

3. UWARUNKOWANIA ROZWOJU

SYNTEZA

Rozwojowi Krakowa towarzyszą okoliczności zarówno sprzyjające, jak i ograniczające, a nawet hamujące rozwój. Tworzą je uwarunkowania obejmujące zespół cech, stanów i zjawisk przestrzennych, gospodarczych, społecznych oraz przyrodniczych o istotnym wpływie na zakres, tempo i możliwości rozwoju. Zadaniem Miasta, będzie odpowiednie wykorzystywanie uwarunkowań sprzyjających oraz minimalizowanie lub eliminowanie oddziaływania uwarunkowań ograniczających.

Uwarunkowania sprzyjające rozwojowi

1. Kraków postrzegany jest jako Miasto unikatowe, zarówno w skali krajowej jak i europejskiej. Potwierdzono to wpisem najstarszej części Krakowa na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, uznaniem za pomnik historii „Krakowa – historycznego zespołu miasta” oraz uznaniem w roku 2000 za jedną ze stolic kultury europejskiej. Zasoby dziedzictwa kulturowego i cenne walory stwarzają szansę na wzbogacenie oferty turystycznej, sprzyjają rozwojowi kultury i sztuki.
2. Kraków posiada znaczący potencjał naukowy i akademicki oraz potencjał gospodarczy i związaną z nim wysoko wykwalifikowaną kadrę pracowniczą.
3. Kraków posiada bogate tradycje jako centrum administracji, obejmujące swym zasięgiem obszar Małopolski.
4. Kraków jest korzystnie położony w sieci istniejących i projektowanych powiązań transportowych Europy Środkowej i Wschodniej; posiada port lotniczy dla ruchu międzynarodowego, o korzystnym usytuowaniu w stosunku do centrum Miasta i dogodnie powiązany z autostradą A-4.
5. Kraków jest korzystnie położony i powiązany z krajowym i europejskim systemem przyrodniczym. Bliskie sąsiedztwo Jury Krakowsko-Częstochowskiej i Puszczy Niepołomickiej daje możliwości atrakcyjnego wypoczynku.
6. Poprawiający się stan czystości powietrza i tendencja spadkowa stężeń zanieczyszczeń w Krakowie przyczynia się do wzrostu jakości życia mieszkańców i zwiększenia atrakcyjności turystycznej.
7. W Krakowie funkcjonuje Uzdrawisko Swoszowice i Zakład Przyrodolecznicy „Mateczny”, wykorzystując wody lecznicze o wysokiej wartości i dużej zasobności źródeł, co w połączeniu z możliwością udostępnienia wód mineralnych w Lusinie (gmina Mogilany) stwarza szanse rozszerzenia działalności uzdrowiskowej.
8. Kraków charakteryzuje się bogactwem przestrzeni publicznych o zróżnicowanym charakterze kompozycji, walorach funkcjonalnych oraz różnorodnej randze. Przestrzenie te decydują o wizerunku Miasta i mają istotne znaczenie dla podkreślenia jego tożsamości.
9. Kraków posiada rezerwy terenów predysponowanych do lokalizacji obiektów i urządzeń służących wypełnianiu funkcji metropolitalnych.
10. Istniejąca w Krakowie infrastruktura techniczna zapewnia w skali Miasta korzystne standardy obsługi i możliwości rozwojowe, a programy docelowe zapewniają możliwość zaopatrzenia w media i obsługę całego obszaru Miasta.

Uwarunkowania ograniczające rozwój

1. Brak znaczących obiektów służących realizacji funkcji metropolitalnych. Dotyczy to zwłaszcza obiektów kultury, sztuki i turystyki specjalizowanej oraz siedzib prestiżowych, międzynarodowych zarządów firm.
2. Słabo rozwinięte połączenia transportowe z krajem i Europą, szczególnie w zakresie szybkich powiązań kolejowych i międzynarodowych połączeń lotniczych.
3. Brak wyraźnej hierarchizacji układu drogowego oraz dogodnych tras ruchu tranzytowego, a także międzydzielnicowych połączeń obwodowych.
4. Wzrost zagrożeń środowiska pochodzących ze źródeł mobilnych.
5. Zbyt mały zasób i niewłaściwa struktura gruntów komunalnych.
6. Tendencje do utrwalania się przestrzeni o niskim standardzie i braku powiązań z otoczeniem na części obszarów Krakowa położonych w strefie miejskiej oraz strefie ochronnej HTS.
7. Narażenie na niebezpieczeństwo powodzi części obszaru Miasta.
8. Niewystarczający system odprowadzenia wód opadowych hamujący rozwój w niektórych obszarach.

3.1. Kontekst regionalny

Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście krajowym

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju została przyjęta przez Sejm RP 17 listopada 2000 roku¹.

System strategicznych celów rozwoju i zagospodarowania przestrzennego kraju zakłada, że otwarty system przestrzenny, dynamizujący przekształcenia polskiej przestrzeni kształtować będą między innymi potencjalne bieguny (ośrodki) rozwoju społeczno-gospodarczego, o znaczeniu europejskim (tzw. europole), które w procesie konkurencji międzynarodowej (europejskiej) tworzyć będą coraz silniejsze węzły przedsiębiorczości i innowacji oddziaływujące na całą polską i europejską przestrzeń. Powstawać one będą w procesie europejskiej konkurencji wartości miejsca dla lokalizacji kapitału i przedsiębiorczości. Przeprowadzone analizy wskazują, że za kształtujące się europole, z najwyższymi szansami na dalszy rozwój można już traktować Warszawę, Trójmiasto, Poznań oraz Kraków.

Liczne przesłanki wskazują, że w najbliższych latach najszybszy rozwój gospodarczy i postęp cywilizacyjny wystąpi w aglomeracjach: warszawskiej, poznańskiej, krakowskiej, szczecińskiej, gdańskiej, wrocławskiej i bielskiej - do grupy tej mogą dołączyć także aglomeracje: bydgosko-toruńska i łódzka.

Z polityki kształtowania europoli – ośrodków o znaczeniu europejskim wynika, że wielofunkcyjna aglomeracja Krakowa jest jednym z głównych, potencjalnych obszarów docelowych migracji oraz akumulacji kapitału a także ośrodkiem, który może w przyszłości awansować w europejskim systemie wielkich miast. Wprawdzie jest ona obciążona nadmierną industrializacją, lecz ma ogromny, częściowo już wykorzystywany potencjał rozwojowy, związany z nauką i kulturą. Kraków jest także jedynym polskim miastem, które ma szansę stać się jedną ze stolic kulturalnych Europy.

Polityka kształtowania pasm przyspieszonego rozwoju zakłada przyspieszenie budowy autostrady A-1 wobec jej komplementarnego znaczenia dla podwyższenia efektywności autostrad A-2 i A-4, mających priorytetowe znaczenie w stymulacji procesów integracyjnych Polski z Unią Europejską.

Narodowy Plan Rozwoju

Narodowy Plan Rozwoju jest kompleksowym dokumentem określającym strategię społeczno-gospodarczą Polski w pierwszych latach członkostwa w Unii Europejskiej.

Dokument został przygotowany na podstawie wytycznych zawartych w Rozporządzeniu Rady Ministrów Nr 1260 z 21 czerwca 1999 r. (1260/99/WE) wprowadzającym ogólne przepisy dotyczące funduszy strukturalnych. Celem strategicznym Narodowego Planu Rozwoju jest rozwijanie konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zdolnej do długofalowego, harmonijnego rozwoju, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz poprawę spójności społecznej, ekonomicznej i przestrzennej z Unią Europejską na poziomie regionalnym i krajowym. Wykonując powyższy cel Polska będzie dążyć do zapewnienia wysokiego poziomu ochrony środowiska, zgodnie z zapisami traktatu konstytuującego Unię Europejską oraz zobowiązaniami akcesyjnymi.

W świetle tych założeń przyjętych zostało pięć podstawowych celów częściowych Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006:

- wspomaganie osiągnięcia i utrzymania w dłuższym okresie wysokiego wzrostu PKB,

¹ Monitor Polski Nr 26, poz. 432 z dnia 16 sierpnia 2001 roku.

- zwiększanie poziomu zatrudnienia i wykształcenia,
- włączenie Polski w europejskie sieci infrastruktury transportowej i informacyjnej,
- intensyfikacja procesu zwiększenia w strukturze gospodarki udziału sektorów o wysokiej wartości dodanej; rozwój technologii społeczeństwa informacyjnego,
- wspomaganie udziału w procesach rozwojowych i modernizacyjnych wszystkich regionów i grup społecznych w Polsce.

Szczególną uwagę zwraca się na dwa sektory: środowisko i transport. Działania podejmowane w sferze ochrony środowiska w ramach polityki kohezji będą ukierunkowane na cele polityki ekologicznej Wspólnoty Europejskiej i dotyczyć będą:

- poprawy jakości wód powierzchniowych, polepszenia dystrybucji i jakości wody do picia,
- racjonalizacji gospodarki odpadami i ochrony powierzchni ziemi,
- poprawy jakości powietrza.

W sferze transportu należy przede wszystkim zapewnić połączenie autostradowe Warszawy z krajami Wspólnoty Europejskiej, a ponadto wybudować odcinki autostrad wzdłuż najbardziej obciążonych drogowych korytarzy międzynarodowych tj. A1, A2 oraz A4/A18.

Obecnie najbardziej zaawansowane są prace wzdłuż autostrady A4/A18, poprzez którą do 2005 r. przewiduje się połączenie autostradowe Krakowa z Niemcami. Po roku 2005, w miarę możliwości finansowych, prace przeniosą się na odcinek na wschód od Krakowa (Kraków-Tarnów).

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego jest jednym z programów operacyjnych, które posłużą realizacji Narodowego Planu Rozwoju - Podstawy Wsparcia na lata 2004-2006. Rozwija on cele Narodowego Planu Rozwoju określając priorytety, kierunki i wysokość środków przeznaczonych na realizację polityki regionalnej państwa, które będą uruchamiane z udziałem funduszy strukturalnych w pierwszym okresie członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Przystąpienie do Unii Europejskiej tworzy nowe możliwości dla polityki regionalnej w Polsce. Wśród szans rozwoju polskich regionów wymienia się:

- korzystne uwarunkowania geopolityczne w tym tranzytowe położenie Polski w Europie w relacjach wschód-zachód i północ-południe,
- założenia polskiej polityki rozwojowej dotyczące stymulowania wysokiego tempa wzrostu PKB; ograniczania bezrobocia; umacniania równowagi finansów publicznych; konsekwentnej decentralizacji władzy,
- cechy struktury gospodarczej i przestrzennej związane z policentrycznym charakterem i umiarkowanym stopniem koncentracji sieci osadniczej i aktywności gospodarczej; wyraźnym awansem Warszawy w systemie europoli; decentralizacją modelu szkolnictwa wyższego,
- specyficzne cechy, zasoby i predyspozycje poszczególnych regionów, w tym zróżnicowanie szczególnie cennych w skali europejskiej walorów środowiska przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju turystyki; położenie przygraniczne dające możliwości aktywizacji we wschodniej i południowo-wschodniej części kraju; warunki regionalne i lokalne dla rozwoju turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego.

Celem strategicznym sformułowanym w Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego i adoptowanym do Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na lata 2004-2006 jest: „Tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów w taki sposób, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu kraju, jego spójności ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską”.

Głównymi kierunkami tworzenia warunków wzrostu konkurencyjności regionów będzie:

- wzmacnianie konkurencyjności regionalnych firm,
- rozwój społeczeństwa informacyjnego oraz wspomaganie systemu edukacji i szkoleń,
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury (transportowej, technicznej, ochrony środowiska i społecznej),

- wzmacnianie atrakcyjności inwestycyjnej miast i obszarów, na których zlokalizowane są obiekty kultury i dziedzictwa kulturowego,
- wzmacnianie regionalnej bazy ekonomicznej,
- wspieranie rozwoju lokalnego,
- poprawa powiązań pomiędzy ośrodkami regionalnymi i pozostałymi obszarami województw.

Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście rozwoju Województwa Małopolskiego

Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego

Strategia Rozwoju Województwa Małopolskiego przyjęta Uchwałą Nr XXIII/250/2000 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 28 sierpnia 2000 roku formułuje następującą misję rozwoju województwa: „Małopolska – regionem szans, wszechstronnego rozwoju ludzi i nowoczesnej gospodarki; silnym aktywnością swych mieszkańców, czerpiącym z dziedzictwa przeszłości i zachowującym tożsamość w integrującej się Europie”.

W pierwszym polu strategii mówiącym o zasobach ludzkich, gdzie celem nadrzędnym są „Lepiej wykształceni, aktywni i przedsiębiorczy mieszkańcy”, wśród rozwiązań wymienia się między innymi:

- rozwój szkolnictwa wyższego poza Krakowem w oparciu o środowisko naukowe Krakowa,
- zwiększenie potencjału krakowskiego ośrodka naukowego.

Jako główny priorytet w tym zakresie oprócz utworzenia nowych wyższych szkół na terenie województwa uznaje się budowę III Kampusu Uniwersyteckiego w Pychowicach wraz z parkiem technologicznym oraz kompleksami budynków Polskiej Akademii Nauk i Papieskiej Akademii Teologicznej. Oczekiwane w tym zakresie rezultaty to z jednej strony ukształtowanie poza Krakowem sieci szkół wyższych, natomiast z drugiej strony:

- znaczący wzrost roli krakowskiego ośrodka naukowego w rozwiązywaniu problemów społeczno-gospodarczych regionu i kraju,
- wzrost międzynarodowego znaczenia Krakowa jako ośrodka akademickiego.

Oznacza to zatem dążenie do dywersyfikacji kształcenia zawodowego na poziomie wyższym pozostawiając dla krakowskiego ośrodka naukowego rolę centrum kształcenia uniwersyteckiego, politechnicznego i artystycznego o wysokim poziomie studiów, współpracującego z Polską Akademią Nauk oraz specjalistycznymi instytutami badawczymi i jednostkami wdrożeniowymi.

Drugie pole strategii dotyczące środowiska i krajobrazu, którego celem nadrzędnym jest „Wysoka jakość środowiska przyrodniczego i kulturowego” jako jeden z celów strategicznych zakłada zlikwidowanie zaniedbań w ochronie środowiska, między innymi poprzez:

- poprawę jakości wód,
- ograniczenie emisji zanieczyszczeń,
- uporządkowanie gospodarki odpadami.

Główne priorytety w tym zakresie związane z rozwojem Krakowa to:

- ochrona zlewni rzeki Raby i Zbiornika Dobczyckiego,
- program gospodarki odpadami komunalnymi w aglomeracji krakowskiej,
- rozbudowa i modernizacja aglomeracyjnej oczyszczalni ścieków Kraków-Płaszów.

Inny cel strategiczny - racjonalne gospodarowanie środowiskiem, wśród rozwiązań wymienia między innymi podnoszenie retencyjności dorzeczy i zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego (także poprzez budowę polderów zalewowych), zakładając jako jeden z priorytetów ukończenie zbiornika w Świnnej Porębie. Ma to służyć wzmocnieniu ochrony powodziowej Krakowa i zespołu gmin „Górnej Wisły”.

W celu strategicznym Kształtowanie krajobrazu kulturowego jako rozwiązania zostały podane m.in. stworzenie systemu ochrony krajobrazu kulturowego oraz humanizacja blokowisk.

Kolejne pole strategii dotyczące gospodarki, w którym celem nadrzędnym jest „Trwały rozwój gospodarczy” wśród celów strategicznych wymienia rozwinięte przemysły „regionalnej szansy”, innowacyjne firmy oraz rozwinięte otoczenie biznesu. Do rozwiązań w tym zakresie zalicza się

- wspieranie potencjału naukowego i badawczego oraz wspieranie tworzenia oraz rozwoju przedsiębiorstw nowatorskich i zaawansowanych technologicznie,
- wspieranie rozwoju sektora wysokich technologii, „przemysłu czasu wolnego”, „przemysłu kulturowego” oraz uzdrowisk,
- wspieranie rozwoju MSP, instytucji i firm otoczenia biznesu oraz rozwój centrów targowych.

Priorytetami w tym zakresie mają być:

- utworzenie Małopolskiej Organizacji Turystycznej,
- wykreowanie imprezy targowej w dziedzinie przemysłu kulturowego,
- budowa centrum kongresowo-koncertowego w Krakowie,
- rozbudowa zaplecza wystawowego i targowego.

Firmy sektora wysokich technologii lokują się w szczególnym otoczeniu, głównie uniwersyteckim i w tym można upatrywać szans rozwoju Krakowa. Podobnie, mając na uwadze rolę Miasta jako ośrodka turystycznego, lokować się tu powinny instytucje i organizacje związane z tymi funkcjami. Rozwój imprez kulturalnych i wzrost inwestycji w tej dziedzinie winny służyć utrzymaniu rangi Krakowa jako jednego z centrów kultury europejskiej.

W czwartym polu strategii obejmującym między innymi komunikację, celem nadrzędnym jest „Lepsza dostępność komunikacyjna całego regionu”. Dobrze rozwinięty system powiązań komunikacyjnych regionu z otoczeniem jest jednym z celów strategicznych. Wśród głównych rozwiązań wymienia się:

- modernizację i przebudowę układu dróg głównych,
- modernizację sieci kolejowej,
- tworzenie centrów logistycznych,
- rozwój Międzynarodowego Portu Lotniczego Kraków-Balice.

Najważniejsze priorytety w tym zakresie to budowa autostrady A-4 na odcinku Kraków – Tarnów, wydłużenie pasa startowego lotniska Balice oraz modernizacja linii kolejowej E30 Katowice – Kraków – Tarnów – Rzeszów.

Zakłada się:

- osiągnięcie standardu dostępności komunikacyjnej Krakowa na poziomie 60 minut dla 65% mieszkańców regionu i 120 minut dla 90%; uzyskaniu powyższych parametrów służyć ma budowa drogi ekspresowej S-7 Warszawa – Kraków – granica państwa (Chyżne) oraz modernizacja innych odcinków dróg krajowych i wojewódzkich,
- wzrost znaczenia kolei w systemie transportowym,
- wzrost znaczenia Portu Lotniczego w Balicach - będzie on drugim pod względem znaczenia w Polsce, a jego strefa ważnym, nowym zespołem przemysłowo-biznesowym.
- zorganizowanie terminalu transportowego w Krakowie.

Osiągnięcie drugiego celu strategicznego, dot. sprawnego systemu transportu wewnętrznego, jest możliwe poprzez modernizację dróg regionalnych i lokalnych, w tym budowę obwodnic miast oraz przebudowę regionalnego systemu transportu zbiorowego.

Priorytetami w tym zakresie mają być:

- budowa obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich,
- budowa nowego dworca autobusowego w Krakowie.

W ramach przebudowy regionalnego systemu transportu zbiorowego zakłada się między innymi zintegrowanie sieci kolejowej i tramwajowej w obsłudze aglomeracji krakowskiej.

Na szczególną uwagę zasługują dwa cele strategiczne mające zasadniczy związek z rozwojem Krakowa. Pierwszym jest „Wykorzystanie potencjału Krakowa na rzecz rozwoju regionu” w ramach kontekstu Integracja regionalna, natomiast drugim jest „Wykorzystanie i rozwój

potencjału Krakowa jako metropolii o znaczeniu ponadregionalnym” w ramach kontekstu Integracja międzyregionalna.

Mówiąc o wykorzystaniu potencjału Krakowa na rzecz rozwoju regionu zwraca się szczególną uwagę na dwa zasadnicze aspekty, jakie ma w tym zakresie spełniać metropolia krakowska. Z jednej strony jest ona podstawowym atutem Małopolski w utrzymaniu wysokiej konkurencyjności regionu. Drugą jej funkcją jest bezpośrednie oddziaływanie na region – dostarczanie niedostępnych poza nią usług i impulsów rozwojowych.

W kontekście wykorzystania i rozwoju potencjału Krakowa jako metropolii o znaczeniu ponadregionalnym zwraca się uwagę na:

- wspólne dążenie Małopolski i Śląska do przesuwania ku południowi środka ciężkości polskiej gospodarki, poprzez lokalizowanie na tym obszarze central firm i instytucji publicznych o znaczeniu krajowym,
- wsparcie krakowskiego ośrodka akademickiego dla rozwoju szkolnictwa wyższego na Podkarpaciu,
- wzrost roli Krakowa jako ośrodka koordynacji współpracy polsko-słowackiej,
- lokalizacja w Krakowie międzynarodowych instytucji edukacyjnych,
- zwiększenie liczby placówek konsularnych w Krakowie obsługujących Polskę Południową.

Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego Województwa Małopolskiego

Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego Województwa Małopolskiego na lata 2004-2006 z maja 2002 roku skupia się na czterech zasadniczych priorytetach rozwoju. Dotyczą one:

- infrastruktury o znaczeniu regionalnym i lokalnym w tym modernizacji i rozbudowy regionalnego układu transportowego; infrastruktury ochrony środowiska, regionalnej infrastruktury społecznej; społeczeństwa informacyjnego i rewitalizacji obszarów problemowych; działania polegają na:
 - rozbudowie i modernizacji dróg oraz poprawie funkcjonowania transportu miejskiego,
 - utylizacji i zagospodarowaniu odpadów komunalnych i przemysłowych,
 - budowie i modernizacji oczyszczalni ścieków,
 - ochronie, poprawie i regeneracji środowiska naturalnego,
 - poprawie funkcjonowania infrastruktury społecznej, w tym dotyczącej ochrony zdrowia,
 - budowie infrastruktury informacyjnej, wdrażaniu nowych technologii i usług; odnowie zabytków i obszarów zabytkowych,
- przedsiębiorczości, w tym konkurencyjności regionalnego sektora MSP; usług i doradztwa dla MSP; współpracy przedsiębiorstw z sektorem B&R i turystyki; działania polegają na:
 - zagospodarowaniu obiektów i tras zabytkowych dla rozwoju turystyki,
 - budowie i modernizacji infrastruktury uzdrowiskowej i innej obsługującej turystów,
 - utworzeniu spójnego systemu informacji turystycznej,
- zasobów ludzkich, w tym:
 - aktywnych działań na rzecz zagrożonych bezrobociem,
 - kształcenia zawodowego kadr gospodarki regionalnej i rozpoczynających działalność gospodarczą,
- rozwoju regionalnego, w tym integracji społecznej; rozwoju wsi i ochrony dziedzictwa; promocji inwestycji lokalnych i turystyki lokalnej; działania polegają na:
 - poprawie dostępności transportowej,
 - poprawie jakości wody pitnej oraz funkcjonowania systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków,
 - likwidacji dzikich wysypisk,
 - poprawie systemów gospodarowania odpadami,
 - wzroście wykorzystania alternatywnych źródeł energii.

Pozostałe uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście ponadlokalnym

Związki funkcjonalne z otoczeniem

Główne związki funkcjonalne Miasta z otoczeniem sprowadzają się do:

- umożliwienia sprawnych powiązań z istotnymi dla rozwoju obszaru metropolitalnego atrakcyjnymi miejscami, które znajdują się na obszarze miast Oświęcim (Muzeum Martyrologii), Wieliczka (Muzeum Żup Solnych) i Wadowice (miasto rodzinne papieża),
- współpracy pomiędzy aglomeracją krakowską i śląską, w celu tworzenia silnego obszaru rozwoju gospodarki i finansów,
- zapewnienia możliwości rozwoju obszaru aktywizacji lotniska Balice (gminy Zabierzów i Liszki),
- stworzenia możliwości aktywizacji lotniska w Pobiedniku (gmina Igołomia-Wawrzeńczyce) jako potencjalnego terenu przeznaczonego dla organizacji imprez masowych,
- poprawy dostępności podmiejskich obszarów rekreacyjnych w takich gminach jak Liszki (Zalew Kryspinów), Zabierzów (Dolinki Krakowskie), Zielonki (Dolina Prądnika).

Zapewnienie sprawnych powiązań centrum metropolii z Oświęcimiem, Wieliczką i Wadowicami ma na celu wykorzystanie bliskości tych miejsc dla rozwoju obszaru metropolitalnego i powinno być związane z tworzeniem wspólnej oferty turystycznej.

Aktywizacja otoczenia lotniska Balice uwarunkowana jest podjęciem wspólnych działań planistycznych, i realizacyjnych władz Miasta Krakowa oraz gmin Zabierzów i Liszki dla zgodnego z interesami gmin kształtowania otoczenia lotniska i węzła autostradowego oraz szybkiego udostępnienia go dla potencjalnych inwestorów.

Funkcje centrum przyszłego obszaru metropolitalnego

Zgodnie z Uchwałą Nr 409/2000 z dnia 17 kwietnia 2000 roku Zarząd Miasta Krakowa pozytywnie zaopiniował wyodrębnienie Krakowskiego Metropolitalnego Obszaru Regionalnego, obejmującego Miasto Kraków oraz otaczające go powiaty: krakowski, chrzanowski, olkuski, miechowski, proszowicki, bocheński, wielicki, myślenicki, wadowicki i oświęcimski.

Zasięg przestrzenny, obejmujący całe powiaty wynika z przedstawionych poniżej uwarunkowań:

- zapewnienia zgodności z ustawą w sprawie wspierania rozwoju regionalnego, która określa zasady i formy wspierania rozwoju regionalnego oraz zasady współdziałania w tym zakresie rządu oraz organów administracji rządowej z samorządem terytorialnym².

Obszary problemowe na styku z gminami sąsiednimi

Obszarami problemowymi, szczególnie ważnymi z punktu widzenia dalszego rozwoju Krakowa i gmin sąsiednich są tereny położone na pograniczu Krakowa oraz gmin:

- Zabierzów, Liszki i Miasta Krakowa - główne problemy to: rozwój portu lotniczego Balice i jego strefy aktywności w powiązaniu z funkcjonowaniem i zapewnieniem dostępności terenów rekreacyjnych,
- Wielka Wieś, Zielonki, Michałowice - główne problemy to: intensywny rozwój zainwestowania przy granicy Miasta, wpływający na funkcjonowanie środowiska i dostępność terenów rekreacyjnych, będący jednocześnie źródłem kolizji związanych z wyprowadzeniem w kierunku północnym drogi ekspresowej S-7 zarówno z istniejącym jak i projektowanym zainwestowaniem a także możliwościami ochrony przeciwpowodziowej Miasta (suchy zbiornik),

² ustawa definiuje jako „obszar wsparcia” obszar wyodrębniony ze względu na występujące w nim problemy rozwojowe oraz podlegający określonym działaniom ze strony Rady Ministrów, administracji rządowej i jednostek samorządu terytorialnego oraz ustala, że granice obszaru wsparcia nie mogą przecinać powiatów (jeżeli obszarem wsparcia jest miasto na prawach powiatu; obszar wsparcia musi obejmować to miasto wraz z okalającym je powiatem lub powiatami),

- Niepołomice, Wieliczka - głównym problemem jest przebieg trasy drogowej po wschodniej stronie HTS i powiązanie jej węzłem z autostradą A-4,
- Wieliczka, Świątniki Górne - główne problemy to: nadmierna intensyfikacja zainwestowania w połączeniu z funkcjonowaniem uzdrowiska Swoszowice oraz zapewnienie sprawnych powiązań centrum obszaru metropolitalnego z jedną z największych atrakcji regionu małopolskiego Muzeum Żup Solnych,
- Skawina, Mogilany - główne problemy związane są z wyprowadzeniem drogi ekspresowej S-7 w kierunku południowym w kontekście znacznej intensyfikacji zainwestowania wzdłuż aktualnego jej przebiegu po trasie „Zakopianki” oraz rosnącego zainwestowania terenów pomiędzy Miastem Skawina i Krakowem.

Inne problemy występujące na styku z gminami sąsiednimi to przede wszystkim:

- zagrożenie powodziowe ze strony cieków wodnych, będących dopływami rzeki Wisły, w tym Prądnika wraz z potokiem Rozrywka (gmina Zielonki), Dłubni (gmina Michałowice) i Rudawy (gmina Zabierzów),
- zawężanie, ważnych z punktu widzenia funkcjonowania środowiska przyrodniczego Miasta i warunków jego przewietrzania, ciągów ekologicznych, szczególnie na terenach intensywnego rozwoju zainwestowania w gminach sąsiednich.
- procesy suburbanizacji i przenoszenia aktywności na obszary poza granicami Miasta,
- problem migracji zewnętrznych (miejsce pracy – miejsce zamieszkania).

Uwarunkowania rozwoju Krakowa w kontekście europejskim

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego – European Spatial Development Perspective (ESDP)

Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego na rzecz trwałego i zrównoważonego rozwoju obszaru Unii Europejskiej przyjęta w Poczdamie w roku 1999 jest dokumentem określającym główne cele polityki przestrzennej.

Dla równoważenia rozwoju przestrzennego przyjęto główne cele rozwoju, którymi są:

- rozwój policentrycznego i zrównoważonego systemu urbanizacji i wzmocnienie związków zachodzących pomiędzy terenami miejskimi i wiejskimi;
- promocja zintegrowanych koncepcji transportu i łączności, które umożliwiają policentryczny rozwój w obszarze UE, i które są ważnymi uwarunkowaniami procesu integracji europejskiej miast i regionów,
- kształtowanie i ochrona środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego poprzez właściwe zarządzanie - przyczynia się to zarówno do zachowania jak i wzmocnienia tożsamości regionów oraz utrzymania przyrodniczego i kulturowego zróżnicowania regionów i miast w obszarze UE w wieku globalizacji.

Konkurencyjność zewnętrzna

Proces rozszerzania się Unii Europejskiej oraz idei regionalizacji zaowocował intensyfikacją powiązań pomiędzy poszczególnymi krajami i regionami w Europie. Wzrost współzależności, a także konkurencji między dużymi aglomeracjami miejskimi, doprowadził do pojawienia się tendencji zwiększania specjalizacji miast w skali kontynentu, a co za tym idzie wykształcania się Europejskiej Sieci Miast.

W ocenach ekspertów zachodnich przeprowadzonych w latach 90-tych aglomeracja Krakowa lokuje się w grupie metropolii o regionalnym i ponadregionalnym znaczeniu, często nawet na równi ze stołecznymi miastami niektórych państw Europy Środkowej i Wschodniej.

Stolice państw zachodnich (mimo w wielu przypadkach porównywalnego potencjału), duże aglomeracje miejskie Europy Zachodniej oraz Warszawa są klasyfikowane wyżej.

Jednakże umieszczanie Krakowa na równi z takimi metropoliami europejskimi jak Hanower, Norymberga, Walencja, Turyn, Florencja, Neapol, Praga czy Budapeszt świadczy o docenianiu roli jaką Kraków pełni, a co ważniejsze może pełnić w systemie miast

europejskich. Z miast polskich najczęściej obok Krakowa wymieniane są Katowice (a właściwie cała Aglomeracja Górnośląska) oraz zespół miejski Gdańsk – Gdynia.

Gdy za czynnik decydujący przyjmowane jest położenie bliskość najbardziej rozwiniętego i zurbanizowanego obszaru³ kwalifikuje wyżej Pragę jako metropolię międzynarodową położoną w średniej strefie dostępności. W tej samej strefie, ale do miast o znaczeniu krajowym, zaliczone zostały między innymi Szczecin, Wrocław i Poznań.

Takie miasta jak Warszawa, Ryga, Budapeszt, Bukareszt, Sofia oraz Kraków i Trójmiasto zostały zaliczone do miast, co prawda o znaczeniu międzynarodowym, lecz już w trzeciej klasie dostępności.

W obecnych realiach należy spodziewać się, że Kraków – w procesie kształtowania się Europejskiej Sieci Miast – konkurował będzie głównie z miastami (aglomeracjami), które można określić jako:

- zamieszkałe przez około 0,5 do 1 mln mieszkańców (standard tzw. europoli),
- mające charakter tzw. metropolii historycznych (ale które nie utraciły funkcji metropolitalnych),
- pełniące funkcje ośrodków administracji (państwowej lub regionalnej) oraz nauki i kultury ale także o znaczącej funkcji przemysłowej,
- stabilne jeśli chodzi o liczbę ludności (proces wzrostu osiągnął w nich pewien punkt krytyczny),
- znajdujące się w fazie względnie harmonijnego wzrostu potencjału rozwojowego.

Do grupy tej należy zaliczyć Hanower, Norymbergę Lipsk, Mińsk, Bratysławę, a z miast polskich Katowice, Gdańsk, Poznań i Wrocław.

Nie można wykluczyć konkurowania Krakowa z niektórymi miastami klasyfikowanymi wyżej (np. z Pragę, Antwerpią, Dortmundem, Genewą) lub niżej (np. z Lwowem, Wilnem, Brnem, Zagrzebiem), ze względu na zbliżone funkcje oraz położenie w tej samej części Europy. Porównywalne są także miasta Europy środkowej (Kraków i Lwów) oraz wschodniej (Kijów, Charków, Mińsk, Kowno).

Ważnym wydaje się także fakt istnienia bezpośredniej współpracy pomiędzy Krakowem a Norymbergą, Frankfurt, Goeteborgiem, Wilnem, Bratysławą, Kijowem, Lwowem czy Grazem. Należy także odnotować większe niż dla innych polskich miast – międzynarodowe zainteresowanie Krakowem i jego problemami rozwojowymi.

W 1994 roku Kraków, jako jedyne polskie miasto i nieliczne z naszej części Europy, zaproszony został do współpracy w ramach tzw. GLOBAL FORUM stanowiącego kontynuację SZCZYTU ZIEMI w Rio de Janeiro, a rok później do grupy założycielskiej Europejskiej Sieci Miast i Regionów Metropolitalnych METREX działającej pod auspicjami Unii Europejskiej.

W wydany przez METREX atlasie przedstawiającym wybrane miasta i regiony europejskie (Rotterdam, marzec 1998), Kraków został przedstawiony wśród takich miast i regionów jak Wiedeń, Helsinki, Lazurowe Wybrzeże z Niceą, Attyka z Atenami, Genua, Mediolan, Turyn, Ryga, Rotterdam, Lizbona, Glasgow, Sewilla, Saragossa i Sztokholm.

Osobnego komentarza wymaga „konkurencyjność” Krakowa i Katowic szczególnie w kontekście pojawiania się koncepcji tzw. obszarów bipolarnych i problemu ich kształtowania jako obszarów koncentracji procesów społeczno-gospodarczych, które w polskiej przestrzeni zdolne byłyby tworzyć układy o znacznie większej niż samodzielnie – sile konkurencyjności w stosunku do podobnie dużych aglomeracji europejskich. Położone stosunkowo blisko siebie aglomeracje krakowska i śląska łączy obecnie autostrada A-4, dodatkowo silnie wzmacniająca bliskość geograficzną. Różne potencjały społeczne, gospodarcze czy kulturowe mogą dać asumpt do komplementarnego rozwoju obu aglomeracji.

³ „Urban Networks in Europe” (1996)