonych (10-15 min pieszo do terenu zielonego). Należy stawiać na rozwój większych parków – o powierzchni od 5 ha, a także wyznaczać nowe tereny do zalesienia (także bliżej centrum, nie tylko na obrzeżach miasta), tworzyć zazielenienia w ciągach ulic. W kontekście ochrony przeciwpowodziowej – konieczne jest wyznaczenie terenów pod poldery i ochrona ich przed zabudową. Należy zapewnić ochronę zieleni osiedlowej m.in. poprzez ochronę dziedzińców przed zabudową. Nie należy wliczać zielonych dachów do powierzchni biologicznie czynnej. Ochroną powinny zostać też objęte kanały przewietrzania miasta.
- Nowa Huta to miejsce postrzegane jako zielone i dobre do mieszkania, chociaż tej zieleni także ostatnio ubywa (zabudowa – „plomby”). Mówiąc o ochronie środowiska, należy także pamiętać o ludziach – negatywnym wpływie takich elementów jak korki (hałas

i zanieczyszczenia) na ich komfort zamieszkiwania. Prace nad ochroną środowiska powinny być koordynowane z miejskim inżynierem ruchu: obecnie zawężanie niektórych odcinków (np. Osiedle Kalinowe, Wysokie, Albertyńskie) powoduje korki i dyskomfort mieszkańców – jest to kwestia do zmiany (naprawy).

- Ciekawym pomysłem jest utworzenie szlaku pieszego (spacerowego) wzdłuż rzeki Białuchy – natomiast przebiegałby on przez działki prywatne – więc kluczowa jest kwestia wypracowania porozumienia, wykup terenów itp. Generalnie warto rozwijać tego typu szlaki – zielone korytarze wzdłuż rzek czy torów. Do dyskusji/zastanowienia się są kwestie ogrodów działkowych w kontekście ich zagospodarowania (niewielka ich część jest uprawiana). Kolejnym tematem jest otwarcie cieków wodnych np. Sudół Dominikański. Warto postawić na rozwój nowego typu parków kieszonkowych – leśnych. Należy też pomyśleć o terenie po kombinacie – to teren zaniedbanej roślinności – nikt nie dba o tę roślinność, ale też nikt nie ma możliwości jej zobaczenia.
- W Krakowie potrzebne są duże parki – takie o powierzchni powyżej 4-5 ha. W tym celu może byłaby możliwość (przy wykorzystaniu dostępnych narzędzi planistycznych) ograniczenia możliwości wykorzystania terenów inwestycyjnych pod kątem powierzchni do zabudowy, tak aby część tej powierzchni była przeznaczona na utworzenie zieleni (np. 30% każdej działki pod zabudowę, reszta to teren zielony, gdy 5 takich działek zostanie połączonych, powstanie duży park). Należy zapewnić ochronę walorów przyrodniczych Krakowa. Przy czym dla dobrego zaplanowania zieleni nie uda się uniknąć wydatków na wykupy terenów z rąk prywatnych. Należy ograniczać zabudowę, kontrolować jej rozwój w kontekście utrzymania obszarów zielonych, np. korzystając z rozwiązań z zakresu planowania przestrzennego stosowanych w Wiedniu – etapowe uwalnianie terenów pod zabudowę.
- Miasto powinno w Studium zapewnić przestrzeń pod nowe parki o wielkości minimum 4 ha. Nie jest prawdą, że w centrum nie ma miejsca na parki miejskie.
- Udział zieleni w całym mieście czy w danej dzielnicy to mało miarodajny wskaźnik, ponieważ zabetonowane osiedla bez jednego drzewa w centrum jest kompensowane przez nieużywalne łąki na obrzeżach. Lepiej sytuację oddaje odległość z danego miejsca do najbliższego zielonego miejsca rekreacji, przy czym dostępność 300 m można by jeszcze zmniejszyć – do 100 m.
- Problemem jest nadmierne usuwanie wody z miasta przez regulowanie rzek i odprowadzanie wody. Woda może być bardzo dobrze retencjonowana przez tereny zielone.
- W krajach basenu Morza Śródziemnego każdy skwer i każdy chodnik to zielona aleja, rosną platany z wielkimi koronami, które zacieniają ciągi piesze. Warto inspirować się takimi zagranicznymi dobrymi rozwiązaniami.
- Warto istniejące tereny zielone uzupełniać o odpowiednią infrastrukturę, tak, by mogły być wykorzystane jako zielone miejsca pracy (praca z laptopem w parku), np. zielone altany, dostęp do toalety, dostęp do sieci Wifi, dostęp do portów USB, wygodne siedziska i stoły, miejsca zacienione, odizolowane od hałasu, może bardziej dyskretne.
- Należy zapewnić dużo drzew, nie robić betonowych placów (np. św. Ducha),
- Można dobrze projektować zrównoważone miasto bez rozlewania jego granic. Planiści dawno to wymyślili, tylko trzeba zabrać władze deweloperom.
- W planowaniu zieleni należy zachować umiar i nie wchodzić w skrajności, zieleń wszędzie nie ma sensu (bo miasto to nie wieś), ale zieleń musi być, tylko że w racjonalnym stopniu.
- Potrzebne jest utworzenie jak największej ilości terenów zielonych/parków na terenach, które już obecnie należą do gminy. Często mieszkańcom bardziej zależy na tym, aby parki

powstawały jak najszybciej, a nie muszą być wyposażone w tzw. fajerwerki. Czyli lepiej bez „fajerwerków”, a szybciej. Można też tworzyć je dwuetapowo, najpierw zrobić alejki spacerowe, ławki, a potem myśleć o „fajerwerkach”.

- Ograniczenie współczynnika ilości miejsc postojowych wymaganych przy realizacji budynków wielorodzinnych przy jednoczesnym położeniu nacisku na komunikację publiczną. Spełnienie wymogów ilości miejsc postojowych wymusza realizację potężnych parkingów podziemnych na całym obszarze nieruchomości, a sadzenie drzew na takim garażu jest problematyczne i kosztowne. Architektura nie liczy też drzew posadzonych w donicach. Ograniczenie współczynnika miejsc postojowych i ulepszenie komunikacji publicznej, powinno pozwolić sadzić dużą ilość zieleni, tak jak robiło się to dawniej, kiedy nie realizowano garaży podziemnych. Tak samo ograniczy to też ilość wymaganych dróg, które też ograniczają ilość zieleni w mieście. Sprawna komunikacja publiczna jest kluczem do „zielonego sukcesu”.
- Nie zawsze tereny, których właścicielem jest miasto, z punktu widzenia projektowania "sensownych terenów zieleni" są wystarczające/dobre. Często cenne, wartościowe i nadające się do utrzymania jako zielone, tereny przyrodnicze mają także prywatnych właścicieli, którym nie zależy na utrzymaniu zieleni i jakości życia z tym związanej, ale na doraźnym zysku. Ważne powinno być gospodarowanie tymi terenami, polityka wykupów, długoterminowa strategia i priorytety.
- Ciekawym wątkiem jest wpływ remontów na środowisko i kwestia czy da się to jakoś minimalizować (generuje korki, nadmiar hałasu itp.)
- Trzeba coś zrobić z terenami rolniczymi, bo kilkanaście procent powierzchni miasta w tak dużym ośrodku miejskim jak Kraków ma mało sensu. Należy te tereny zagospodarować inaczej lub od miasta odłączyć, zamiast sztucznie zwiększać ich powierzchnie. Powinny pełnić funkcje miejskie czy to terenów zieleni urządzonej, czy zabudowy itp.
- Należy opracować plany na wykupy ziem z rąk prywatnych, inaczej nie uda się ograniczyć zabudowy deweloperskiej.
- Należy wybudować obwodnice rowerowe Krakowa oraz ścieżki rowerowe wzdłuż linii kolejowych, np. 109 i E30 (przy okazji dzięki tej inwestycji byłby ułatwiony i bezpieczniejszy dojazd na rowerze na pociąg oraz do pracy itp.). Potrzeby jest park pamięci i renowacje pomnika na Wzgórzu Kaim. Zbiorniki retencyjne, na przykład na rzece Serafie, powinny również pełnić funkcję rekreacyjną (być zamknięte dla mieszkańców tylko wtedy, gdy będzie powódź).

Podsumowanie głosów wyrażonych przez uczestników podczas II części spotkania

Podczas rozmów warsztatowych dyskutowano na następujące tematy:

- Dzika przyroda w Krakowie – gdzie i w jaki sposób można ją zapewnić?
- Ochrona jakości środowiska – wyzwania, dylematy, kwestia zmian klimatu (zagrożenia i sposoby adaptacji).
- Rozwój terenów rekreacyjnych – potrzeby, formy i lokalizacje.
- Niewielkie formy zieleni miejskiej – priorytety i oczekiwania.



PRACA WARSZTATOWA PODCZAS SPOTKANIA ŚRODOWISKO I REKREACJA



Dzika przyroda w Krakowie – gdzie i w jaki sposób można ją zapewnić?

Wskazania uczestników w zakresie: Gdzie występuje dzika przyroda w Krakowie i gdzie należy ją chronić?

- Kliny.
- Kanał Ulgi.
- Tereny bezpośrednio przy rzekach np. ul. Widłakowa (niestety postępuje tam zabudowa a teren zdecydowanie wart ochrony).
- Lasek łągowy w zakolu Wisły na wysokości Przegorzały (pomiędzy Wisłą a ogrodami działkowymi).
- Tereny po jednostkach wojskowych.
- Tereny zalewowe Wisły.
- Porzucone tereny rolne, wzdłuż rzek, dawne obszary przemysłowe (np. kamieniołom Libana, resztki łąk na Klinach).
- Potencjalne/planowane parki nie muszą być w 100% udostępniane i zagospodarowane – tam też można przeznaczyć część na bardziej „dziki” obszar.

Spostrzeżenia uczestników na temat „Dzika przyroda jako wyzwanie w mieście – trudności w pokojowej egzystencji”:

- W Krakowie problemem nie są dziki, a Polski Związek Łowiecki, który skutecznie od lat torpeduje wszelkie pomysły / rozwiązania ograniczania konfliktów na linii mieszkańcy miasta i duża dzika zwierzyna. W sytuacji odłowu dzików i chęci ich przeniesienia poza miasto, do terenów leśnych, otwartych, krakowskie grupy łowieckie stawiają opór, ponieważ odłowiony dzik trafia do innego okręgu łowieckiego (poza Kraków), co jest „stratą” dla okręgu łowieckiego w Krakowie. Myśliwi z miasta Kraków znają „swoje dziki” (jak się wyrażają), dokarmiają je, i też ostatecznie do nich strzelają – wszystko na terenie miasta Kraków.
- Ograniczeniem dzikich zwierząt w Krakowie (głównie dzików) jest ograniczenie ich populacji, co można zrobić poprzez odłów zwierząt i wywiezienie poza tereny miejskie, ale także poprzez ograniczenie pożywienia – zakaz dokarmiania dzików na terenie Krakowa (przez koła łowieckie) oraz ograniczenie/eliminowanie pól kukurydzy, jaka uprawiana jest w obrębie miasta i która stanowi źródło pokarmu dla dzików.

Spostrzeżenia uczestników dotyczące zachowania i udostępniania dzikiej przyrody mieszkańcom:

- Zdecydowanie należy zachowywać tereny naturalne, dzikie, zielone w mieście Kraków. Tereny takie powinny być zachowane dla dzikiej przyrody (nie należy ich do końca „cywilizować i przeprojektowywać”, niech zostanie jako naturalne ostoje bioróżnorodności i bufor dla tego co już zabetonowane i zagospodarowane), ale też w części udostępnione dla mieszkańców.
- Częściowe udostępnianie „dzikiej przyrody” mieszkańcom należy robić mądrze, bez szkody dla natury i człowieka, czyli np. udostępnianie powinno być jasno określone, skanalizowane poprzez np. tylko ścieżki edukacyjne (przykładem jest łąka na Zakrzówku z motylem modraszkiem – koszona jest tylko jedna ścieżka, którą można przejść przez teren, reszta w pełni naturalna, zarośnięta wysoką trawą, trzciną skutecznie

powstrzymuje wejścia ludzi w głąb terenu przy równoczesnym zaznaczeniu gdzie mieszkaniac może przejść). Warto wprowadzić zasadę, że np. tylko max. 10 % terenu się kosi, i to jest ten teren „udostępniiony” (np. jakaś jedna ścieżka), a reszta jest zupełnie dzika.

- Chociaż większość uczestników wskazywała, że „dzika przyroda” jest ważna i potrzebna w mieście, to pojawiły się też pojedyncze głosy, że miasto nie powinno mieć lasów i dzikiej przyrody (niebezpieczna dla mieszkańców, zaprzecza „miejskość”), a powinno mieć dużo parków/terenów urządzonych, gdzie zieleń jest zadbana, odpowiednio pielęgnowana.
- Forma ochrony jaką jest użytek ekologiczny nie jest dana raz na zawsze – trzeba o nią walczyć, aby była trwałym, stałym elementem przestrzeni miasta na dziesiątki lat. Niebezpieczne i szkodliwe są pojawiające się pomysły, by dany teren, który jest już użytkiem ekologicznym, uwolnić od tego nakazu ochrony.
- Należy utrzymać zasadę określonego procentu budżetu miasta przeznaczonego corocznie na wykup terenów zielonych.
- Należy chronić łąki jako przestrzenie, gdzie żyją owady i małe zwierzęta (np. tereny przy Wiśle, itp.), co oznacza, żeby takich łąk nie kosić (wykoszenie zachęca do chodzenia i niszczy dziką przyrodę, która tam żyje).
- Koniecznie należy wzmocnić ochronę drzew w Krakowie – wycinka każdego drzewa i nasadzenie w miejscu wycinki nowego to działanie bardzo nieprzemyślane. Potrzeba min. 30-40 lat, aby z małej sadzonki osiągnąć drzewo wysokie, dające cień, wpływające korzystanie na mikroklimat miejsca, tworzące walor krajobrazowy, itp. – czyli sytuacja „naprawi się” dopiero w kolejnym pokoleniu mieszkańców. Miasto nie powinno pozwalać na wątpliwe inwestycje po to, żeby zabetonować kolejny teren (np. wycinka drzew obok rezerwatu Bonarka).

Pozostałe postulaty i propozycje zgłoszone przez uczestników podczas pracy warsztatowej:

- Teren przy ul. Stella Sawickiego – to wprawdzie teren raczej bez dzikiej przyrody, ale na pewno potencjał na duży park – nie można go zmarnować.
- Połączenie kilku parków i zespołów zielonych w jeden funkcjonalny ciąg przyrodniczy od Fortu Mistrzejowice, przez tereny dawnego lotniska w Czyżynach aż do Wisły – całość to: zieleń. (dobry przykład połączenie terenów w ciąg zieleni to teren przy rzece Wildze od os. Podwawelskiego, Parku Mateczny w stronę Łagiewnik i w stronę Zakrzówka).
- Szlak Fortów – zdecydowana rewitalizacja tego szlaku jako szlaku pieszego, ale też rowerowego. Na bazie rewitalizacji zazielenienie tego szlaku, tak aby stworzyć zielony okrąg dla mieszkańców Krakowie.
- Rozwój parków linearnych przy rzekach w Krakowie z zachowaniem zasady projektowania ścieżek tak, aby możliwie najmniej ingerować w spokój życia zwierząt, np. kaczek, itp.
- Zabezpieczenie na poziomie Studium zielonych podwórek jako terenów wolnych od zabudowy z zachowaniem zieleni.
- Teren po kombinacie w Nowej Hucie – obecnie teren poddany sukcesji przyrody, z dużą ilością dzikiej zwierzyny. To na pewno dylemat strategiczny / przestrzenny dla Krakowa – co z tym zrobić? Zachować? Zmieniać?
- Dostrzeżenie drzew wysokich / terenów zielonych na działkach prywatnych poprzez np. obniżkę podatkową dla właścicieli, którzy na swoim terenie mają drzewa wysokie.
- Zabezpieczenie zieleni na poziomie zapisu Studium to może być za mało – dochodzi czasami do celowej degradacji terenów zielonych, aby w konsekwencji doszło do zniszczenia naturalnego charakteru cennego przestrzenie terenu i nie było już podstaw do

jego ochrony. Teren następnie staje się terenem inwestycyjnym – przykład: zaoranie łąk na Klinach, pożar drewnianych budynków w pobliżu ronda Matecznego, itp. Tutaj potrzeba dodatkowych działań informacyjnych, ale także prawnych.

- Klinika dzikich zwierząt w Tyńcu – pomysł bardzo wartościowy i potrzebny jednak obarczony złym PR – stąd nieuzasadnione obawy, że dla tej inicjatywy wycięty zostanie las, itp. Koniecznie należy przeciwdziałać informacyjnie i promocyjnie takim nieuzasadnionym obawom.
- Autorzy Studium powinni skorzystać z opracowania „Lasy miejskie” odnoszącego się do Krakowa jako analizy wspierającej dla wyznaczania kierunków rozwoju przestrzennego miasta.

Ochrona jakości środowiska – wyzwania, dylematy, kwestia zmian klimatu (zagrożenia i sposoby adaptacji)

Spostrzeżenia uczestników związane z rozwojem :

- Według rozmówców niekorzystne zmiany środowiskowe wynikają ze sposobu, w jaki rozwija się Kraków – miasto rozlewa się, rozpełza, wszystko kosztem zieleni i środowiska. W zgodnej opinii rozmówców miasto powinno „iść w górę a nie w bok” (większa będzie ochrona terenów zielonych i mniejsze koszty infrastruktury). Uczestnicy pytani o optymalną wysokość budynków wskazywali nie kilkudziesięciu czy kilkunastu piętrowe wieżowce, ale 5-6 piętrowe budynki („trzeba znaleźć złoty środek między wysokością zabudowy a ilością terenów zielonych, obecnie preferencje mieszkańców idą w kierunku zwiększania zieloności”).
- Należy bardzo przestrzegać, aby nie dogęszczano zabudowy w historycznej części miasta („np. na Ulicy Botanicznej chcą zabudować nowym budynkiem podwórko – potrzebna jest interwencja”).
- W Krakowie słabo wieje i jest inwersja, obecnie możemy mówić raczej o obszarach wymiany powietrza niż o korytarzach przewietrzania (raport „Monit Air”).

Spostrzeżenia uczestników dotyczące zieleni oraz retencji:

- Rozmówcy nalegali, żeby wprowadzać w mpzp obligatoryjne rozwiązania dotyczące spraw związanych z zielenią, np. 40% zielonych ścian (na południowych ścianach). Postulowano także, aby zastosować zasadę: jedno drzewo na pięć miejsc parkingowych. Domagano się zmian w proporcji na korzyść zieleni czynnej oraz możliwości kontroli wcześniej uzgodnionych zapisów po wybudowaniu budynków, z surowymi karami w przypadku obejścia zapisów.
- Zachować walory przyrodnicze i rekreacyjne istniejących już terenów, nie rozbudowywać nadmiernie infrastruktury drogowej (czasami w dodatku niezgodnej z obowiązującym obecnie studium). Przykład (potrzeba interwencji): przy okazji zalesienia terenu Las Witkowski w projekcie mpzp wprowadza się rozbudowę infrastruktury drogowej w miejscu, które jest obecnie ścieżką spacerową wykorzystywaną przez rowerzystów, biegaczy, spacerujące rodziny oraz osoby wyprowadzające psy (okoliczni mieszkańcy, mieszkańcy dzielnicy Prądnik Biały oraz mieszkańcy Zielonek).
- Należy wzmocnić proces „odpłytywania” chodników i placów. W przypadku szerszych chodników, na których jest zakaz parkowania, można likwidować niewielkie parometrowe

„wyptytowane” miejsca przy latarniach, i częściowo je zazielenić. W trakcie remontów chodników zadbać o możliwość spływu wody deszczowej do mini zbiorniczków deszczowych – efekt gąbki

- W Studium powinny się znaleźć konkretne zapisy o nasadzeniach zastępczych. Najważniejsze to nasadzenia i zalesienia z dojrzałą roślinnością (młode trudno się przyjmują) oraz zadbać o zapis o opiece gwarancyjnej na 7-10 lat (gwarancja dana przez deweloperów lub miasto).
- W Krakowie jest mało akwenów, istnieje potrzeba odnawiania takich miejsc, np. w Chełmie trzeba tereny zalewowe pielęgnować
- Mała retencja – trzeba ją wspierać nie tylko na początku, dając dotacje i wsparcie, ale premiować cały czas mieszkańców, wspierać ich w działaniach proretycyjnych. Można rozciągnąć to wsparcie nie tylko na retencję, ale na inne elementy związane z zazielenianiem i ekologią. Premiować pozytywnie za sadzenie drzew, pnączy za opiekę nad terenami zielonymi
- Warto tworzyć więcej łąk kwietnych, np. pasy zieleni na drogach powinny być takimi łąkami (gleba mniej wysycha i nie trzeba tyle kosić – oszczędności dla miasta). Na parkingach zamiast kostki brukowej powinny być ażurowe płyty, żeby ograniczyć spływanie wody do kanalizacji.
- W Studium powinno znaleźć się miejsce na systemowe podejście do tematyki przyrody i miasta, na zintegrowanie np. kwestii gospodarowania wodami opadowymi i zapewnienie odpowiednich terenów zieleni (w tym ogrodów deszczowych), terenów zalewowych, które pozwolą wodę absorbować i retencjonować, zamiast jedynie polegania na zbiornikach retencyjnych („Zdecydowanie konieczna jest w studium refleksja nad pojęciem rozwoju – czy rozwój oznacza jedynie skonsumowanie zasobów, które mamy? Zabudowanie gruntów? W obliczu zmian klimatu miasto powinno zrewidować plany dalekosiężnych inwestycji na wielkich obszarach – zwłaszcza na obszarach cennych przyrodniczo, np. nie tylko „dogęszczanie zabudowy”, które czasem kończy się zabudową zielonych dziedzińców, wewnątrz kwartałów – por. Półwie Zwierzynieckie, ale planowanie sensownej przebudowy terenów zdegradowanych”).

Spostrzeżenia uczestników dotyczące odnawialnych źródeł energii:

- Nie można także stosować fotowoltaiki na zabytkowych (starych) budynkach, tylko zaproponować właścicielom programy dopłat miejskich do innych rozwiązań (może na preferencyjnych cenach pożyczki do pomp ciepła albo inne zastosowania hybrydowe).
- Kwestia farm fotowoltaicznych – generalnie widzi się możliwość zbudowania ich na terenie byłego Kombinatoru, a konkretnie na terenie osadników. Zgodnie sugerowano, że farmy OZE można lokalizować na terenie nieużytków (tereny Kombinatoru)
- Należy szukać optymalnych rozwiązań związanych z fotowoltaiką, np. na Bielanych nakładki kolorystyczne na OZE wyglądają estetycznie, ale są 50% mniej wydajne.
- Instalacje mini wiatrowych elektrowni 1kw, 2m/s – można by było je instalować na wysokich latarniach i innych punktach wysokościowych. Ekologiczne zasilanie dla oświetlenia elementów drogi (znaki, przejścia, latarnie).

Spostrzeżenia uczestników związane z polityką i infrastrukturą transportową:

- Planowane ścieżki rowerowe i trasy piesze dostosować do możliwości przepływowego ruchu rowerowego i pieszego. Minimalna szerokość chodnika powinna wynosić 2 metry.

- Należy stonować transport samochodowy oraz tramwajowy, to olbrzymia zajętość terenu – nie budujemy ulic, tylko trasy komunikacyjne, to w Krakowie musi się zmienić.
- Należy zadbać o dobrą komunikację publiczną oraz ograniczenie ruchu samochodów spalinowych: samochody są dużym problemem dla środowiska, bo generują duży ruch, generują smog, jest problem z odprowadzeniem wody z ulic, potrzebne są liczne parkingi przy budynkach biurowych i mieszkalnych, przez co nie ma miejsca na drzewa i zieleń.

Rozwój terenów rekreacyjnych – potrzeby, formy i lokalizacje

Spostrzeżenia uczestników dyskusji dotyczące rozwoju terenów rekreacyjnych koncentrowały się wokół następujących pytań - Gdzie? Jakiej? Dla kogo? Na jakich zasadach?

Zabezpieczenie przestrzeni pod nowe tereny rekreacyjne:

- Zapewnienie w Studium nowych terenów zielonych, rekreacyjnych, tam gdzie jest taka możliwość – przykład os. Podwawelskie (szkółka ogrodnicza) – przekwalifikowanie terenu pod funkcje zieleni, w obecnym Studium jest to teren przeznaczony pod zabudowę mieszkaniową.
- Zabezpieczenie w Studium terenów pod obszary leśne wskazane w „Powiatowym programie zwiększenia lesistości miasta Krakowa na lata 2018-2040”.
- Zabezpieczenie w Studium terenów, na których występują gatunki chronione, są cenne przyrodniczo. Przykład – Kliny. Konieczność zabezpieczenia terenów przed zabudową mieszkaniową poprzez formy użytków ekologicznych lub zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.
- W przypadku większych inwestycji mieszkaniowych gwarantowanie konkretnej powierzchni pod rekreację i jej różne formy, np. place zabaw, skwery, zielone boiska itp.
- Zagwarantowanie terenów pod park linearny Olsza – Grzegórzki, z uwzględnieniem także terenów pokolejowych (nieużywane tory, nasypy itd.)
- Rozwój parków rzecznych np. wzdłuż rzeki Białychy – tereny pod ścieżki rowerowe, drobna infrastruktura towarzysząca np. ławki, bez większych ingerencji w naturalną przyrodę miejsca.
- Wyznaczenie na mapie Krakowa miejsc pod nowe, duże parki (powyżej 4 ha) – zabezpieczenie tych terenów w Studium (np. w oparciu o forty, park w Wesołej?).
- Stworzenie parku przy Motelu Krak.

Co z zielenią na terenach prywatnych?

- Dylemat i wyzwanie – jakie zasady powinny obowiązywać, planując tereny zielone na działkach prywatnych? Przykład ul. Zamoyskiego (Podgórze, okolice TVP), gdzie teren prywatny jest przeznaczony pod zielenie urzędową, co blokuje właścicielom możliwość wykorzystania go pod indywidualne potrzeby mieszkaniowo-usługowe. Jasna polityka względem tego typu terenów.
- Zdefiniowanie i wdrożenie strategicznej polityki miejskiej w zakresie wykupu gruntów prywatnych na cele publiczne – miejskie tereny zielone (zwłaszcza dla terenów kluczowych dla zielonej infrastruktury w mieście zarówno przyrodniczej, jak i wypoczynkowej). Realizacja działań na zasadzie krok po kroku – zabezpieczyć i wykupić – dostosować w wersji minimum (nie musi być „lunapark”, a po prostu bezpieczna, zielona przestrzeń) – planować ewentualne docelową formę, funkcję wymagające większych

nakładów finansowych. Plany na zagospodarowanie terenów powinny być odpowiednio nagłaśniane i konsultowane z mieszkańcami.

Jaka zieleń i rekreacja w mieście?

- Postawienie w mieście raczej na zieleń w formie parkowej niż przyrodę „dziką”. I w kontrze do tego zdania: lasy w mieście są niezwykle potrzebne i pożyteczne i jak najbardziej należy taką formę dzikiej przyrody wprowadzać do miasta.
- Udostępnianie i zagospodarowanie niektórych obszarów nie powinno być zorientowane na wysokonakładowe adaptacje, ale udostępnienie w sposób nie niszczący walorów przyrodniczych, może być etapowe.
- Kreowanie nowej formy rekreacji – „obcowanie z naturą” w jej podstawowej formie – nie wszędzie muszą być tereny rekreacyjne w formie zorganizowanej, np. place zabaw, siłownie, w części powinny być zachowane naturalne formy zieleni m.in. w ramach wyznaczonych użytków zielonych. Wówczas powinny być one ogólnodostępne, ale korzystanie z nich powinno się odbywać w oparciu o ustalone zasady.
- Promowanie, ułatwianie i wspieranie wprowadzania zieleni w obszary wewnętrzne zabudowy – np. podwórka – pnącza, nasadzenia, zielone ściany itp. – np. z wykorzystaniem mechanizmu zachęcającego w postaci ulgi w podatku od nieruchomości.
- Rozwój terenów rekreacyjnych powinien uwzględniać założenia dokumentu „Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2019-2030”.
- Wykorzystanie w większym stopniu Wisły i to nie tylko w lokalizacjach centralnych, ale na całej długości. Obecnie brakuje infrastruktury pod łódzie, łódki, jachty itd. Zainspirować się miastami, w których rzeki są mocno zaktywizowane.

Dostępność do zielonych terenów rekreacyjnych

- Rozważenie ustalenia w Studium jakiegoś standardu dostępu do terenów rekreacyjnych zależnie od miejsca zamieszkania np. max. 300 m oraz określenie standardu tych terenów, które mogą weryfikować to kryterium (np. wielkość terenu rekreacji).
- Stworzenie zielonego kanału łączącego Fort Mogiła z Wisłą (połączenie ul. Stella Sawickiego – Parku Lotników oraz rozszerzenie parku kulturowego) – zielone mosty pieszo-rowerowe nad ulicami, drogi rowerowe, tereny spacerowe, ale przygotowane także do poruszania się z wykorzystaniem UTO.
- Warto, aby zielone tereny rekreacyjne były dostępne poprzez połączenie siecią ścieżek rowerowych.
- Dążenie do publicznego udostępnienia usytuowanych w centrum ogrodów przyklasztornych, przykościelnych, które stanowią duży rezerwar zieleni w deficytowym w tym zakresie obszarze centrum miasta.

Rozwój zabudowy a tereny zielone

- Wprowadzenie ograniczeń związanych z zabudową terenów, które są terenami naturalnie zalewowymi np. okolice ul. Wielkanocnej, gdzie planowana jest obecnie budowa osiedla, które będzie najpewniej regularnie zalewane.
- Dogęszczanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej zamiast wyznaczania nowych terenów, aby umożliwić ich perspektywiczne zaplanowanie, zabezpieczenie i ochronę przed „dziką” zabudową mieszkaniową, za którą najczęściej nie idzie dostęp do infrastruktury publicznej czy rekreacyjnej. Wskazywanie konkretnych linii zabudowy dla poszczególnych obszarów

miasta np. kwartałów, określając w ich ramach przestrzenie pod tereny zielone, usługi publiczne. Uwzględnianie dodatkowych warunków dla obszarów mieszkaniowych dotyczących dostępu do terenów zielonych dla mieszkańców.

Niewielkie formy zieleni miejskiej – priorytety i oczekiwania

Część uczestników uznawała elementy „zielonej akupunktury” za „listek figowy”, uważając, że Kraków w zakresie zieleni powinien przede wszystkim skoncentrować się na większych inwestycjach i działaniach o większej skali (np. duże powierzchniowo parki, systemowe rozwiązania w zakresie retencji). Zaznaczano jednocześnie, że „zielona akupunktura” też jest ważna i potrzebna, nie może jednak zastępować większych inwestycji, a powinna je dopełniać.

Zgłaszane potrzeby w zakresie niewielkich form zieleni miejskiej:

- Parki kieszonkowe – warto kontynuować działania w tym zakresie, jest to „opcja ratunkowa” przy gęstej zabudowie.
- Ogrody społeczne – warto tego typu tereny tworzyć także jako element większych projektów (np. dużych powierzchniowo parków/ urządzonych terenów zielonych); Jest to przedsięwzięcie, dla którego powodzenia kluczowe jest utrzymanie długofalowego zaangażowanie mieszkańców (do rozważenia czy potrzebne są dodatkowe mechanizmy wspierające mieszkańców prowadzących ogród społeczny).
- Parklety – to ciekawe rozwiązanie, które warto wprowadzać w Krakowie (przy czym należy pamiętać o koordynacji prac między różnymi miejskimi jednostkami).
- Należy rozwijać różnej wielkości zielone tereny urządzone odpowiedniej jakości (spełniające funkcje: kontakt z przyrodą, spacer, odpoczynek, spotkanie ze znajomymi, sąsiadem, aktywność dla dziecka), które będą blisko miejsca zamieszkania („obszary sąsiedzkie”) i będą łatwo dostępne (dojście). Potem można łączyć je zielonymi korytarzami pieszo-rowerowymi;
- Przy terenach zielonych z uwagi na ich funkcje i potrzeby użytkowników powinna być mała architektura – zróżnicowana, częściowo zacieniona.
- Projektowanie parków kieszonkowych i „sąsiedzkich” terenów zielonych powinno odbywać się zgodnie z zasadą projektowania uniwersalnego.
- Wybiegi dla psów – wniosek o projektowanie terenów zielonych z uwzględnieniem potrzeb zgłaszanych przez właścicieli psów.
- Łąki kwietne – warto kontynuować ich tworzenie, też jako forma zieleni przydrożnej / przyulicznej (zalety: zapewniają bioróżnorodność; stanowią element ekosystemu, korzystne dla gleby i pod kątem retencji). Należy zapewnić im odpowiednią opiekę, do zastanowienia czy byłaby możliwość tworzenia takich mieszanek (gatunków roślin), aby nie były bardzo drażniące dla osób z alergiami.
- Przystanki komunikacji publicznej – można część z nich zazielenić, kilka rozwiązań:
 - porośnięte bluszczem wiaty, pergole – proste i tanie rozwiązania z rodzimymi gatunkami;
 - drzewa – powinny być sadzone tak, aby nie utrudniać przemieszczania się, a jednocześnie dawać cień osobom oczekującym na przystanku (przy nowych odpowiednio wkomponowana w projekt);
 - rozchodniki na dachu wiaty przystankowej;
 - zielone torowiska.

- Ścieżki rowerowe w zieleni (z pasami roślinnymi oddzielającymi od ruchu drogowego czy też z ocenieniem przez zielen przyuliczną) – zwłaszcza pod kątem nowo projektowanych czy zmian przy okazji remontów ulic.
- Parki linearne – dobry pomysł, ale często wiąże się z tym konieczność wykupu gruntów.
- Realizacja Parku Rzeczno Białucha – powiększenie terenu realizacji (nie tylko chronione wały) o zastosowanie rozwiązań pływających, aby udostępnić rzekę (inspirując się np. rozwiązaniami londyńskimi); W tym temacie wskazywano też na potrzebę utworzenia kładki pieszo-rowerowej nad Białuchą (w okolicy ujścia Białuchy do Wisły, w rejonie ulicy Niepołomskiej), która stanowi ważny element w kontekście Wiślanej Trasy Rowerowej.
- Zielone korytarze – tworzenie zielonych połączeń między poszczególnymi urządzonymi terenami zieleni. Szerzej – sensowne projektowanie zieleni przyulicznej (zapewniającej cień, ale i dostosowanej do warunków, w których będzie rosła).
- Kwestia ogródków działkowych:
 - opuszczone ogródki działkowe (zaniedbane, niszczone) – jeśli byłaby chęć mieszkańców i możliwość wykupu takiego terenu – otwarcie terenu i stworzenie czegoś na kształt ogrodu społecznego z lokalną społecznością;
 - udostępnienie przestrzeni wspólnych ogródków działkowych – ścieżek w celu umożliwienia przejścia przez teren (współpraca i konsultacje z działkowcami).
- Kontrola i pielęgnacja istniejącej zieleni:
 - drzewa – ochrona starych drzew przed wycinką np. podczas realizacji różnego typu inwestycji, problem zaniedbanych „drzew okienkowych”, okratowań - potrzebna regularna inwentaryzacja stanu drzew także pod kątem potrzeb w zakresie poszerzenia okienka, wymiany okratowania itp.;
 - kwestia koszenia/pielęgnacji trawników osiedlowych – mimo tendencji do ograniczania częstotliwości tego typu działań, dla części mieszkańców ważne jest, żeby taka zieleń była odpowiednio zadbana (aby nie pojawiały się chwasty itp.).
- Postulat dotyczący aktywizowania terenów, które obecnie należą do gminy poprzez dwuetapową realizację - najpierw alejki spacerowe, ławki, kosze na śmieci, a w dalszym kroku bardziej kosztowne rzeczy jak fontanny, place zabaw oraz nietypowe wyposażenie.

Opinie w zakresie rozwiązań planistycznych wspierających zielen:

- Stare osiedla z terenami zielonymi (odległościami między budynkami porośniętymi zielenią) stanowią dobry przykład projektowania mieszkaniówki. Dokumenty planistyczne dla nowych inwestycji mieszkaniowych mogłyby wymuszać zachowanie odpowiednio dużych odległości między budynkami (kolejnym potrzebnym krokiem byłby sprawdzanie zachowania tych odległości w trakcie realizacji przez dewelopera);
- Tereny zielone przyblokowe w nowych inwestycjach często pojawiają się jako prywatne/ogrodzone, a powinny być ogólnie dostępne.
- Brak zieleni wysokiej na nowych osiedlach to m.in. efekt zapisów dot. wymaganej powierzchni parkingowej, która „kradnie” przestrzeń działki i zmniejsza możliwość wykorzystania na zielen. Proponowane rozwiązanie: obniżenie współczynnika miejsc parkingowych np. do 1,0.
- Wprowadzenie nakazu zielonych dachów na płaskich dachach we wszystkich inwestycjach – przy czym zgłoszono obawę, że może być to traktowane jako spełnienie wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej i przyczyni się do mniejszej powierzchni na

zieleni niską i wysoką. Dlatego należałoby wówczas podnieść wskaźnik powierzchni biologicznej czynnej, jakoś doprecyzować itp.

- Zieleni wertykalna, czyli zielone ściany – popularyzacja tego rozwiązania na dużych inwestycjach, budynkach publicznych (tutaj analogiczna obawa dot. powierzchni biologicznej czynnej jak w przypadku zielonych dachów.)
- Wytyczanie na obszarach mieszkaniowych /osiedlowych takich fragmentów terenu, gdzie wskaźnik powierzchni biologicznej czynnej będzie na poziomie 100%.
- Podkreślano, że zarówno w przypadku planowania przestrzennego, jak i realizacji terenów zielonych, warto stosować „dobre i sprawdzone wzorce zachodnie”.

Opinie wyrażone przez uczestników przez formularz – po spotkaniu

Poprzez formularz opinii po spotkaniu złożono 8 opinii. W formularzach poruszano m.in. następujące wątki:

- Tworzenia nowych terenów zieleni: małych i dużych parków, lasów miejskich, ogrodów wertykalnych, trawiastych placów zabaw, wyznaczania nowych użytków ekologicznych, parków rzecznych i parków miejskich, kontynuowania akcji Parki Krakowian, wspierania zazielenienia terenów wokół miejsc pracy (biura, zakłady pracy itp.).
- Ochrony: starych drzew; terenów zieleni osiedlowej, skwerów i zielonych dziedzińców towarzyszących istniejącej już zabudowie (zabezpieczenie przed zabudową), głównych klinów zieleni i parków rzecznych jako ciągów przewietrzania oraz zieleni fortecznej.
- Zapewnienia różnorodności biologicznej m.in. w parkach, ale też poprzez pozostawienie w mieście częściowo dzikich / niezagospodarowanych terenów.
- Wielofunkcyjności zieleni w mieście: korzystne dla klimatu, miejsca relaksu dla mieszkańców, schronienie dla dzikich zwierząt, ochrony przed skutkami ulew, upałów itp.
- Ograniczenia „betonowania” i usuwania istniejącej zieleni podczas realizacji inwestycji (np. place czy ciągi komunikacyjne); a w miejscach, gdzie jest to możliwe realizacja akcji „rozbetonowania” – wprowadzenia powierzchni przepuszczalnych z nasadzeniami.
- Wspierania OZE – system dopłat dla mieszkańców do indywidualnych instalacji, tworzenie miejskich farm pozyskujących energię słoneczną.
- Przekształceń i rozwiązań dla terenów rolnych czy ogrodów działkowych.
- Poszanowania prawa własności przy wyznaczaniu granic terenów zielonych, współpracy z właścicielami.
- Postawienia na miejską zagospodarowaną zieleni i stałej pielęgnacji takiej zieleni – aby nie była utrudnieniem dla sąsiednich terenów prywatnych, nie stwarzała zagrożenia dla ludzi itp.

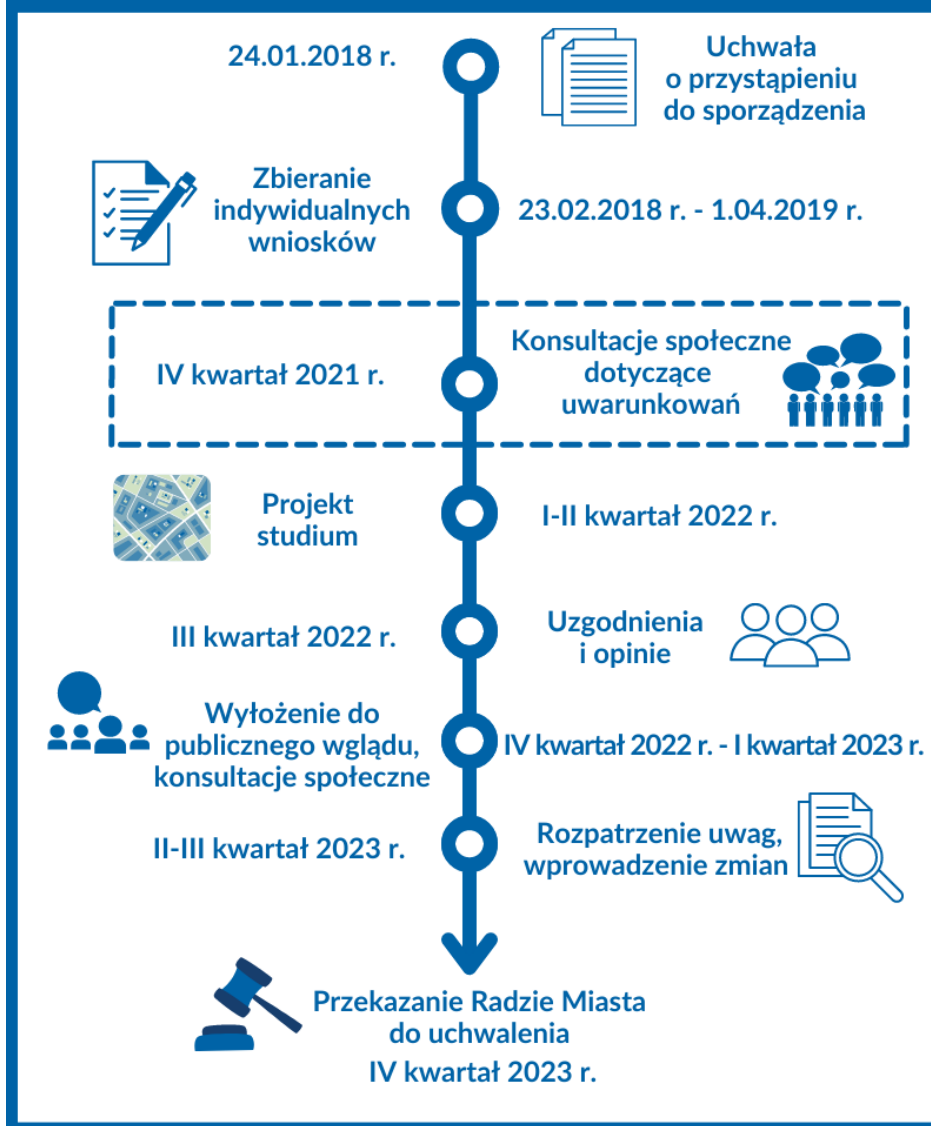
CO DALEJ?

Materiały zawierające opinie oraz wytyczne sformułowane przez uczestników konsultacji zostały przekazane do Wydziału Planowania Przestrzennego UMK (w postaci raportów oraz nagrań z transmisji poszczególnych spotkań). Obecnie trwają prace nad sporządzaniem projektu dokumentu Studium, w której zostaną wykorzystane wnioski i sugestie zebrane podczas konsultacji.

Równocześnie Prezydent Miasta Krakowa rozpatrzy zarządzeniem wnioski złożone do dokumentu studium.

Efektem tej współpracy będzie wizja rozwoju Krakowa – projekt Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa. Następnie projekt dokumentu Studium zostanie skierowany do opiniowania i uzgodnień przez podmioty wskazane przepisami prawa.

ORIENTACYJNY HARMONOGRAM PRAC NAD NOWYM STUDIUM



Kolejnym etapem, który umożliwi mieszkańcom aktywny udział w procedurze będzie etap wyłożenia projektu Studium do publicznego wglądu (szacowany termin wyłożenia to koniec 2022 roku). Wtedy wszyscy mieszkańcy i użytkownicy miasta będą mieli możliwość zapoznania się z projektem, a także będą mogli wziąć udział w dyskusji publicznej nad projektem oraz złożyć uwagę.

Zakończenie prac nad dokumentem i przekazanie projektu Studium Radzie Miasta planowane jest na koniec 2023 roku.

Urząd Miasta Krakowa
WYDZIAŁ PLANOWANIA
PRZESTRZENNEGO

31-545 Kraków
ul. Mogińska 41
tel. 12 616 85 26 i 12 616 85 42
bp.umk@um.krakow.pl
www.krakow.pl

