

**URBANISTYKA
I PLANOWANIE
PRZESTRZENNE**

**URBAN DESIGN
AND SPATIAL PLANNING**

PAWEŁ KURTYKA

Mgr inż. arch.

Vice-Chairman of the Board AMW Invest Sp. z o.o.

Military Construction Project Office

e-mail: kurtyka.pawel@nazwa.pl

CENTRUM JAKO ATRAKTOR KRAKOWA. SZANSE I ZAGROŻENIA DLA JEGO ROZWOJU NA PRZYKŁADZIE ELEMENTÓW PLANU OGÓLNEGO MIASTA KRAKOWA Z 1964/1967 ROKU

**THE CITY CENTER OF CRACOW AS AN ATTRACTIVE FORCE: OPPORTUNITIES
AND THREATS TO ITS DEVELOPMENT EXEMPLIFIED BY SELECTED FEATURES
OF THE 1964/1967 GENERAL PLAN FOR THE CITY OF KRAKÓW**

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest pokazanie szans i zagrożeń dla centrum Krakowa generowanych przez rozwiązania Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa, opracowanego w 1964 roku przez zespół pod kierownictwem Stanisława Hagera i przyjętego do realizacji w 1967 roku. W artykule omówiono w szczególności idee dotyczące przebudowy układu komunikacyjnego okolic dworca kolejowego i skonfrontowano je z paradigmatami dotyczącymi rozwoju centrów miast.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, centrum, śródmieście, tożsamość, miejskość, Kraków

ABSTRACT

The aim of the article is to show the opportunities and threats for the center of Kraków generated by the design solutions developed by a team led by Stanisław Hager in 1964 in the General Masterplan of the City of Kraków and adopted for implementation in 1967. The article discusses a set of ideas for the redevelopment of the traffic and transport arrangements around the railway station and compare them with paradigms for the development of city centers.

Key words: spatial planning, city center, downtown, identity, urbanity, Kraków

WSTĘP

Pragnę zacząć od skrótowego opisanie wyróżników centrum sformułowanych na podstawie dostępnej literatury, by następnie skonfrontować owe wyróżniki z treścią źródła, którym jest tytułowy plan oraz dzisiejszą perspektywą definiowania roli, a także oczekiwanych przymiotów centrum miasta.

Centrum — jest to obszar symboliczny; przestrzeń ogniskująca najważniejsze dla wspólnoty przejawy życia miejskiego; klaster miejsc i aktyw-

ności mających kluczowe znaczenie dla synergii między czynnikami rozwoju (Zuziak, 2018).

Badacze starają się rozróżnić centrum od śródmieścia. Przykładowo, według Stanisława Juchnowicza, obszar śródmieścia wyróżnia się układem komunikacyjnym, gęstością, wysokością i intensywnością zabudowy — jest wizualnie widoczny. Natomiast obszar centrum jest związany z koncentracją sposobu użytkowania, np. usługi kultury, administracja, handel, czynią go trudniejszym do zdefiniowania (Juchnowicz, 1965, s. 8–9).

Funkcja

Ułożenie programu funkcji centralnych danego ośrodka w sposób odpowiedni sprawia, iż w efekcie szeroka grupa społeczna korzysta z centrum (Nowakowski, 1990, s. 13). Składają się na to m.in.:

- przestrzenie silnego stopnia koncentracji zróżnicowanych ponadlokalnych funkcji. Występowanie takich funkcji jest elementem unikatowości centrum, co przekłada się na fakt, że pewne potrzeby można zapewnić tylko tam;
- wysoka różnorodność funkcji usługowych, tj. wielofunkcyjność. Ta cecha oznacza możliwość załatwienia wielu spraw w ramach jednej zwartej przestrzeni.

Mobilność o charakterze centralnym

Zwartość centrum wpływa również na zachowania ludności w obszarze mobilności. W dzisiejszych realiach przekłada się to na minimalizację komunikacji kołowej w centrum. Większa intensywność wykorzystania przestrzeni oznacza skrócenie tras dojazdowych, a co za tym idzie — większą dostępność pieszą i rowerową (Nowakowski, 1990, s. 12). W centrum pozostają budynki najbardziej uprzywilejowane ze względu na ceny nieruchomości. W związku z powyższym dotarcie do centrum powinno być dobrze zorganizowane pod względem transportu publicznego — istnieje konieczność zapewnienia transportu dużej ilości osób w małą stosunkowo przestrzeń. Dla projektowania układów komunikacyjnych miast połączenia do centrum (centrów) i pomiędzy centrami miejskimi są najważniejsze (Chmielewski, 2016, s. 376).

Centrum = atraktor¹

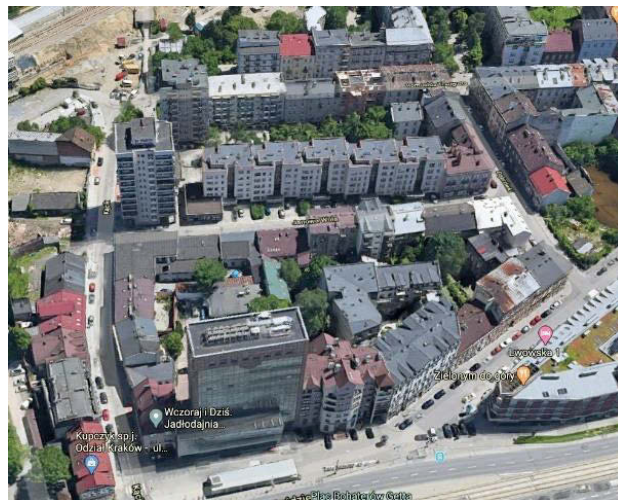
Intensywność zabudowy jest pokłosiem nagromadzenia funkcji ze względu na jej prestiż oraz ekonomiczny walor. Cecha ta zostaje odzwierciedlona w postaci najlepszej jakości architektury, która wyraża się poprzez:

- otoczenie użytkownika tkanką wizualną i strukturalną, która jest na najwyższym poziomie w skali danego ośrodka — najbardziej prestiżowe obiekty są budowane z powodu prestiżowych funkcji;

¹ atraktor [łac. attrahere — ‘przyciągać’], mat. punkt lub zbiór, który w trakcie pewnego procesu „przyciąga” punkty leżące w jego otoczeniu; pojęcie to należy zasadniczo do teorii układów dynamicznych (szerzej — do topologii), ale znajduje zastosowanie niemal we wszystkich gałęziach matematyki, a także w wielu jej zastosowaniach — wszędzie tam, gdzie rozważa się modele zjawisk zmiennych w czasie.

- występowanie na jej obszarze rozwiązań przestrzennych i estetycznych wpływających na historyczne wartości.

Centrum jest emanacją „klimatu społecznego” wyobrazonego w skali architektoniczno-urbanistycznej. W przypadku Krakowa z racji ciągłego (tj. nieprzerwanego, np. poprzez zniszczenia wojenne) rozwoju miasta, centrum jest jednocześnie strefą ochrony wartości historycznych.



Il. 1. Przykład niedopasowanej skalą i formą modernistycznej zabudowy mieszkaniowej z okresu PRL-u — ulice Kącik i Janowa Wola na obrzeżach centrum Krakowa. W ramach kontynuacji w późniejszym okresie zezwolono na budowę biurowca powielającego wymienione powyżej błędy. Źródło: <https://www.google.com/maps/>, (dostępne: 30.03.2020).

Ill. 1. An example of a mismatched scale and form in Modernist residential blocks from the People’s Republic period, Kącik Street and Janowa Wola Street on the outskirts of Kraków’s center. In a continuation, permission was granted for the erection of an office block which only reproduced the same errors. Source: <https://www.google.com/maps/>, (accessed: 30.03.2020).

Nakładanie się warstw czasowych zabudowy oznacza współistnienie epok, a co za tym idzie — eklektyzm stylów (Nowakowski, 1990, s. 15). Pojawia się funkcja edukacji estetycznej, którą może spełniać centrum.

Powyższe powody kwalifikują centrum jako potencjalną arenę wydarzeń prywatnych i publicznych o istotnym znaczeniu. Występowanie tych wydarzeń jest historycznym odbiciem rozwoju społeczeństwa i formą kultury miejskiej. Cechą podstawową jest jego **stała szczególna atrakcyjność, która jest sensem istnienia centrum.**

W centrum miasta ogniskuje się nacisk na tożsamość miejsca. Wpływa na to lokacja w centrach znanych budynków, rzeźb, pomników. Obiekty te stają się ikonami miast wspomagając tworzenie atraktorów przyciągających — nierzadko w skali



II. 2. Przykład niedopasowanej skalą i formą modernistycznej zabudowy biurowej na obrzeżach centrum miasta, w sąsiedztwie okolic Politechniki Krakowskiej.

Źródło: <https://www.google.com/maps/>, (dostępne: 30.03.2020).

III. 2. An example of a mismatched scale and form in Modernist office buildings on the outskirts of Kraków's center, in the vicinity of the Cracow University of Technology.

Source: <https://www.google.com/maps/>, (accessed: 30.03.2020).

globalnej. Miasto bez centrum (lub centrów) o wykrystalizowanej tożsamości traci węzły konstytuujące społeczność miasta w przestrzeni symbolicznej, wizualnej i funkcjonalnej. Z tego też powodu centrum stanowi płaszczyznę odwołania tożsamościowego mieszkańców.

Mówiąc o tożsamości miejsca odnosimy się zarówno do zbioru cech dotyczących jego form przestrzennych, jak i przejawów życia z nim związanych. Cechy te stanowią o jego niepowtarzalności. Stąd powtarzalność jest zaprzeczeniem centralności. I dlatego też jedną z podstawowych kwestii jest odkrycie przesłanek regulujących dopuszczalne zmiany w przestrzeni, przy założeniu, że pewne cechy tożsamości kulturowej miejsca powinny być chronione.

Według Zbigniewa Zuziaka słowo „tożsamość” można przypisać miejscu, dzielnicy czy miastu średniej wielkości, ale w przypadku metropolii (wielokulturowość) używanie tego pojęcia wymaga innych wymiarów i odcieni znaczeniowych. Tożsamość przestrzeni miejskiej stanowi pokłosie miejsc szczególnych — centrów miejskich. Innymi słowy — centrum stanowi o generalnym poczuciu tożsamości w odniesieniu do całego miasta (Zuziak, 2006, s. 60–61).

Środowiskiem atraktorów są elementy konstrukcji urbanistycznej: plac i ulica, które tworzą **ciągi sieci przestrzeni publicznych** będące

głównym tworzywem miejskości (Zuziak, 2018, s. 238). W takim rozumieniu centrum miasta jest miejscem, gdzie istnieją przestrzenie publiczne o najbardziej prestiżowej randze, o najbardziej zdywersyfikowanym funkcjonalnie układzie, o siatce powiązań posiadającej najwyższy w danym miejscu stopień skomplikowania. Centrum to zwornik konstrukcji urbanistycznej miasta i skrzyżowanie korytarzy rozwoju (Zuziak, 2018, s. 238). Powyższe paradygmaty kwestionował modernizm i — poniekąd — postmodernizm z kultem indywidualizmu (i indywidualnego środka komunikacji). Zmienił postrzeganie ulic i przedefiniował je na drogi — arterie. Paradygmat projektowania pod potrzeby użytkownika samochodu sprowadził miasto do corbusierowskiej wizji ikonicznych wysokich budynków, niepowiązanych tkanką miejską, otulonych pustą przestrzenią, połączonych arteriami komunikacyjnymi dla samochodów. Zmiana nie miała oparcia w uzasadnieniu ekonomicznym — klasyczna struktura kwartałów zapewnia podobną ilość przestrzeni użytkowej (Martin, March, 1972, s. 20), a tego rodzaju rozwiązania są sprzeczne z ideami klasycznymi w projektowaniu urbanistycznym (Collins, 1986), którym hołduje centrum Krakowa. W niniejszym artykule opisany został pomysł modernistycznej zmiany w centrum Krakowa. W wyżej wymienionym paradygmacie piesze poruszanie się po mieście traci sens ze względu na odległość i hałas (Gehl, 2014, s. 3–8). W takim mieście trudno mierzyć centrum poprzez przestrzeń publiczną, co stawia poważne pytanie o fakt jego istnienia.

Zrównoważony rozwój

Centrum Krakowa wyraża — w najdalej idącym stopniu — współistnienie ze sobą kolejnych, różnorodnych warstw i stylów w ramach jednej przestrzeni. Umiejętne łączenie nowego ze starym oraz ekologia i dbanie o środowisko życia w centrum to dziś dwa największe problemy związane ze zrównoważonym rozwojem. Należy jednak pamiętać, że rozwój centrum Krakowa nie był w XX wieku w pełni zrównoważony, również pod względem społecznym. Istniejąca zabudowa centrum Krakowa w PRL-u nie została znacjonalizowana, ale trafiła w swego rodzaju trwałe zarząd państwa, który podejmował decyzje o charakterze właścicielskim (Purchla, 2018, s. 247). Rujnacja tkanki ze względu na półwieczne niedoinwestowanie — z jednej strony — oraz brak pieniędzy na realizację daleko idących planów — z drugiej — przełożyły się na efekt hibernujący w zakresie architektury i destrukcyjny w aspekcie społecznym.



Il. 3. Obszar starego miasta — dawnego centrum w Malborku — zabudowany monokulturą bloków z wielkiej płyty. Pośrodku — ratusz. Źródło: opracowanie własne autora, na podstawie: <https://www.google.com/maps/>, (dostępne: 30.03.2020).

Ill. 3. An Old Town area: the old center of Malbork, built up after the Second World War with a monoculture of prefab. concrete apartment blocks, with the city hall smack-bang in the middle. Source: author's own work, source used: <https://www.google.com/maps/>, (accessed: 30.03.2020).

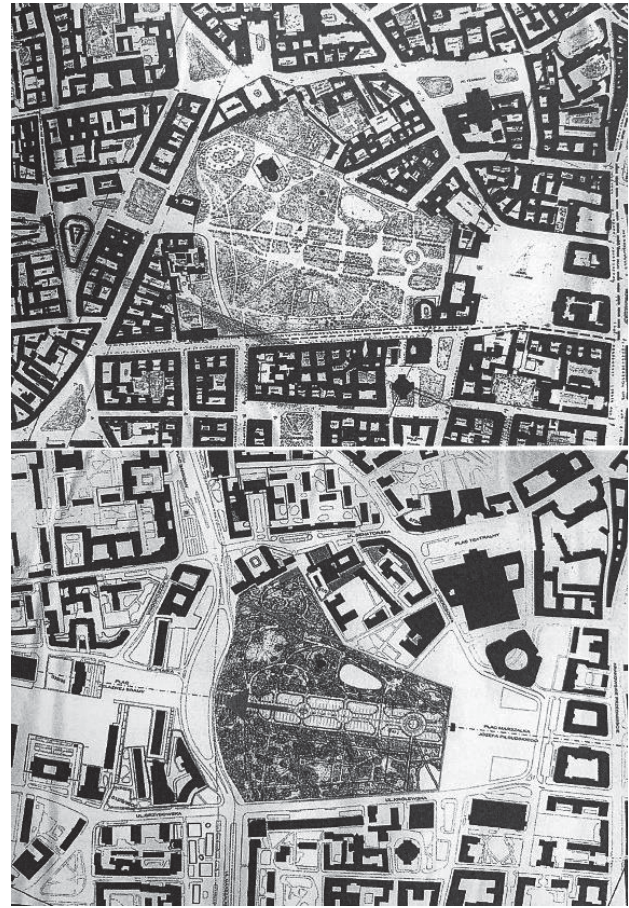
Po upadku komunizmu nastąpił gwałtowny rozwój komunikacji indywidualnej związany z procesem bogacenia się społeczeństwa (Bojanowski, 2013, s. 21). W centrum pojawił się intensywny hałas. W połączeniu z niską emisją i ekspansją infrastruktury turystycznej stanowi dziś jedną z przyczyn wyludniania się centrum. W Europie Zachodniej, która problem smogu i hałasu samochodowego rozwiązała wybierając prymat rowerów i ruchu pieszego, opłaty za wjazd do centrum nie stanowią dla nikogo zaskoczenia, co jest kierunkiem rozwoju dla centrum Krakowa (Gehl, 2014, s. 11, 26, 93). Jednocześnie pojawiło się zagadnienie przemiany gospodarki całego miasta z produkcyjnej na opartą o usługi, w tym turystykę, co stanowi trend światowy (Chmielewski, 2016, s. 297).

UWARUNKOWANIA PLANISTYCZNE CENTRÓW MIAST POLSKICH DRUGIEJ POŁOWY XX WIEKU — TENDENCJE

Miasta w Polsce, ze względu na zniszczenia wojenne i powojenną odbudowę oraz 45 lat rozwoju w systemie komunistycznym, można podzielić na kilka kategorii w odniesieniu do centrum:

- ośrodki o historycznie zdefiniowanych układach, które przetrwały zniszczenia wojenne (głównie II wojna światowa). Przykładem tego rodzaju miejscowości jest Kraków. W wariacie tego typu staromiejskie układy zostały w części zniszczone podczas wojny, jednak centrum zachowało swój charakter (np. Wrocław);

- ośrodki o układach zdefiniowanych historycznie, zniszczonych w okresie II wojny światowej, odbudowanych w zarysie historycznym pod względem formy, jednak ze zmienioną funkcją i gęstością lub intensywnością zabudowy, np. jako dzielnica mieszkaniowa, w oparciu o koncepcję osiedli (Bojanowski, 2013, s. 10).



Il. 4. Mapy fragmentu śródmieścia Warszawy. Powyżej — przed II wojną światową, poniżej — po odbudowie. Wielofunkcyjność i dawna forma zostały utracone na rzecz monofunkcyjności, zatarłe zostały formy placów i ulic (Chmielewski, 2016, s. 371).

Ill. 4. Maps of part of downtown Warsaw. Above: before the Second World War, below: after reconstruction. Multifunctionality and form were lost in favor of monofunctionality, blurred form of streets and squares (Chmielewski, 2016, p. 371).

Odbudowa odbywała się pod hasłem „lud przedmieść wkracza do centrum”. Zmiana funkcji przełożyła się na przesunięcie i rozproszenie ośrodków definiowanych jako centrum (Nowakowski, 2013, s. 163). Przykładem tego rodzaju miast są Warszawa i Gdańsk.

- ośrodki, których centra zostały zabudowane budownictwem modernistycznym i socjalistycznym w monokulturze bloków mieszkalnych i utraciły swoją funkcję (np. Malbork). W takich przypadkach można niejednokrotnie wskazywać zanik

centrum. Jego funkcję pełnią najczęściej współcześnie powstałe ośrodki handlu (np. galerie);

- ośrodki zbudowane po II wojnie światowej lub takie, które uzyskały funkcje miejskie w tym okresie (np. Tychy).

Niezależnie od powyższych zmiennych, ogólną regułą dotyczącą planistyki PRL-u było pomijanie centrów jako najważniejszych elementów konstrukcji miast i skupianie się na obszarach funkcji produkcji przemysłowej i rozwoju osiedli robotniczych. Stąd też pojmowanie centrum nie jako zwornika miasta, lecz jako dzielnicy mieszkaniowej. Pokłosiem tego był (i jest nadal) brak atraktorów i łamanie tożsamości centrów historycznych.

CENTRUM KRAKOWA W PLANIE STANISŁAWA HAGERA

Głównym projektantem Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (POZPMK) 1964/1967 był Stanisław Hager². Planiści stworzyli wizję miasta do roku 1985. Plan dzielił obszar miasta na dzielnice bilansowe — oznaczone literami alfabetu od A do M (12 dzielnic) oraz dodatkową dzielnicę „0” (zero) — dotyczącą komunikacji (POZPMK — UR, 1964, s. 4). Plan został osadzony w założeniach ustrojowych ideologii komunistycznej, co wiązało się w tamtym okresie z silnym dążeniem do uprzemysłowienia kraju. W pierwszych swych zapisach odwoływał się do polityki przemysłowej. Zauważano jednak dysproporcję między funkcją usługową a przemysłową w mieście, które w wyniku operacji założenia huty im. Lenina (URPiRM PRL, 1954) — dziś Sendzimir — przeszło silną metamorfozę. Zauważano także istotną rolę dziedzictwa historyczno-kulturowego Krakowa.

Wprowadzono m.in. wymóg uzgodnienia inwestycji na obszarze zabytkowych zespołów z Miejskim Konserwatorem Zabytków. Dostrzegano konieczność opanowania postępującej degradacji. Zakładano dalszą rozbudowę huty, ale w zakresie lokalizacji nowych zakładów prognozowano zahamowanie tego procesu.

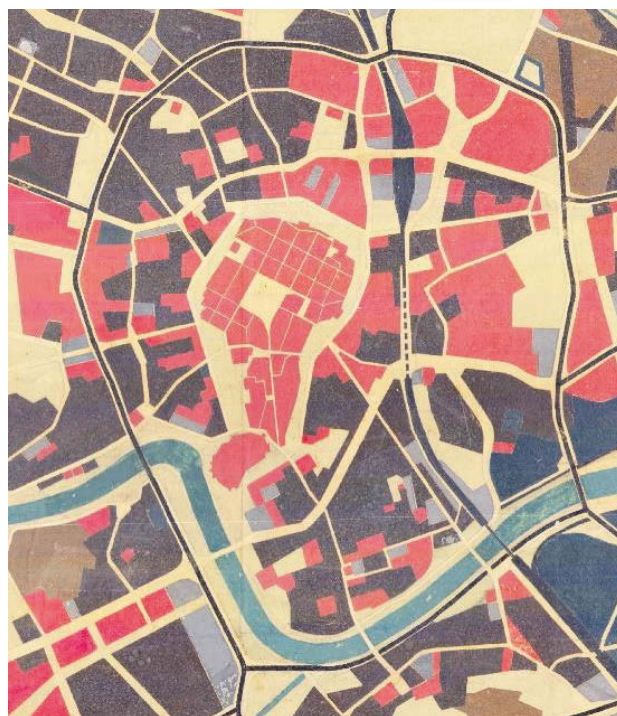
² Stanisław Hager — architekt, specjalista w zakresie urbanistyki i planowania przestrzennego, generalny projektant Ogólnego Planu dla Krakowa (zatwierdzonego przez Radę Ministrów w roku 1967), sprawował funkcję Głównego Architekta Miasta Krakowa do 1977 roku, w okresie największej urbanizacji zastępca, a następnie — ponownie — Główny Architekt Miasta Krakowa, w okresie przemian ustrojowych (w tym dostosowania planów i sposobu zarządzania do przywróconego prawa własności oraz gospodarki rynkowej). Projektował dla Iraku, Syrii, Libii (1973–1989) w ramach kontraktów Polserwis-u. Członek Towarzystwa Urbanistów Polskich od 1964 roku.

Z punktu widzenia niniejszej pracy, najbardziej istotną jest dzielnica bilansowa „A” o powierzchni 636 hektarów. W jej ramach zawarte zostało ustalenie dotyczące



Il. 5. Obszar oddziaływania dworca kolejowego w Krakowie na tle układu konstrukcji urbanistycznej Planu z 1964 roku. Źródło: opracowanie własne autora.

Ill. 5. Impact area of Kraków railway station. Urban structure based on 1964 Plan. Source: author' own work



Il. 6. Obszar dzisiejszego centrum w Planie Ogólnym opracowanym przez zespół pod kierownictwem Stanisława Hagera. Wizja miasta w 1985 roku. Źródło: POZPMK.

Ill. 6. The area of today's center in the General Plan drafted by Stanisław Hager et al.; view of the city forecast for 1985. Source: POZPMK.

obszaru większości dzisiejszego centrum Krakowa (POZPMK — UR, 1964, s. 6). Planiści przewidywali na tym terenie funkcje ośrodka usług ogólnomiejskich oraz tereny przeznaczone pod mieszkalnictwo. Należy odnotować pozytywnie fakt, iż centrum Krakowa nie zostało przekształcone w dzielnicę mieszkaniową.

Autorzy planu, we wstępie do opisu dzielnicy, zwrócili uwagę na dokonania epoki komunizmu pokazując, że na tym obszarze powstało pierwsze w Krakowie po II wojnie światowej osiedle budownictwa wielorodzinnego — przy dzisiejszej ulicy Blachnickiego (do 1991 roku ulicy 15 Grudnia). Zwrócili uwagę na fakt, iż największą grupę usług na terenie dzielnicy „A” zajmują usługi o charakterze ogólnomiejskim i o dużym zasięgu oddziaływania — muzea, teatry, kina, obiekty wyższych uczelni, instytucji naukowych oraz siedziby urzędów. Zakładano dalsze utrwalanie funkcji głównego ośrodka regionalnego — usług i administracji — co zamierzano osiągnąć poprzez wyprowadzenie z jednostki części funkcji mieszkaniowych oraz przemysłowych, składowych, magazynowych i implementację nowych usług.

Za najistotniejszą inwestycję uznano przebudowę kolejowego układu średnicowego, co miało umożliwić rozbudowę „centrum” miasta o nową część (POZPMK — UR, 1964, s. 7). Centrum, w ramach definicji zawartej w planie, miało obejmować „istniejący ośrodek Starego Miasta i tereny przylegające do przebudowanego układu dworcowego”. Wyraża się to również poprzez zakres dzielnicy bilansowej, sięgający obszaru Ronda Mogińskiego. W stosunku do dzisiejszego kształtu, centrum pomija przynależność Starego Podgórze do tej części miasta. Używając metody fizjonomicznej można stwierdzić, że na etapie sporządzenia planu, delimitację przeprowadzono właściwie (Chmielewski, 2016, s. 361). Z punktu widzenia dzisiejszych standardów dla centrów miast, w planie zawarto kilka kontrowersyjnych idei związanych z planami przebudowy okolic dworca kolejowego. W szczególności planowano po 1970 roku budowę trasy opisanej jako „ciąg śródmiejski W-Z”.

Piasek

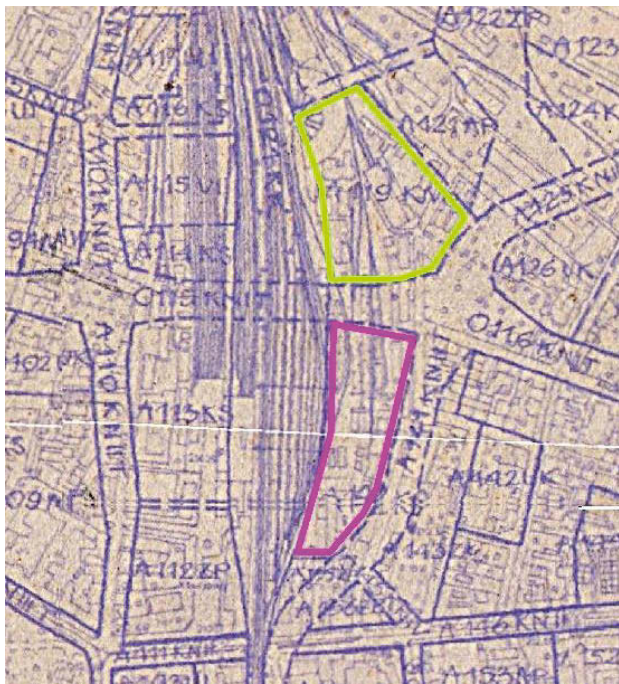
Na terenie części centrum zwanej Piasek trasa miała rozpocząć się przy dzisiejszym skrzyżowaniu ulic Nawojki/Czarnowiejskiej oraz alei Adama Mickiewicza. Prowadziła następnie w głąb starego miasta — wzdłuż dzisiejszego biegu ulicy Czarnowiejskiej. Zgodnie z założeniami, na tym odcinku była to ulica ruchu normalnego klasy N-I z torowiskiem tramwajowym o szerokości w liniach regulacyjnych 50 metrów (POZPMK — UR, 1964, cz. 13,

dz. „0”, s. 136). W stosunku do dzisiejszego układu zabudowy jej wytyczenie wymagałoby wyburzenia zabudowań od strony zakładu produkcyjnego przy ulicy Dolnych Młynów. Następnie trasa miała biec terenem istniejącego obecnie parkingu na tyłach Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej przy ulicy Rajskiej. Po przecięciu ulicy Karmelickiej przebiegać miała po przekątnej bloku zabudowy pomiędzy ulicami Garbarską, Łobzowską, Karmelicką i Stefana Batorego. Zakładano pozostawienie budynku kościoła i klasztoru zgromadzenia zakonnego Ojców Karmelitów. Po wyburzeniu części budynków w pierzei ulicy Łobzowskiej, trasa miała połączyć się z dzisiejszym placem Biskupim, do którego prowadził wcześniej opisany, dalszy ciąg ulicy.

Plan oznaczał duże zmiany dla budynku, w którym dziś znajduje się Wojewódzka Biblioteka Publiczna przy ulicy Rajskiej — oznaczony był jako teren mieszkalnictwa zbiorowego, zaplanowany do przeniesienia, przeznaczony na zaplecze komunikacji usytuowane przy planowanej nowej ulicy (trasa W-Z). Pozostała zabudowę w trójkącie tworzonym przez ulicę Karmelicką, aleję Mickiewicza i nową trasę W-Z przeznaczono do uporządkowania, uzupełnienia przez plomby i nadbudowy, modernizacji i adaptacji (POZPMK — UR, 1964, cz. 1, dz. „A”, s. 13–14). Przy ulicy Karmelickiej, w miejscu gdzie dziś znajduje się, wybudowana pod adresem Karmelicka 47, postmodernistyczna kamienica, po 1970 roku planowano utworzenie zaplecza dla komunikacji. Planowano, w uzgodnieniu z Miejskim Konserwatorem Zabytków, „adaptację” klasztoru Ojców Karmelitów. Na tyłach Instytutu Pedagogiki UJ przy ulicy Batorego oraz na terenie ogrodów klasztornych planowano utworzenie zieleni parkowej po obu stronach planowanej trasy W-Z (POZPMK — UR, 1964, cz. 1, dz. „A”, s. 15–17).

Trasa W-Z i okolice dworca

Trasa miała prowadzić od ronda Mogińskiego, w ciągu dzisiejszej ulicy Lubomirskiego, poprzez Dworzec Główny. Następnie postanowiono przeciąć zabudowę dzisiejszego Kleparza, równoległe do obwodnicy Plant. W miejscu, gdzie dziś znajduje się teren zielony — pomiędzy ulicami Kurniki i Ogrodową — zaplanowano jej skrzyżowanie z ulicą biegnącą równoległe do dzisiejszej ulicy Pawiej. Opisywana trasa następnie miała przebiegać kolejne kwartały zabudowy. Zakładano pozostawienie budynku kościoła św. Floriana, ale niezbędnym byłoby wyburzenie budynku, gdzie dziś mieści się Zgromadzenie Sióstr Miłosierdzia św. Wincentego a Paulo przy ulicy Warszawskiej



Il. 7. Bezpośrednie otoczenie dworca na karcie ustaleń realizacyjnych Planu (POZPMK). Kolorem zielonym oznaczono planowaną lokalizację po stronie wschodniej dworca autobusowego, kolorem fioletowym — plac przydworcowy. Źródło: opracowanie własne autora na podstawie POZPMK.

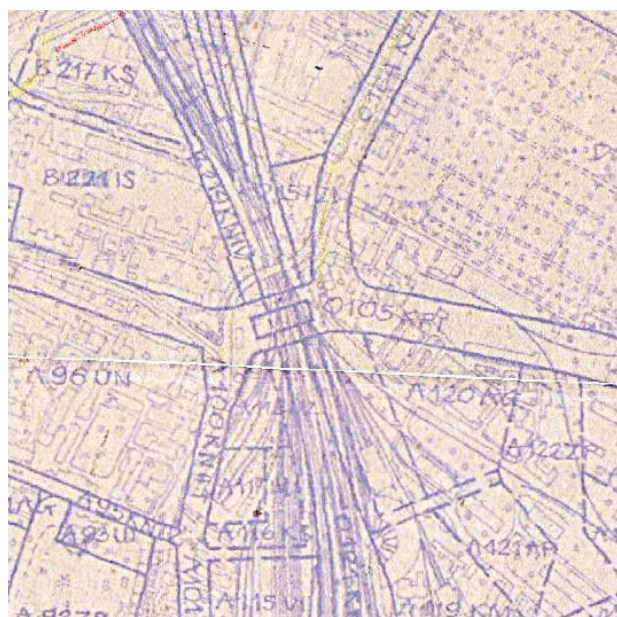
Ill. 7. Vicinity of the railway station on the Plan's implementation schedule. The planned east side location of the bus station is marked in green; the precinct next to the bus station is marked in purple. Source: author's own work, source used: POZPMK.

oraz kościoła św. Wincentego przy ulicy św. Filipa. Dalej trasa przebiłaby ciąg pierzei kamienic u zbiegu ulic św. Filipa oraz Krótkiej, po to, by stworzyć skrzyżowanie u zbiegu ulicy Długiej. Planowano przedłużenie układu do istniejącego dziś placu Biskupiego. Od strony wschodniej dworca, w ciągu pomiędzy ulicą Lubicz a planowaną trasą, teren pokolejowy zamierzano przeznaczyć na plac przydworcowy. Po północnej stronie wspomnianej trasy planowano lokalizację dworca autobusowego (POZPMK — UR, 1964, cz. 1, dz. „A”, s. 20, 29).

Realizacja miała postępować zgodnie z harmonogramem przebudowy krakowskiego węzła kolejowego przed i po 1970 roku. Planowano budowę dużego skrzyżowania nad torami kolejowymi, w miejscu dzisiejszego wiaduktu kolejowego przy alei 29 Listopada. Zostało opisane w planie jako „Węzeł Warszawski” — stanowiąc rondo zamykające II obwodnicę. Dzisiejszy ciąg Alei Trzech Wieszców miał zostać utrzymany, lecz zmodyfikowany. Istniejąca ulica klasy N-II miała zostać przebudowana do ulicy klasy N-I, z torowiskiem tramwajowym w obrębie obecnych linii regulacyjnych (POZPMK — UR, 1964, cz. 13, dz. „0”, s. 135–138). Planowano budowę przedłużenia i poszerzenia tego ciągu dochodzącego

do wspomnianego „ronda Warszawskiego” o nazwie ulica Montelupich.

Zakładano wprowadzenie ulicy w lokalizacji zbliżonej przebiegiem do dzisiejszej ulicy Pawiej. Nosiła planowaną nazwę ulicy Czarnorajskiej. Była przeznaczona na ulicę ruchu normalnego klasy N-I, z torowiskiem tramwajowym, o łącznej szerokości w liniach regulacyjnych 50 metrów (POZPMK — UR, 1964, cz. 13, dz. „0”, s. 136). Ulica ta, po drugiej stronie ciągu Alei Trzech Wieszców — alei 29 Listopada — miała być kontynuowana jako ulica ruchu normalnego o szerokości w liniach rozgraniczających 20 metrów. Jej realizacja miała nastąpić po roku 1970 (POZPMK — UR, 1964, cz. 2, dz. „B”, s. 71).



Il. 8. Węzeł „warszawski” na karcie ustaleń realizacyjnych Planu Źródło: POZPMK.

Ill. 8. The “Warsaw Junction” on the Plan's implementation schedule. Source: POZPMK

Przez teren powojenski (oznaczony w planie jako teren przemysłu) znajdujący się pomiędzy dzisiejszymi ulicami — Rakowicką i Wita Stwosza — przeprowadzono pas zieleni o pow. 2,5 hektara. Realizację tego przedsięwzięcia planowano po 1970 roku. Po jego wschodniej stronie — teren okolic dzisiejszej pływalni wojskowej przy ulicy Rakowickiej — planowano przeznaczyć pod usługi z zakresu kultury. Obok zlokalizowano jednohektarową działkę przeznaczoną pod zaplecze komunikacji. Tereny po zachodniej stronie pasu zieleni przeznaczone miały zostać pod zabudowę związaną z administracją gospodarczą i państwową. W miejscu dzisiejszego „szkieletora” przewidywano teren upraw ogrod-

niczych przeznaczony pod usługi gastronomiczne (POZPMK — UR, 1964, cz. 1, dz. „A”, s. 21).

Planowano przebicie drogowe wzdłuż ściany cmentarza Rakowickiego, łączącej się poprzez wyburzenie północnej partii budynków kompleksu wojskowego przy ulicy Rakowickiej z dzisiejszą aleją Beliny-Prażmowskiego. Droga miała stanowić zamknięcie II obwodnicy i dochodzić do wcześniej wspomnianego ronda Warszawskiego. Istniejące tereny usług, przemysłu i zabudowy mieszkaniowej zostały w planie przeznaczone pod budowę ulicy ruchu przyspieszonego klasy P-I, która miała mieć szerokość w liniach regulacyjnych 60 metrów i zostać zbudowana po 1970 roku (POZPMK — UR, 1964, cz. 13, dz. „0”, s. 135). Główny ciąg transportowy przebiegać miał wzdłuż od Alei Trzech Wieszców i alei 29 Listopada, a następnie odgałęziać się w kierunku cmentarza Rakowickiego, a dalej — ronda Mogińskiego.

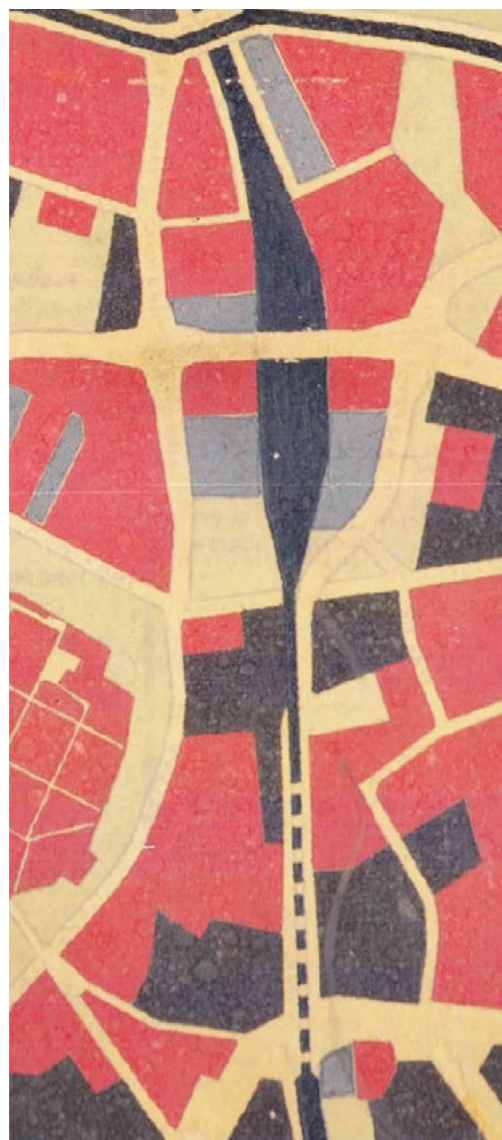
Planiści zakładali zmianę biegu ulicy Rakowickiej, ominięcie klasztoru Karmelitów Bosych od strony zachodniej, przeprowadzenie nowego biegu ulicy wzdłuż dzisiejszej ulicy Bosackiej, a następnie przedłużenie jej biegu wzdłuż torów kolejowych, przez teren dzisiejszego Browaru Lubicz. Miała to być arteria ruchu normalnego z wydzielonym torowiskiem tramwajowym, o szerokości w liniach regulacyjnych 50 metrów. W związku z tym planowano również przebudowę torowiska kolejowego w odcinku od ulicy Lubicz do ulicy Dietla w taki sposób, aby stworzyć wielopoziomowy ciąg komunikacyjny. Przedłużenie ulicy biegnącej od ulicy Rakowickiej, wraz z torowiskiem tramwajowym tworzyłoby dolny poziom ruchu o szerokości w liniach regulacyjnych 50 metrów, natomiast górą, po estakadzie, bieg miała kolej (POZPMK — UR, 1964, cz. 1, dz. „A”, s. 28). Ponadto planowano połączenie dzisiejszych ulic — św. Łazarza i Kopernika — i uczynienie z tego ciągu ulic głównego połączenia istniejącego kwartału szpitalnego z ulicą Dietla.

Stare Miasto

Zabudowę Starego Miasta na terenie analizowanego obszaru potraktowano w sposób ogólny. Planowano w zabytkowym układzie staromiejskim zwiększać funkcję usługową, tj. usługi komunalne oraz z zakresu kultury i handlu. Miało nastąpić ograniczenie funkcji mieszkaniowej. Istniejąca zabudowa miała podlegać przebudowie, zostać zmodernizowana i przeznaczona na usługi. Całość procedury miała być etapowana i przeprowadzana w uzgodnieniu z Miejskim Konserwatorem Zabytków (POZPMK — UR, 1964, cz. 1, dz. „A”, s. 40).

PODSUMOWANIE

Wiele elementów planu autorstwa Stanisława Hagera nie zostało zrealizowanych. Z dzisiejszego punktu widzenia, wprowadzenie w zabytkową tkanę miasta trasy W-Z z tramwajem nie rozwiązałyby bolączek transportowych, a jedynie zwiększyło hałas i ruch samochodowy w centrum — nie usprawniłyby dojazdu, lecz jedynie zwiększyło tłok przy przejeździe przez centrum. Koncepcje planu autorstwa Stanisława Hagera wpisane były w nurt myślenia o rozwijającej się motoryzacji i konieczności budowy nowych tras dla samochodów, co oznaczałoby niszczenie małej



Il. 9. Proponowana modernizacja średnicowej linii kolejowej w Planie Ogólnym opracowanym przez zespół pod kierownictwem Stanisława Hagera. Wizja miasta w 1985 roku. Źródło: POZPMK.

Ill. 9. Proposed modernization of the cross-city railway line in the Plan drafted by Stanisław Hager et al.; view of the city forecast for 1985. Source: POZPMK.

skali i lokalnych klimatów miasta, które w unikalny sposób przetrwało zniszczenia wojenne. Niektóre idee doczekały się, w nieco zmienionym kształcie, podjęcia w XXI wieku. Mowa tu o projekcie przebudowy torów kolejowych w formie dwupoziomowego traktu komunikacyjnego — z tą różnicą, że dziś drugi z jego poziomów ma być przeznaczony dla pieszych i rowerzystów (https://www.krakow.pl/aktualnosc/233346,1912,komunikat,celem_otwarta_przestrzen_publiczna_pod_estakadami_kolejowymi.html?_ga=2.93045661.1405085229.1569213259-1650440062.1557470612).

Budowa trasy W-Z oraz realizacja kilku innych propozycji planistów, nieopisanych w niniejszym artykule, w świetle dzisiejszej wiedzy pogłębiłaby proces wypierania ze śródmieścia i centrum mieszkańców w tej części, która jest dziś jedną z najsłabiej przebudowanych na zaplecze obsługi ruchu turystycznego. Poszerzanie i powiększanie powierzchni przeznaczonej na komunikację przyczyniłoby się do niszczenia dawnych założeń urbanistycznych, a co za tym idzie — miałyby wpływ na tożsamość i wartości historyczne centrum i całego miasta. To, co było mocną stroną planu, to wyraźne zaznaczenie roli zabytków w Krakowie. W tym aspekcie plan wyprzedzał nieco epokę stając się elementem trendu, który doprowadził do wpisu na listę UNESCO z 1978 roku (Purchla, 2018, s. 248). Docenienie roli zabytków w polskiej planistyce jest charakterystyczne dla lat 70. i 80. (Nowakowski, 1990, s. 32). Plan nie był poprzedzony analizą przesłanek dopuszczalności zakresu zmian, w taki sposób, by zachować nieopowtarzalność centrum Krakowa. Zmiany inspirowane były projektami wprowadzonymi w innych miastach, nie zaś projektowane specjalnie dla Krakowa. Ich realizacja doprowadziłaby do zerwania ciągłości struktury przestrzennej (Bojanowski, 2013, s. 10).

Plan autorstwa zespołu Stanisława Hagera, w rozumieniu koncepcji całego miasta, nie tworzył (poza rozwijającym się ośrodkiem Nowej Huty) regionalnych ośrodków handlu i usług. Działo to na korzyść centrum, pomimo iż — jak wspomniano — nie było to priorytetem planistów skupionych na zaprojektowaniu układu urbanistycznego obsługującego hutę stali, zmieniającej strukturę miasta skoncentrowanego wcześniej wokół układu historycznego (Purchla, 2018, s. 236) i budowanej na wzór Magnitogorska (Böhm, 2016, s. 207) oraz w myśl paradygmatu jedności sąsiedzkiej. Plan zakładał bardzo daleko idącą ingerencję w istniejącą tkankę urbanistyczną i społeczną (liczne adaptacje budynków mieszkalnych na usługi, przebudowy). Ze względu na szczupłe środki finansowe jego założenia w nie zostały zrealizowane. Doszło do pewnej ingerencji, a wyburzenie

starej zabudowy i implementacja niezintegrowanych bloków zabudowy, zwłaszcza mieszkalnej, pozostało na zabytkowej tkance miasta ślad, a co za tym idzie — spadek jakości przestrzeni. Były to zdarzenia zbieżne z sytuacją w centrach innych miast w Polsce.

Całość programu zmian planu z 1964 roku wprowadziłaby w centrum obce mu elementy przestrzenne — corbusierowską urbanistykę z budynkami-ikonami — których śladowe ilości możemy dziś „podziwiać” w układzie urbanistycznym kwartałów zabudowy. Koncepcje architektoniczne rozbudowy centrum Krakowa potwierdzają obecność chęci zmian struktury centrum w myśl tego paradygmatu. Inspirację planiści czerpali bowiem — z jednej strony — z trendów płynących z zachodu, z drugiej — ze sposobu myślenia planistów sowieckich. Projekty „nowych centrów” — wielkie struktury, zieleń na placach, puste przestrzenie i mała intensywność wykorzystania terenu oraz nadawanie zbyt wysokiego priorytetu przemysłowi — to cechy, które wskazywane są jako charakterystyczne dla epoki. Obecny był państwowy i administracyjny przechyl (Nowakowski, 1990, s. 31, Bojanowski 2013, s. 10).



Il. 10. Obszar wokół dworca kolejowego w na karcie ustaleń realizacyjnych Planu autorstwa Stanisława Hagera — zaznaczony przebieg trasy W-Z. Źródło: opracowanie własne autora na podstawie: POZPMK.

Ill. 10. Railway station environs on the implementation schedule for Hager's Plan, with the east-west route marked. Source: author's own work, source used: POZPMK.

Centrum miasta powinno zachowywać swój charakter i nie ulegać drastycznym przekształceniom niszczącym jego tożsamość. Takie myślenie nie było obecne w światowej urbanistyce lat 60., czego znakiem jest krakowska idea trasy W-Z. Rola centrum jako miejsca spotkań, życia towarzyskiego, strefy

ruchu pieszego to idea zdefiniowana dziś (Nowakowski, 1990, s. 36). Dzięki temu, że doceniamy te wartości, centrum dysponuje licznymi atraktorami, chociażby w postaci wyposażenia przestrzeni publicznych. Za krytyczny błąd omawianego dokumentu należy uznać wprowadzenie w zabytkową tkankę tras komunikacyjnych, które oznaczały kolizję z tożsamością centrum, a co za tym idzie

— mogły doprowadzić do utraty atrakcyjności przez ten obszar miejski. Brak środków finansowych na realizację szkodliwej wizji można — w tym przypadku — uznać za szczęśliwy traf. Implementacja zapisów planu mogłaby spowodować daleko idące konsekwencje dla tożsamości Krakowa, a jej skutki byłyby odczuwalne aż do dziś zmieniając krajobraz północnych części centrum.



Il. 11. Pełny przebieg trasy W-Z w stanie docelowym według Planu Ogólnego autorstwa Stanisława Hagera. Źródło: POZPMK.

Ill. 11. Full course of the W-Z route in the final state according to General Plan by Stanisław Hager. Source: POZPMK.



Il. 12. Plan Ogólny Krakowa opracowany przez zespół pod kierownictwem Stanisława Hagera. Wizja miasta w 1985 roku. Źródło: POZPMK.

Ill. 12. General Plan of Kraków drafted by Stanisław Hager et al.; view of the city forecast for 1985. Source: POZPMK.

THE CITY CENTER OF CRACOW AS AN ATTRACTIVE FORCE: OPPORTUNITIES AND THREATS TO ITS DEVELOPMENT EXEMPLIFIED BY SELECTED FEATURES OF THE 1964/1967 GENERAL PLAN FOR THE CITY OF KRAKÓW

INTRODUCTION

I would like to start by describing the features that distinguish a city center, as formulated on the basis of available publications. I will then compare these features with the source document, the 1964 Plan Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa (the 1964 General Plan for the Spatial Development of the City of Kraków), and the current approach to the definition of the role and attributes expected of a city center. A city center is a symbolic area, the spatial focus for the most important aspects of the life of a city and its inhabitants; it is a cluster of places and activities crucial for the synergy between all of its development factors (Zuziak, 2018).

Polish researchers endeavor to make a distinction between ‘centrum’ (city center) and ‘śródmieście’ (downtown). For example, according to Stanisław Juchnowicz, a downtown is distinguished by its communication system, a densely built-up area, and the height and intensity of its buildings: all this makes a downtown distinctive visually. On the other hand, a city center is associated with a concentration of the different purposes for which it is used, such as cultural services, administration, shopping, and commercial business, which makes it more difficult to define (Juchnowicz, 1965, pp. 8–9).

Function

If the program of a city’s central functions is arranged in the right way, the city will have a center offering services and facilities to a wide spectrum of society (Nowakowski, 1990, p. 13). The features contributing to this effect are as follows:

- spaces marked by a strong degree of concentration of diverse supra-local functions. Functions which transcend the local scope are one of the elements that make a city center unique, in the sense that it is the only part of a city which can provide for a specific set of special needs;
- multifunctionality, in other words — a high level of variety of service functions. This feature allows users to pursue many different types of activities within the relatively compact precinct of the city center.

Central mobility

The compact structure of a city center urban has an impact on the mobility of its users. The enhanced intensity of the way its space is employed reduces users’ need for motor vehicle traffic down to a minimum, offering better opportunities for pedestrian and bicycle access (Nowakowski, 1990, p. 12). The buildings in a city center are the best properties in terms of real estate prices. Hence, a city center should be readily accessible by public transport, which should provide convenient transportation for large numbers of people to and from a relatively small area. The connections between the suburbs and outer parts of a city and its center (or centers), and between the centers of different cities constitute the key requirement in the design of an urban transport system (Chmielewski, 2016, p. 376).

The city center as an attractive force or “attractor”³

Building intensity is the net result of the accumulation of functions due to the prestige and economic value of the given concentration of buildings. This feature is reflected in an area’s top-quality architecture and serves as its attractive force — its status as an “attractor” — and may be observed:

- in the visual and structural environment an “attractor” area presents to its users; the “attractor’s” visible and tangible environment is the best a given city can offer, and its most prestigious objects are built to cater for prestigious functions;
- in the “attractor’s” spatial and aesthetic design, which underlines and impacts on its historic value. A city center is an emanation of the given city’s “social climate” expressed in the architectural and urban dimension. The city center of Kraków is also a sanctuary protecting its historic as-

³ The word attractor is derived from the Latin verb *attrahere* — ‘to draw something up’, and it is used as a term in mathematics to mean “a set of numerical values toward which a system tends to evolve, for a wide variety of starting conditions of the system.” In other words, an attractor “attracts” the points around it. Strictly speaking, the concept of an attractor comes from dynamic systems theory, or generally from topology, but it is applied in almost all the branches of mathematics, including applied mathematics, whenever models of phenomena that vary with time come into play.

sets and values, which have been preserved intact because Kraków did not sustain any serious war damage in 1939–1945 and could develop on an uninterrupted basis.

An overlap of the diverse accumulations of buildings accruing over the centuries, which is what we have in Kraków, gives rise to a adjacency of architectural periods, and hence a stylistic eclecticism, to use Nowakowski's terminology, (Nowakowski, 1990, p. 15). So a city center can perform the function of aesthetic education.

All these reasons qualify a city center as a potential arena for private and public events of salient importance. The fact that such events take place in the city center is a historical reflection of the way the city's community has developed and the form its urban culture has taken. The basic feature of a city center is its **special and enduring attractiveness, which is the point of its existence**. A city center acts as the focus highlighting the identity of the place. This is achieved by the famous edifices, statuary, and monuments located in the center, which serve as the city's icons, helping to endow it with attractors, often ones with a global power of attraction. A city deprived of a center (or centers) with a crystallized identity is deprived of the bonds uniting its community in a symbolic, visual and functional manner.

What we mean when we talk of a place's identity is the set of features manifested in its spatial design and layout, and the vital activities associated with these features, which determine the uniqueness of the place. Hence repetitiveness is a repudiation of centrality. And that is why one of the fundamental issues pertaining to a city center is the identification of the right guidelines to regulate admissible changes in the central space, on the assumption that certain features of its cultural identity should be protected.

According to Zbigniew Zuziak, the word "identity" may be attributed to a medium-sized place, district or city, but for a metropolis where multiculturalism comes into play, the use of this concept calls for a different dimension and differentiated shades of meaning. The identity of a city's municipal space is composed of the sum total of its special places, its urban centers. In other words — the city center provides a general sense of identity for the entire municipality (Zuziak, pp. 60–61).

The features which make up a milieu for a city's attractors are the components of its urban structure — its streets and squares, which form **the network of its public spaces and are the chief elements constituting its municipal nature** (Zuziak, 2018, p. 238). In this sense, the center of a city is the location

of its most prestigious public spaces, its most diversified layout in terms of function, and its most complex network of connections. The center is the keystone of a city's urban structure and the intersection of its corridors of development (Zuziak, 2018, p. 238). These paradigms were challenged by Modernism and, to a certain extent, by Postmodernism as well, with its cult of individualism (and individual transport). This changed the perception of streets and redefined them as roads — arterial thoroughfares. The paradigm of designing for the needs of the motorist brought the city to a Corbusierian vision of tall, iconic buildings, uncorrelated with the urban tissue, enveloped in empty space and connected by arterial roads. There was no economic justification for the change: the classical structure of a city's quarters provides just as much usable space (Martin, March, 1972, p. 20) and arrangements of this type clash with the classical ideas in urban design observed in the center of Kraków (Collins, 2006). This article describes an attempt to transform the center of Kraków in a Modernist way. In the new paradigm the noise and the distances involved made pedestrian movement about the city pointless (Gehl, 2014, pp. 3–8), and in fact it would be hard to identify the city center by its public space, which raised the question whether such a city would have had a center at all.

Sustainable development

The center of Kraków presents a succession of historical layers from different periods and styles arranged next to each other within one space. The two biggest problems relating to sustainable development facing this city today are how to effect a balance between the old and the new, and how to protect the natural environment as well as the human habitat in its center. However, we should bear in mind that in the 20th century the development of Kraków's center was not always kept within the bounds of sustainability; nor was it always sustainable from the social point of view. Under the People's Republic of Poland the buildings in the center were not nationalized, yet they were put under a kind of permanent management organized by the state, which took all the decisions usually reserved for landlords or proprietors (Purchla, 2018, p. 247). Half a century of underinvestment — on the one hand — and lack of financing to implement far-reaching urban plans — on the other — gave a hibernation effect in terms of architecture and was destructive from the social aspect. As Polish society became more affluent after the fall of Communism, the number of private cars in the city escalated (Bojanowski, 2013, p. 21). The noise in the center

of Kraków rose to an unbearable level. Combined with an unacceptable level of atmospheric pollution and the burgeoning of the city's tourist infrastructure, today it is one of the reasons why the center of Kraków is depopulating. In Western Europe, which solved the problem of smog and car noise by promoting bicycle and pedestrian traffic, payment for road access to city centers no longer comes as a surprise. This is a good path of development for the center of Kraków (Gehl, 2014, pp. 11, 26, 93). At the same time, Kraków saw its economy transforming from production-based to services, including tourism, in accordance with the global trend (Chmielewski, 2016, 297).

CONDITIONS GOVERNING POLISH CITY CENTER PLANNING IN THE SECOND HALF OF THE TWENTIETH CENTURY: TRENDS

Polish cities sustained a colossal amount of devastation during the Second World War, followed by post-war reconstruction and 45 years of development under the Communist regime. Due to these historical factors they can be classified in several categories depending on the kind of center they have:

- cities with centers with a historically defined layout which managed to survive despite wartime devastation (most of the damage occurred during the Second World War). Kraków is a good example. A variant type, exemplified in cities like Wrocław, has a historic urban layout which was partly destroyed during the War, but its center has managed to keep its original character;
- centers with a historically defined layout devastated during the Second World War and reconstructed keeping its original form, but with a new function and building density or intensity, e.g. transformed into a residential district based on the housing estate concept (Bojanowski, 2013, 10).

Cities in this category were reconstructed on the principle of “bringing the people into the center.” The change in their function brought a shift and dispersion of their center (Nowakowski, 2013, 163). Warsaw and Gdańsk offer good examples of this type.

- cities with centers built up with structures in the Modernist and/or Socialist Realist convention, with a monoculture of apartment blocks; in outcome their centers lost their central function. In cities of this type, e.g. Malbork, the demise of the center is usually fairly easy to spot, usually its function has been taken over by recently built shopping malls;

- centers built after the Second World War or those which obtained municipal functions in the postwar period (e.g. Tychy).

Notwithstanding these alternative categories, the general rule in municipal planning under the People's Republic was to ignore the center as the most important element of an urban layout and focus on industrial estates and install working class residential estates. In outcome, this policy led to an enduring want of attractors and a violation of the identity of historical centers.

THE CENTER OF KRAKÓW IN THE STANISŁAW HAGER PLAN

The chief designer of the 1964/1967 General Plan of the City of Kraków was Stanisław Hager⁴, whose team drafted a concept of the city to 1985. The Plan divided the municipal area into 12 *dzielnice bilansowe* (“balance districts”) labeled alphabetically from A to M, with an additional zero district for transport and communication (POZPMK — UR, 1964, p. 4). The Plan was grounded on the political principles of the Communist ideology, with its irrepressible drive to industrialize Poland as fast as possible. The early versions of the Plan invoked industrial policy. However, Hager and his collaborators noticed the disproportion between the services and industrial function in the city, which by that time had been thoroughly transmogrified owing to the installation of the Lenin (now Sendzimir) Steelworks (URPiRM PRL, 1954). The planners did not fail to observe the signal role of Kraków's historical and cultural heritage.

Hence they added a requirement that no investments could be implemented in the heritage area without the consent of the city's chief conservation officer. Furthermore, they recognized the need to stop the city's advancing degradation. They envisaged the continuing expansion of the steelworks, but the emergence of new industrial plants would

⁴ Stanisław Hager (1925–2019), an architect specializing in urban and spatial planning, was the chief designer of the General Plan for Kraków, which was approved by the Council of Ministers (i.e. the Polish government) in 1967. Hager was chief architect for the City of Kraków and held this office until 1977, during the spell marking the peak of the city's urbanization. Subsequently he was the chief architect's deputy, and later still, during the period of political transformation (the early 1990s), he was reappointed chief architect for Kraków and participated in the adjustment of planning and the management of planning to the new legislation which restored property rights and a market economy. He designed projects on *Polserwis* contracts with Iraq, Syria, and Libya. He was a member of *Towarzystwo Urbanistów Polskich* (the Society of Polish Town Planners) as of 1964.

be stopped. The most important part of the city for this article is Hager's Balance District A, with an area of 636 hectares, covering most of today's city center (POZPMK — UR, 1964, p. 6). The functions the planners envisaged for Balance District A were services catering for the entire city, and residential. A point which should be credited to them is the fact that they did not want to transform the center of Kraków into a residential district.

In the introduction to their description of Balance District A, the planners put special emphasis on the achievements of the Communist era. They wrote that this was the area of Kraków in which the first postwar housing estate of apartment blocks went up (along what was 15 Grudnia Street until 1991; the street is now called Blachnickiego). The planners went on to observe that the largest group of services in Balance District A were general municipal facilities with a large impact — museums, theaters, cinemas, university premises, scientific institutes, and administrative offices. They envisaged the continuation and reinforcement of Balance District A's functions as the main regional center for services and administrative institutions, which was to be achieved by removing some of the residential, industrial, storage and warehouse functions from the area and implementing new services.

The key investment was to be the redevelopment of the railroad network across the city, which was to facilitate the expansion of the city center by the addition of a new part (POZPMK — UR, 1964, p. 7). The Plan defined the center as "the existing center of the Old Town plus the areas adjoining the redeveloped layout of the railway station." This concept of the center was further confirmed in the way the planners formulated the extent of the district, which was to go up to the Mogilskie Roundabout. In relation to its extent today, this concept of the center did not include the Stare Podgórze area. If we take a physiognomic approach, we can say that when the Plan was being drafted, its makers carried out this delimitation correctly (Chmielewski, 2016, p. 361). But from the point of view of today's standards for city centers, the 1964/1967 Plan contains several controversial ideas on the redevelopment of the area around the railway station. The Plan envisaged the construction of an east-to-west route through the city center (ciąg śródmiejski W-Z) after 1970.

Piasek

The new route was to start in the part of the center called Piasek, at today's Nawojki/Czarnowiejska Streets crossroads with Mickiewicz Avenue, and proceed toward the heart of the Old Town along the

course of today's Czarnowiejska Street. It was to be a Class N-I normal traffic street, with an on-street running streetcar track and a width of 50 meters between the minimum setback lines (POZPMK — UR, 1964, Part 13, Section 0, p. 136). In relation to today's arrangement of the buildings, the project would have required the demolition of the buildings along the factory side of Dolnych Młynów Street. Next the route was to run across the area of what is now the car park along the back of the Voivodeship Public Library (Wojewódzka Biblioteka Publiczna) property on Rajska Street. After crossing Karmelicka Street, it was to take a diagonal path through the cluster of buildings between the Garbarska, Łobzowska, Karmelicka, and Stefana Batorego Streets. The plan envisaged that St. Mary's-in-Arena Church and the Carmelite Monastery would be preserved, but a few buildings along the frontage of Łobzowska Street would be demolished; the route would then continue up to the precinct now known as Biskupi Square.

The Plan meant a considerable amount of change for the building now accommodating the Voivodeship Public Library on the Rajska Street. These premises were designated as residential, but the occupiers were due to be rehoused, and in future the site was to be used as a transport facility on the new east-to-west thoroughfare due to be built there. All the other buildings situated within the triangle bound by Karmelicka Street, Mickiewicz Avenue, and the new east-to-west road were to be revamped, modernized, joined up with connecting structures, passageways, and additional stories, and adapted to serve new purposes (POZPMK — UR, 1964, Part 1, Section A, pp. 13–14). A proposal was put forward to erect a transport facility after 1970 on the site of the property at No. 47 on the Karmelicka Street, which now accommodates a postmodern house. The planners had the chief conservation officer's consent to "adapt" the Carmelite Monastery. They intended to create a stretch of municipal parkland along the back of the Jagiellonian University's Institute of Education on Batorego Street, and in the grounds of the Carmelite Monastery, viz. on either side of the new east-to-west thoroughfare (POZPMK — UR, 1964, Part 1, Section A, pp. 15–17).

The east-to-west route and the environs of the railway station

The east-to-west route was to lead from the Mogilskie Roundabout, along what is now Lubomirskiego Street, through the railway station and cut across the built-up area of today's Kleparz, parallel to the

circular road enclosing the Planty Gardens. At the point which is now an urban green area between Kurniki and Ogrodowa Streets, the new road was to intersect with a street parallel to what is now Pawia Street. Next the new route was to cut across more built-up precincts. St. Florian's Church was to be left up, but building which is now the house of the Sisters of Charity of Saint Vincent De Paul on Warszawska Street and St. Vincent's Church on St. Filipa Street were to be demolished. Next, the route would cut across the frontage of houses at the junction of St. Filipa Street with Krótka Street, form a crossroads with Długa Street, and continue to what is now Biskupi Square. The area on the east side of the railway station between Lubicz Street and the new east-to-west route was to serve as a station approach. A bus station was to be built on the north side of the new route (POZPMK— UR, 1964, Part 1, Section A, pp. 20, 29).

The implementation was to proceed according to the schedule for the redevelopment of the Kraków railway node before and after 1970. There was a plan to build a large intersection over the railway tracks on the site of today's railway viaduct at 29 Listopada Avenue. It was described in the plan as Węzeł Warszawski ("the Warsaw Junction") and constituted the roundabout completing the city's outer ring road. The current Trzech Wieszców Avenues thoroughfare was to be kept, albeit in a modified version. The Class N-II street was to be redeveloped into a Class N-I street, with a streetcar track running within the present-day setback lines (POZPMK — UR, 1964, Part 13, Section, pp. 135–138). The Plan entailed an extension and widening of this stretch, which was to be called Montelupich Street and run up to the "Warsaw Roundabout" (rondo Warszawskie).

Another item in the project was the construction of a new street running approximately along the path of the current Pawia Street and called Czarnorajska Street. It was to be a Class N-I street with a streetcar track and a total setback-to-setback width of 50 meters (POZPMK — UR, 1964, Part 13, Section 0, p. 136). It was to continue on the other side of the Trzech Wieszców Avenues —29 Listopada Avenue — course as a normal traffic street with a right-of-way width of 20 meters. It was to be constructed after 1970 (POZPMK — UR, 1964, Part 2, Section B, p. 71). A green area of 2.5 hectares was laid out across the former army estates between the present-day Rakowicka and Wita Stwosza Streets. This area was marked on the Plan as an industrial site. This part of the project was to be implemented after 1970. East of it, on the site of what is now the army swimming pool on Rakowicka Street, there was to be a cultural

services facility. A one-hectare plot adjoining it was set aside for a transport services area. The land on the west side of the green stretch was reserved for administrative buildings. On the site of the high-rise edifice familiarly known as the Szkieletor ("Skeleton Man"), now being redeveloped as the Unity Tower, there was to be a garden area envisaged for catering services (POZPMK — UR, 1964, Part 1, Section A, p. 21). A road was planned to run along the perimeter wall of the Rakowicki Cemetery, to join the road currently known as Beliny-Prażmowskiego Avenue. This part of the Plan involved the demolition of the northern stretch of the military buildings on Rakowicka Street. The new road was to constitute the final section of the second (or outer) ring road and go up to the "Warsaw Roundabout." The plan designated the services, industrial, and residential areas extant in the locality at the time for the course of a Class P-I fast-traffic road which was to have a setback-to-setback width of 60 meters and was due to be constructed after 1970 (POZPMK — UR, 1964, Part 13, Section 0, p.135). The main traffic route was to run along Trzech Wieszców Avenues and 29 Listopada Avenue, branching off for the Rakowicki Cemetery and thereafter heading in the direction of the Mogilskie Roundabout.

The planners intended to change the course of Rakowicka Street, taking it west of the Discalced Carmelite Monastery, constructing a new course for the street now known as Bosacka Street, and finally extending it parallel to the main railway line across the site of the erstwhile brewery now accommodating the Browar Lubicz catering and recreation center. This new route was to be a normal traffic artery with a separate streetcar track, and a width of 50 meters within the setback lines. This part of the project called for a redevelopment of the railroad track from Lubicz Street to Dietla Street, to create a multilevel communication route. The extension of the street running from Rakowicka Street along with its streetcar track were to constitute the lower level of the route with a setback-to-setback width of 50 meters, while the top level of the flyover was to be reserved for the railway line (POZPMK — UR, 1964, Part 1, Section A, p. 28). In addition, the present-day St. Łazarza and Kopernika Streets were to be connected, to serve as the main connecting road from the city's hospital quarter to Dietla Street.

The Old Town

The Plan treated the buildings of the Old Town in the area discussed in this article in a general way. The planners intended to enhance the service function (i.e. have more municipal, cultural, and shopping

facilities) in the historic Old Town layout, and to reduce the residential function. The extant buildings were to be redeveloped, modernized, and designated for services. This part of the project was to be implemented in phases and carried out in consultation with the chief conservation officer for municipal heritage (POZPMK—UR, 1964, Part 1, Section A, p. 40).

CONCLUSION

Many of the items on Stanisław Hager's plan were never implemented. From today's point of view, the construction of an east-to-west route and streetcar line in the historic city center would not have resolved the transport and communication problems, but would only have increased the noise level and motor traffic in the center. It would not have improved accessibility, but instead would only have aggravated congestion and made crossing the city center even more of a harrowing bottleneck experience. Hager's plan matched the mainstream ideas on the growing automotive industry and the need to build new routes for cars, which would have meant the destruction of the small scale and local climate of a city which had survived wartime devastation in an exceptional way. Some of his ideas were taken up, in a slightly modified way, in the 21st century. Here I'm thinking of the conversion of the railway tracks into a two-level communication route, the only difference being that today the top level is to be reserved for pedestrians and cyclists. (https://www.krakow.pl/aktualnosci/233346,1912,komunikat,celem_otwarta_przestrzen_publiczna_pod_estakadami_kolejowymi.html?_ga=2.93045661.1405085229.1569213259-1650440062.1557470612)

In light of what we know today, the construction of the east-to-west route and the implementation of several other of the planners' proposals not described in this article would have accelerated the depopulation of Kraków's downtown and city center, particularly in the part which today is still one of the least adapted to provide services for the tourist industry. The widening and expansion of the transit facilities would have spoiled the historic layout and impaired the identity and historical values of the center and the entire city. The Plan's strongest point was that it was quite clear about the importance of Kraków's heritage. In this respect the Plan was slightly ahead of its times, serving as a stepping stone on the trend that eventually led to the city's registration on the UNESCO list in 1978 (Purchla, 2018, p. 248). An appreciation of the role of heritage is characteristic for the 1970s and '80s in the history of Polish planning (Nowakowski, 1990,

p. 32). No research was done ahead of Hager's Plan to determine the scope of the changes which could be admissible if the uniqueness of Kraków's center was to be preserved intact. The changes the Plan would have brought in were inspired by projects introduced in other cities, rather than designed specifically for Kraków. Their implementation would have disrupted the coherence of Kraków's spatial structure (Bojanowski, 2013, p. 10).

From the point of view of the concept of the city treated as a complete entity, the Hager Plan did not create any regional shopping and service amenities (except for the new and developing quarter of Nowa Huta). This worked to the advantage of the center, even though it was not a priority for the planners, who focused on designing an urban layout to cater for the steelworks which was changing the structure of the city that had evolved on the basis of its historical layout (Purchla, 2018, p. 236). Nowa Huta and its steelworks were built on the Magnitogorsk model (Böhm, 2016, p. 207) coordinated with the neighborhood unit paradigm. The Hager Plan entailed very far-reaching interference in the existing urban and social fabric, with numerous adaptations of residential buildings for services, and a lot of conversion. But owing to shortage of funds, its main ideas were never implemented. Some interference did occur, and the demolition of old buildings and their replacement with unintegrated structures, especially residential ones, left its mark on the city's historic tissue and impaired its spatial quality. These events coincided with what was happening in the centers of other Polish cities.

The full extent of the changes programmed in the 1964 Plan would have let foreign spatial elements infiltrate the center of Kraków, creating a Corbusierian style of urban planning with iconic buildings, negligible traces of which may still be "admired" in the urban layout of some of the city's quarters. The architectural concepts in the Hager Plan for the redevelopment of the center of Kraków confirm that the planners intended to alter the structure of the center in line with this paradigm. They were inspired by Western trends on the one hand, and the Soviet way of thinking on the other. Projects for "new centers" with large structures, green areas on squares, empty spaces and a low intensity of land use, and prioritizing industry, are regarded as characteristic of the period. There was definitely a state- and administrative-oriented skew in them (Nowakowski, 1990, p. 31; Bojanowski, 2013, p. 10). A city center should retain its character and resist drastic transformations that would only spoil its identity. This idea did not exist in the urban planning of the 1960s, as evidenced

by the notion of an east-west route through the center of Kraków. The role of the city center as a venue for meetings and gatherings, social and public life, enhanced by a pedestrian zone, is an idea we have only recently espoused (Nowakowski, 1990, p. 36). Due to the fact that we appreciate these values, the center of Kraków can boast of its numerous attractors, even the minor ones furnishing its public spaces. The critical error the 1964 document made was to dissect Kraków's historic tissue with new communication routes, which would have clashed with the identity of its center and led to a loss in attractiveness of the urban area. We can consider the lack of funds a stroke of luck that saved the city of Kraków from the installation of a harmful vision. The implementation of the Plan's provisions would have had far-reaching consequences for Kraków's identity, and we would still be feeling its effects today and cringing at the adulteration it would have brought to the cityscape of the northern stretch of Kraków's center.

REFERENCES

- Bojanowski, K. (2013), *Strategia dla Krakowa — koncepcja rozwoju przestrzeni publicznych. Monolog o polskiej urbanistyce*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Bartkiewicz, B. (2015), *Wniosek o nadanie członkostwa honorowego TUP dla Stanisława Hagera*, [online:] http://www.tup.org.pl/download/O_Krakow/wnioski_2015.pdf, (dostępne: 14.03.2020).
- Böhm, A. (2016), *O czynniku kompozycji w planowaniu przestrzeni*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Celem otwarta przestrzeń pod estakadami kolejowymi* (2019), [online:] https://www.krakow.pl/aktualnosci/233346,1912,komunikat,celem_otwarta_przestrzen_publiczna_pod_estakadami_kolejowymi.html?_ga=2.93045661.1405085229.1569213259-1650440062.1557470612, (dostępne: 14.03.2020).
- Chmielewski, J.M. (2016), *Teoria i praktyka planowania przestrzennego. Urbanistyka Europy*, Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej.
- Collins, G.R., Crasemann Collins, Ch. (2006), *Camillo Sitte: The birth of modern city planning*, Dover-New York: Dover Publications, Inc. (this edition is an unabridged republication of the work published by Rizzoli International Publications, Inc., New York, 1986).
- Gehl, J. (2014), *Miasta dla ludzi*, Kraków: Wydawnictwo RAM.
- Juchnowicz, S. (1965), *Metoda wyznaczania zasięgu centrów miejskich, niektóre problemy ich struktury funkcjonalno-przestrzennej*, Kraków: Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej.
- Martin, L., March, L. (1972), *Urban space and structures*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Nowakowski, M. (1990), *Centrum miasta — teoria, projekty, realizacje*, Warszawa: Arkady.
- Nowakowski, M., przy współpracy Bańkowskiej, B. (2013), *Sto lat planowania przestrzeni polskich miast (1919–2010)*, Warszawa: Oficyna Naukowa.
- Purchla, J. (red.) (2018), *Kraków — Metropolia, T. III. Dziedzictwo*, Kraków: Księgarnia Akademicka.
- Zuziak, Z. (2006), 'Tożsamość a policentryczność — dylematy miasta otwartego' [w:] *ULAR 2. Odnowa krajobrazu miejskiego: tożsamość miejsca w dobie globalizacji*, Gliwice: Politechnika Śląska.
- Zuziak, Z. (2018), 'Centrum i architektura miasta. Przesłanie z Krakowa' [w:] Zuziak, Z., Grzybowski, A. (red.), *Centra miast metropolitalnych w Polsce. Urbanistyka a polityka przestrzenna*, Katowice: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej.
- Encyklopedia PWN, hasło: atraktor, [online:] <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/atraktor;3872186.html>, (dostępne: 25.03.2020).
- Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa. Ustalenia Realizacyjne (POZPMK — UR) (1964), Kraków.
- Uchwała Rady Państwa i Rady Ministrów Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej z dnia 20 stycznia 1954 roku o nadaniu Zakładom Metalurgicznym w Nowej Hucie imienia Włodzimierza Lenina (URPiRM PRL), Monitor Polski z 1954 roku, nr 8 poz. 173, [online:] <https://www.infor.pl/akt-prawny/MPO.1954.008.0000173.metryka,uchwala-rady-panstwa-i-rady-ministrow-polskiej-rzeczypospolitej-ludowej-o-nadaniu-zakladom-metalurgicznym-w-nowej-hucie-imienia-wlodzimierza-lenina.html>, (dostępne: 1.07.2020).