

MICHAŁ STANGEL

Politechnika Śląska

**KONKURS URBANISTYCZNY
W PROCESIE BUDOWANIA MIASTA.
„NOWA HUTA PRZYSZŁOŚCI”**

Abstract: Urban Design Competition in the Process of Building the City. “Nowa Huta of the Future”. The paper presents an urban design and development vision “Nowa Huta of the Future” in Cracow, which was a winning entry in an international ideas competition for development of a programme and spatial vision of development and socio-economic stimulation of the east part of Cracow, organized by the Municipality of Cracow, and co-sponsored by Mittal Steel. The aim of the competition was to present a comprehensive, strategic, spatial, functional and economic development vision of a site of over 5000 hectares in the eastern part of Cracow city boundaries, in the perspective of next 30-50 years, where New investment would be combined with brownfield regeneration. The proposed strategy, routed in the paradigms of sustainable and resilient city, envisioned “New Cracow”, as a compact and multifunctional development urban structure, which is a contemporary reinterpretation of dense urban structures, such as this of historic Cracow. The spatial structure is integrated with public transportation, according to the principle of Transit Oriented Development. The vision includes a regeneration strategy for post-industrial areas belonging to Mittal Steel, as well as a range of flagship projects, which may constitute new investment offers and new recognizable attractions and landmarks. The introduction reflects on the role of urban design competition in the process of shaping new urban areas. The paper corresponds with the congress topics: “The city in the eyes of urban designers – do urbanists know better”, as well as “Building the city”.

Key words: Cracow, green urban design, resilient city, sustainable urbanism, Transit Oriented Development (TOD), urban design competition, urban mobility, urbanism.

Wprowadzenie – Konkursy urbanistyczne

Mimo zmieniających się uwarunkowań i mechanizmów rozwoju przestrzeni miejskiej, konkurs pozostaje jedną z podstawowych form generowania

kompleksowych wizji zagospodarowania (w tym rewitalizacji) obszarów miejskich. Modelowe doświadczenia światowe pokazują istotną rolę konkursów, a także to, że konkurs studialno–ideowy może być istotny na etapie inicjowania projektów, generowania pomysłów i badania alternatywnych rozwiązań. Doświadczenia te uczą też jednak, że nie można oczekiwać, że studialny konkurs urbanistyczny przyniesie gotowe rozwiązania, a jego miejsce w procesie powstawania projektu musi być dobrze przemyślane i zorganizowane. Konkurs wymaga rzetelnego przygotowania materiałów wyjściowych, analiz i wytycznych¹. Jakkolwiek, wyniki konkursu mogą służyć jako podstawa projektu (planu generalnego, „masterplanu”), który powstanie po konkursie, z uwzględnieniem ewaluacji projektów konkursowych i partycypacji społecznej. Choć mogłoby się to wydawać oczywiste, to jednak niestety konkursy urbanistyczne w Polsce są często słabo przygotowane (zarówno pod względem merytorycznym, określenia zadania i potrzeb, jak i technicznym opracowania materiałów projektowych); często ich wyniki marnują się.

W ostatnich latach odbyło się w Polsce co najmniej kilkanaście dużych konkursów urbanistycznych (tj. dotyczących zagospodarowania obszarów miejskich o powierzchni powyżej kilkunastu ha). W sytuacji, gdy realia codziennej praktyki projektowej i planistycznej dla większości urbanistów – projektantów oznaczają działania fragmentaryczne, żmudne, nieraz wręcz sprzeczne z dobrą praktyką i zasadami harmonijnego rozwoju miast konkursy dają możliwość tworzenia optymalnych, modelowych rozwiązań. Nagradzane są w nich zazwyczaj prace proponujące pełnowartościową (zrównoważoną) tkankę miejską, tj. zwartą, wielofunkcyjną zabudowę o urozmaiconej kompozycji z przestrzeniami publicznymi.

Konkursy z ostatnich lat obejmujące obszary kilkunastu i więcej hektarów wielofunkcyjnych obszarów miejskich to m.in. konkursy na opracowanie koncepcji zagospodarowania²:

- zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego wraz z terenami przyległymi w Białymstoku (2012 r., I nagrody nie przyznano; II nagroda równorzędna WXCA oraz 22ARCHITEKCI sp. z o.o.);

¹ W krajach zachodnich często zdarza się, że przygotowanie wyjściowych materiałów konkursowych jest osobnym zadaniem dla pracowni urbanistycznej. Przykładem mogą być materiały wyjściowe do konkursu na koncepcję przekształcenia terenów fabryki Karlsberga w Kopenhadze w wielofunkcyjną dzielnicę (2007), opracowane przez firmę Gehl Architects.

² Wybrane dane na podstawie informacji dostępnych w serwisie ronet.pl (dostęp: sierpień 2012).

- obszarów miejskich (w tym terenów pokolejowych) w centrum Wągrowca (2012 r., I nagroda konsorcjum firmy Consultor i Pracowni Chilli Anity Horowskiej);
- obszaru Podzamcza w Lublinie (2012 r., I nagroda P.A. Nova S.A.);
- „Chopin Airport City” w Warszawie (2010 r., I nagroda JEMS Architekci);
- obszaru Śródmieścia Krakowa w granicach ul. Lubicz, Al. Powstania Warszawskiego, Grzegórzeckiej, Wielopole i Westerplatte. (2010 r., I nagrody nie przyznano; II nagroda równorzędna Biuro Rozwoju Krakowa S.A. oraz IMB Asymetria);
- terenu otoczenia Stadionu Narodowego w Warszawie (2008 r., I nagroda Dawos Sp. z o.o. i JEMS Architekci);
- obszaru Placu Społecznego we Wrocławiu (2007, I nagroda Gottesman Szmelcman Architecture Sarl);
- wschodniej części śródmieścia Opola (2007, I nagroda ARCA Biuro Projektów Urbanistyki i Architektury);
- śródmieścia Katowic (2006, Konior Studio).

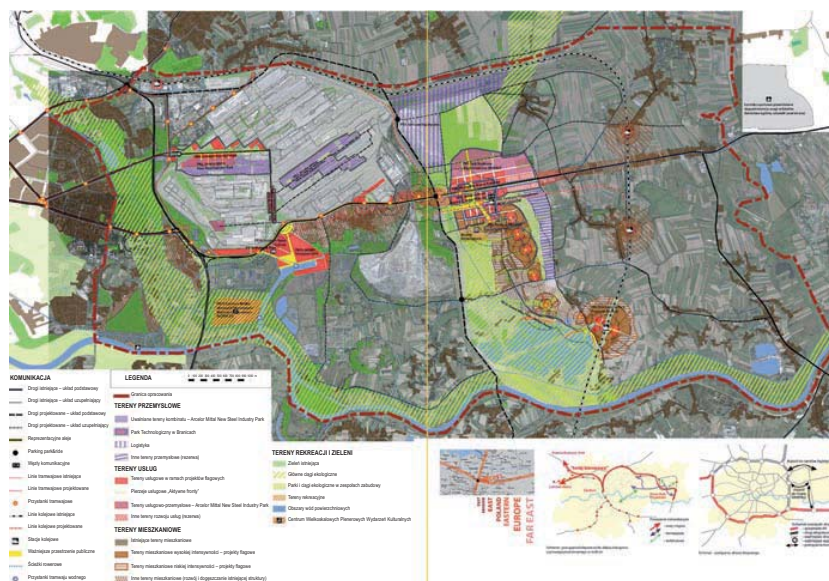
Z doświadczeń polskich ostatnich kilkunastu lat widać, że samo przeprowadzenie konkursu nie wystarczy, a rola, zadanie i miejsce konkursu musi być dobrze przemyślane i zorganizowane, tak aby potencjał nie został zmarnowany. Przykładowo w Katowicach, choć po konkursie opracowano szczegółowy plan koordynacyjny, z uwzględnieniem profesjonalnej ewaluacji pracy konkursowej, to brak konsultacji społecznych i opór części lokalnej społeczności doprowadził do wieloletniego impasu w postępie prac. Ważne jest precyzyjne sformułowanie zakresu konkursu; wskazane byłyby elementy badań i partycypacji społecznej jeszcze przed konkursem, na etapie formułowania założeń. Rozróżnić trzeba rolę konkursu ideowego, będącego niejako „burzą mózgow” i poszukiwaniem pomysłów (gdzie wyniki konkursu pożytkowane są np. przez miejską pracownię urbanistyczną) a konkursem, w którym zwycięzca otrzymuje zlecenie na plan miejscowy, plan regulacyjny, lub dokumentację wykonawczą całości lub części opracowania. Nie powinno się dawać wrażenia (mieszkańcom, władzom miasta, uczestnikom – projektantom) – że wyniki studialnego konkursu urbanistycznego zostaną zrealizowane (co powinno być oczywiste, ale w komentarzach medialnych często komentuje się np. wizualizacje z konkursów studialnych tak, jakby stanowiły one gotowe projekty). Wreszcie, w długim procesie projektowym wskazane może być przeprowadzenie kilku konkursów na różnych etapach – od ideowo–studialnego na całość założenia, po konkursy na przestrzenie publiczne; zespoły budynków, itp.

1. Konkurs *Kraków – Nowa Huta przyszłości*

Międzynarodowy konkurs *Kraków Nowa Huta Przyszłości* odbywał się w okresie marzec – lipiec 2012. Ze względu na skalę obszaru – przeszło 5,5 tys. ha można mówić, że był największym konkursem urbanistycznym w Polsce w ostatnich latach. W regulaminie określono cel konkursu jako *opracowanie wizji programowo-przestrzennej rozwoju i aktywizacji społeczno-gospodarczej Nowej Huty, która nadałaby tej części miasta nową dynamikę rozwoju poprzez: zagospodarowanie niezainwestowanych terenów dawnej strefy ochronnej kombinatu hutniczego; rewitalizację niewłaściwie zagospodarowanych terenów przemysłowych; demonstrację tego, jak nowa, wielofunkcyjna interwencja przestrzenna na obszarze przemysłowym (brownfields' development) może stać się przyczynkiem do myślenia o ekumieście przyszłości; określenie polityki rozwoju wschodnich dzielnic Krakowa – Nowej Huty, w sposób ugruntowujący wizję Krakowa, jako miasta posiadającego walory historyczno-kulturowe i miasta nowoczesnej gospodarki; aktywizacja społeczno-gospodarcza Nowej Huty (w rozumieniu Dzielnicy XVIII Krakowa), obejmująca wskazanie instrumentów polityki inwestycyjnej podmiotów publicznych i prywatnych; opracowanie wizji rozwojowej, która mogłaby stać się wytyczną do zapisów strategii rozwoju miasta i studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a także planów zagospodarowania przestrzennego, programów rewitalizacji i lokalnych programów operacyjnych*³.

Obszar opracowania obejmował większość Dzielnicy XVIII Krakowa – Nowa Huta – w ramach którego znajdowała się część przemysłowa historycznie rozumianej dzielnicy Nowa Huta – kombinat (dawna Huta im. Lenina, później im. Tadeusza Sędzimir, obecnie ArcelorMittal). Teren historycznej zabudowy mieszkaniowej Nowej Huty nie był objęty konkursem. Obszar konkursu ograniczony był od południa i południowego-zachodu Wisłą, od wschodu granicą miasta z gminą Igołomia-Wawrzeńczyce, od północy linią kolejową. Od zachodu obszar sąsiadował z dzielnicą Czyżyny oraz socrealistycznym układem urbanistycznym tzw. starej Nowej Huty i przylegającymi do niego „Łakami Nowohuckimi”.

³ Regulamin międzynarodowego konkursu ideowego *Kraków - Nowa Huta przyszłości* na opracowanie wizji programowo-przestrzennej rozwoju i aktywizacji społeczno gospodarczej wschodniej części Krakowa, Urząd Miasta Krakowa, Wydział Strategii i Rozwoju Miasta, Kraków, marzec, 2012.

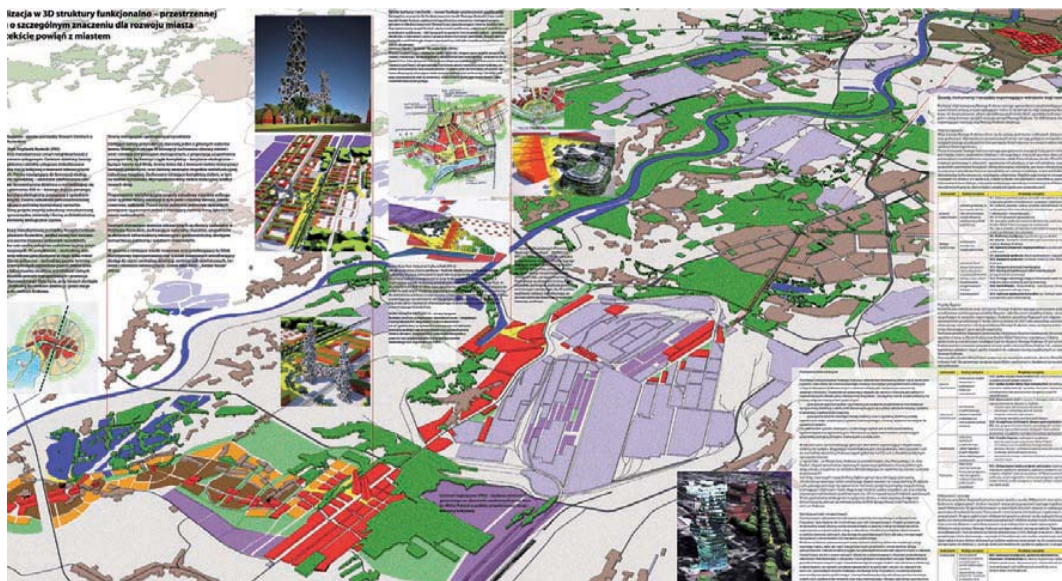


Ryc. 1. Koncepcja zagospodarowania terenu objętego konkursem w skali 1:10 000 (pomniejszenie)

Źródło: Opracowanie własne zespołu konkursowego ARCA (ryc. 1–3).

Istotnym elementem zadania konkursowego było sformułowanie wizji rozwojowej i strategii aktywizacji terenu. Natomiast w części urbanistycznej konkurs dotyczył przede wszystkim struktury funkcjonalno-przestrzennej, pokazanej w formie planu w skali 1:10 000 (ryc. 1) oraz wizualizacji struktury funkcjonalno-przestrzennej terenu o szczególnym znaczeniu dla rozwoju Miasta (ryc. 2). Ilustrację przyjętych rozwiązań stanowiły natomiast przykładowe rozwiązania urbanistyczno-architektoniczne wybranych fragmentów zabudowy prezentujące „projekty flagowe”. Do udziału zgłosiło się 65 podmiotów. Ostatecznie sąd konkursowy⁴ dokonał wyboru spośród 23 prac, które napłynęły do konkursu. Pierwsze miejsce uzyskała koncepcja wykonana pod kierownictwem autora w zespole Biura Projektów Urbanistyki i Architektury

⁴ Prace konkursowe oceniał sąd w składzie: Zastępca Prezydenta Krakowa arch. Elżbieta Koterba, Główny Architekt Miasta prof. Andrzej Wyżykowski, Radny Miasta Krakowa dr hab. Paweł Węgrzyn, Radny Miasta Krakowa Sławomir Ptaszkiewicz, Tomasz Ślęzak z Arcelor Mittal Poland S.A., prof. arch. Sławomir Gzell z Politechniki Warszawskiej, prof. arch. Stanisław Juchnowicz z Krakowskiej Akademii, prof. Tadeusz Markowski z Uniwersytetu Łódzkiego, dr hab. arch. Aleksander Noworól z Uniwersytetu Jagiellońskiego, prof. arch. Zbigniew Zuziak z Politechniki Krakowskiej, prof. Huibert Haccou (Holandia), DI Andrea Kreppenhofer, (Austria), arch. Riccardo Marini (Wielka Brytania), prof. arch. Hildebrand Machleidt (Niemcy).



Ryc. 2. Wizualizacja przestrzenna struktury funkcjonalno-przestrzennej

ARC⁵. Nagrodę przyznano m.in. *za klarowność i trafność koncepcji integrowania struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz interesującą propozycję urbanistycznej strategii „otwarcia” i restrukturyzacji użytkowania terenów zajmowanych i za traktowanie przestrzeni jako cennego i rzadkiego zasobu. Zagęszczenie istniejącej zabudowy dawnych układów wiejskich prowadzone z wrażliwością na charakterystyczne cechy lokalnego kontekstu. Jury doceniło także zaproponowanie konkretyzacji formuły TOD (Transit Oriented Development), w którym ogólną ideę integrowania zabudowy i zrównoważonego transportu w sposób pomysłowy dostosowano do specyfiki lokalnych uwarunkowań*⁶. Łącznie przyznano 3 nagrody i trzy równorzędne wyróżnienia⁷.

⁵ W skład zespołu autorskiego weszli: dr inż. arch. Michał Stangel (szef zespołu, urbanista, Katedra Urbanistyki i Planowania Przestrzennego, Wydział Architektury Politechniki Śląskiej), dr Adam Drobnik (ekonomista, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach), Dr Michał Beim (planista przestrzenny, zagadnienia transportowe), Dr Adam Polko (ekonomista, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach), oraz arch. Rafał Schurma, arch. Anna Karłowska, arch. Anna Saucha, i student architektury Maciej Wężykowski (zagadnienia architektoniczne i wizualizacje).

⁶ Według opinii sądu konkursowego.

⁷ II nagroda: M. Zaklanovic, P. Zaklanovic, B. Pouw, M. Szczypka, A. Molenda, M. Bettoni, M. Van Driessche, Rotterdam, Holandia; III nagroda MAU Mycielski Architecture-&Urbanism, Warszawa; wyróżnienia: B2 STUDIO, Kraków; GD&K CONSULTING, Kraków; oraz konsorcjum: Broadway Malyan Polska Architekci i Projektanci, Buro Happold Polska, Etc Polska, Ernst And Young Real Estate.

1.1. Przyjęte założenia koncepcji konkursowej

Nowy Kraków to największy **rezerwuar terenów inwestycyjnych** miasta. Jego racjonalne wykorzystanie w perspektywie do 2027 r. zdynamizuje dotychczasowy rozwój Krakowa powodując, że stanie się on miastem liczącym około miliona mieszkańców i wysunie się na pozycję lidera wzrostu nie tylko w pasie Polski Południowej, ale i Europy Środkowo-Wschodniej. Włączenie społeczno-gospodarcze tego obszaru w istniejącą tkankę miejską stworzy **nową jakość przestrzeni miejskiej Krakowa**, wzmacniającej jego atrakcyjność, cechującej się różnorodnością i elastycznością funkcji o randze metropolitalnej, komplementarnych względem istniejących produktów miasta.

Doświadczenia urbanistyczne z całego świata pokazują, że najlepiej w mieście sprawdza się gęsta, wielofunkcyjna tkanka miejska z usługami, mieszkaniami i miejscami pracy; gdzie w bliskiej rozwoju miasta odpowiadającej odległości i w zasięgu pieszym – można realizować większość potrzeb. Dlatego w koncepcji zaproponowano wizję rozwoju „Nowego Krakowa” jako takiej zwartej i wielofunkcyjnej struktury miejskiej, która łączyłaby najlepsze elementy tożsamości „starego Krakowa” i możliwości wyzwaniom przyszłości. Zlokalizowanie w bliskiej odległości mieszkań, przestrzeni publicznych, usług, miejsc pracy i terenów rekreacji stanowi współczesną interpretację gęstej, tradycyjnej struktury miejskiej, takiej jak śródmieście Krakowa.

Zrównoważona struktura zabudowy umożliwi proekologiczny styl życia, co przekłada się na dobrostan mieszkańców. Jak stwierdza Gehl [Stangel 2009]: *to, co dobre dla ludzi, jest też dobre dla klimatu i planety, to znaczy, że jeśli na przykład zamiast samochodem będziemy poruszać się rowerem i pieszo, nie tylko będziemy zdrowsi i szczęśliwsi, ale zmniejszymy zużycie energii i emisję dwutlenku węgla. Dlatego zrównoważony rozwój struktury miejskiej łączy się bezpośrednio z dobrostanem mieszkańców, stylem życia, zdrowiem publicznym, czy wprost szczęściem*, wpisując się jednocześnie w politykę klimatyczną.

Kształtowanie infrastruktury transportowej Nowego Krakowa powinno być ściśle powiązane z kształtowaniem formy urbanistycznej i struktury osadniczej. Sprzężenie zwrotne między obsługą istniejących funkcji a dostępnością komunikacyjną terenów pod nowe inwestycje stanowi mechanizm rozwoju i przekształcania się struktur miejskich. Struktura osadnicza pozostaje więc w ścisłym związku z kierunkiem rozbudowy układu drogowego.

Dla rozwoju zrównoważonej struktury miejskiej ważna jest nie tyle potrzeba zapewniania płynności dla rosnących potrzeb komunikacyjnych, ile redukcja tych potrzeb i promocja alternatywnych środków transportu. W praktyce oznacza to postulaty realizacji infrastruktury społecznej i usług w wielofunkcyjnych dzielnicach, co ograniczy codzienne potrzeby podróży, oraz promowanie alternatywnych środków transportu, jakimi są komunikacja piesza, rowerowa i miejska zbiorowa, które są dużo mniej terenochłonne od indywidualnej komunikacji samochodowej. Ulice miejskie powinny nie tylko umożliwiać płynny ruch samochodowy, ale także być przestrzeniami publicznymi, społecznymi, z małą architekturą, pierzejami, odpowiednio szerokimi chodnikami oraz drogami dla rowerów itp. Ulica jest wtedy elementem szerzej rozumianej zrównoważonej struktury przestrzenno-funkcjonalnej miasta.

Zrównoważony transport nie polega na zamykaniu dla ruchu samochodowego obszarów miasta, ale na tworzeniu alternatywy dla samochodu – tak żeby w różnych sytuacjach lepiej było wybierać spacer, rower czy tramwaj zamiast indywidualnego samochodu. Samochód pełni więc funkcję uzupełniającą wobec innych form mobilności. Suma pojedynczych decyzji na poziomie zagregowanym powoduje „przechylenie szali” w pożądaną stronę, oraz efekt pozytywnego sprzężenia zwrotnego

1.2. Zaproponowane rozwiązania programowo–przestrzenne

Struktura „Nowego Krakowa” płynnie przechodząca od nowego centrum, przez tereny parku naukowo-technologicznego po wielofunkcyjną dzielnicę miejską ma zapewniać wysoką jakość życia i warunki do realizacji zrównoważonego, lokalnego stylu życia, w tym poruszania się pieszo i rowerem i dostępności terenów zielonych.

Przedstawiona wizja oparta jest na współczesnych kierunkach rozwoju miast osadzonych w wartościach rozwoju zrównoważonego, zintegrowanego, miasta inteligentnego oraz kreatywnego. Czerpie jednocześnie z przyszłościowych postulatów rozwoju miejskiego związanych z generowaniem konkurencyjnych, adaptacyjnych struktur miejskich i tworzeniem prężnego społeczno-ekonomicznie miasta – *urban resilience*. Wizja rozwojowa „Nowego Krakowa” osadzona jest na trzech priorytetach rozwoju, tj.: „Zielona i prężna dzielnica biznesu”, „Inteligentna dzielnica mieszkaniowa”, oraz „Udogodnienia dla innowacji i kreatywności”. Zrównoważony rozwój struktury miejskiej łączy się bezpośrednio z dobrostanem mieszkańców,

stylem życia, zdrowiem publicznym, wpisując się jednocześnie w politykę klimatyczną.

Jako rozwinięcie wizji rozwoju zaproponowano rozwiązania o charakterze wzajemnie wspierających się projektów flagowych, mających tworzyć ofertę inwestycyjną i wyróżnikowe elementy zagospodarowania nowej części miasta. Zaproponowane działania flagowe zestawiono w tab. 1.

Tabela 1

Projekty flagowe zaproponowane w koncepcji konkursowej

<p>PR1. Park NaukowoTechnologiczny BRANICE – specjalizujący się w branżach: inżynierii materiałowej, mechaniki i automatyki, inżynierii środowiskowej, sterowania, ITC dla transportu wraz z wydzielonymi terenami i obiektami inwestycyjnymi na potrzeby komercjalizacji działalności, które ze względu na wymogi technologiczno-organizacyjne nie mogą zostać zlokalizowane w Arcelor Mittal New Steel Industry Park.</p>
<p>PR2. Arcelor Mittal New Steel Industry Park – podmiot zarządzający portfelem nieruchomości uwalnianych przez Arcelor Mittal Poland celem ich dzierżawy, sprzedaży, udostępnienia na zasadach udziałów, lokalizujący skonsolidowane działalności Arcelor Mittal, centra usług wspólnych, firmy spin-off pracowników dobrowolnie odchodzących z Arcelor Mittal oraz determinujący dobór branżowy najemców/nabywców nieruchomości.</p>
<p>PR3. Centrum logistyczne – budowa centrum logistycznego na obszarach uwalnianych przez Arcelor Mittal Poland w pobliżu projektowanej drogi i węzłów kolejowych.</p>
<p>PR4. Entrepreneurship Forge – adaptacja wybranego obiektu przemysłowego Arcelor Mittal na lokalne centrum przedsiębiorczości, także w zakresie artystycznego wykorzystania stali i materiałów pokrewnych.</p>
<p>PR5. Eco-housing Park Przylasek Rusiecki – modelowy projekt zwartej zabudowy mieszkaniowej łączącej energooszczędne materiały i formę architektoniczną akcentującą elementy biologicznie czynne, zlokalizowany bezpośrednio w sąsiedztwie terenów i akwenów rekreacyjnych oraz przy stacji kolejowej.</p>
<p>PR6. Kampus BRANICE – ekologiczna dzielnica mieszkaniowa przy Parku Naukowo-Technologicznym BRANICE (PR1) i przy Nowym centrum dzielnicy „Nowy Kraków” (PR7), oferująca jakość i styl życia typu kampusu uniwersyteckiego, tj. bliskość miejsc pracy związanych z nowymi technologiami i innowacjami, atrakcyjny program usługowy, bliskość i dostępność zielonych terenów rekreacyjnych. Skoncentrowana wokół centrum dzielnicy „Nowy Kraków” (por. PR7) zabudowa mieszkaniowo-usługowa rozchodząca się (w późniejszych etapach) w obniżającą się zabudowę jedno- i wielorodzinną w kierunku południowym do strefy rekreacyjnej.</p>

<p>PR7. Nowe centrum dzielnicy „Nowy Kraków” – obejmujące system przestrzeni publicznych umożliwiających realizację różnorodnych projektów społecznych (<i>temporary uses places</i>) stanowiący nową „ikonę miejsca”, magnes miasta Krakowa.</p>
<p>PR8. Wschodnia Brama Krakowa – 2 budynki wysokościowe o funkcji mieszkaniowo-usługowej tworzone na podstawie zasady „release” - jako symbol/landmark dzielnicy Nowy Kraków.</p>
<p>PR9. Centrum Przesiadkowe NOWY KRAKÓW – budowa węzła komunikacyjnego integrującego transport: kolejowy – tramwajowy – autobusowy i prywatny (w systemie park & ride).</p>
<p>PR10. Green Bike-Path – „Amber Route” – sieć ścieżek rowerowych umożliwiająca dostęp do części centralnej dzielnicy, centrów subdzielnicowych, terenów i obiektów rekreacyjnych.</p>
<p>PR11. Centrum Wielkoskalowych Plenerowych Wydarzeń Kulturalnych – BŁONIA 2.0 – wyznaczenie i infrastrukturalne przygotowanie obszaru umożliwiającego realizację wielkoskalowych imprez plenerowych.</p>
<p>PR12. Nowa Huta Post-Industrial Culture Park – budynek ekspozycyjny (muzeum stali) usytuowany w pobliżu funkcjonujących obiektów przemysłowych Arcelor Mittal Poland. Oferta wzbogacona o możliwość zorganizowanego zwiedzania (np. z wykorzystaniem autobusu) trasy obiektów przemysłowych zlokalizowanych na terenie huty.</p>
<p>PR13. NOWY KRAKÓW EXPO – budowa centrum konferencyjno-wystawienniczego wraz z przygotowaniem wydarzenia o randze EXPO.</p>
<p>PR14. Centrum Nauki i Techniki – miejsce popularyzacji zdobyczy nauki, techniki, biznesu i ekourbanizmu miejskiego połączone z obiektami stworzonymi na potrzeby NOWY KRAKÓW EXPO.</p>

Źródło: *Koncepcja konkursowa zespołu ARCA*. Opracowanie strategii rozwoju i zestawienia projektów flagowych – A. Drobnik.

1.3. Rozwiązania komunikacyjne

Podstawą funkcjonowania Nowego Krakowa i elementem kreowania jakości życia, konkurencyjności i warunków do zrównoważonego rozwoju muszą być **powiązania komunikacyjne z innymi obszarami Krakowa, w tym z centrum miasta**, jak i sprawne poruszanie się wewnątrz dzielnicy. Zapewnienie sprawnego dojazdu do centrum Krakowa jest jednym z najważniejszych założeń planu Nowej Huty Przyszłości. **Szczególny nacisk został położony na rozwój połączeń transportem publicznym: powiązanie ogólnomiejskie i aglomeracyjne** zapewnia projektowana linia kolejowa łącząca nową dzielnicę z centrum Krakowa wpisująca się w plany odnośnie

do rozwoju systemu krakowskiej szybkiej kolei miejskiej, natomiast **powiązania lokalne** wewnątrz nowej dzielnicy oraz z sąsiednią dzielnicą zostały zapewnione dzięki przedłużeniu systemu tramwajowego; tramwaj zapewnia też dojazd do sąsiednich dzielnic.

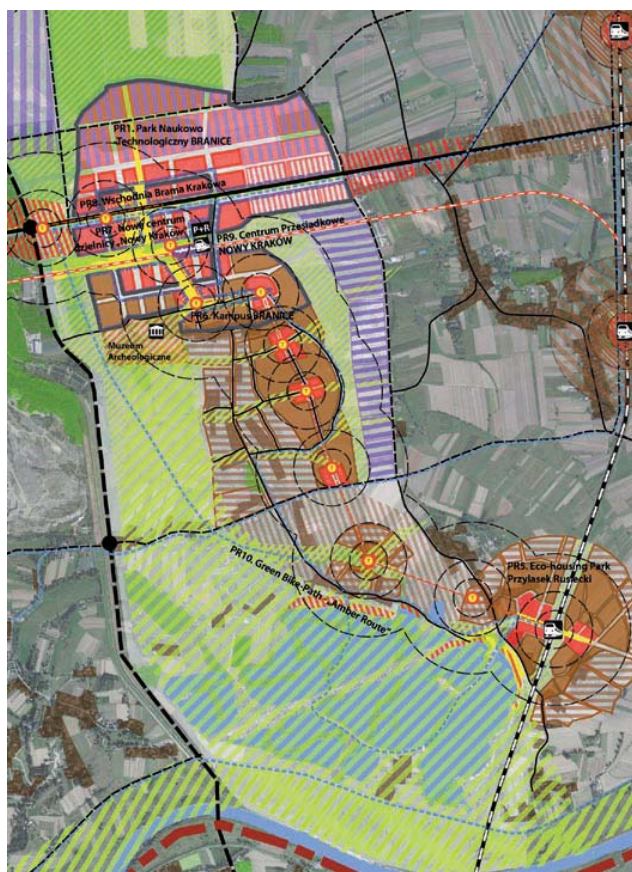
W zakresie ruchu samochodowego głównym elementem zapewniającym dojazd z nowej dzielnicy do systemu drogowego Krakowa jest ulica Igołomska, która prowadzi ruch do wschodniej obwodnicy Krakowa (węzeł Igołomska na S7); ruch o charakterze lokalnym wprowadza również ul. Igołomska – do Nowej Huty i Krakowa za pośrednictwem ulicy Ptaszyckiego i al. Jana Pawła II. **Dojazd samochodów ciężarowych** zapewnia projektowana ulica na północnym skraju obszaru (na północ od zakładów Mittala) biegnąca od węzła Kocmyrzowska na drodze ekspresowej S7.

Sieć dróg rowerowych nowej dzielnicy będzie wpinać się w istniejącą i planowaną infrastrukturę rowerową miasta umożliwiając dojazd rowerem na nową dzielnicę. Drogi rowerowe planowane są wzdłuż wszystkich ważniejszych ulic. Na pozostałym obszarze planuje się uspokojenie ruchu, dzięki czemu 100% wszystkich źródeł i celów podróży będzie osiągalnych rowerem. Uzupełnieniem będą turystyczne szlaki rowerowe. **W zakresie ruchu pieszego** postuluje się zapewnienie możliwości przejścia między nową dzielnicą a istniejącymi dzielnicami miasta. Mają to być chodniki wzdłuż wszystkich ulic oraz obiekty inżynieryjne nad barierami przestrzennymi (np. S7) na najważniejszych traktach spacerowych.

W celu podniesienia atrakcyjności turystycznej obszaru, a także poprawy dostępności komunikacyjnej, planuje się **tramwaj wodny na Wiśle łączący Nową Hutę Przyszłości z centrum Krakowa.**

1.4. Nowa, wielofunkcyjna dzielnica

Obszar o szczególnym znaczeniu dla rozwoju miasta (ryc. 3) tworzy wielofunkcyjny pas nowego zagospodarowania w środkowej części obszaru opracowania. **Sercem kluczowego obszaru aktywizacji naukowo-technologicznej jest *Nowe centrum dzielnicy i Krakowa Park Technologiczny w Branicach***, po północnej i południowej stronie ul. Igołomskiej, jako perspektywiczny obszar lokalizacji nowoczesnego przemysłu, ośrodków nauki oraz funkcji towarzyszących, dogodnie skomunikowany ze strukturą miasta i regionu dzięki komunikacji drogowej, nowej linii kolejowej i przedłużeniu linii tramwajowej, a wewnątrz dzięki systemowi przestrzeni publicznych, ścieżkom rowerowym i linii tramwajowej. **Kluczowy obszar aktywizacji**



Ryc. 3. Struktura funkcjonalno-przestrzenna nowej dzielnicy – obszaru o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta – kształtowana wokół przystanków komunikacji publicznej

naukowo-technologicznej – Park Technologiczny w Branicach jest powiązany i zintegrowany z wielofunkcyjnym nowym centrum usługowym oraz terenami mieszkaniowo-usługowymi, co łącznie tworzy nową wielofunkcyjną i zwartą dzielnicę o strukturze kwartałowej promującą zrównoważony, lokalny tryb życia.

Park Naukowo-Technologiczny BRANICE (PR1) – specjalizujący się w branżach: inżynierii materiałowej, mechaniki i automatyki, inżynierii środowiskowej, sterowania, ITC dla transportu wraz z wydzielonymi terenami i obiektami inwestycyjnymi na potrzeby komercjalizacji działalności, które ze względu na wymogi technologiczno-organizacyjne nie mogą zostać zlokalizowane w Arcelor Mittal New Steel Industry Park

Nowe centrum dzielnicy „Nowy Kraków” (PR7) zlokalizowano po południowej stronie ul. Igołomskiej, jako zespół zwartej zabudowy o charakterze śródmiejskim, tworzącej pierzeje („aktywne krawędzie”) nowej przestrzeni

publicznej („Nowy Rynek”). W parterach usługi handlu i gastronomii, powiązane z przestrzenią publiczną (np. ogródki gastronomiczne, wystawy plenerowe, itp.). W wyższych kondygnacjach przemieszana zabudowa usługowo-biurowa, oraz mieszkaniowa (w tym hotele, akademiki).

Sekwencja przestrzeni publicznych umożliwiających realizację różnorodnych projektów społecznych (*temporary uses places*) stanowiących nową „ikonę miejsca”, magnes „nowego Krakowa” – nowy plac miejski, ulice piesze; w kierunku południowym sięgające parku (z wykorzystaniem istniejących zadrzewień), centrum przesiadkowego i Muzeum Archeologicznego.

1.5. Kampus Branice (PR6)

Zrównoważona, ekologiczna dzielnica mieszkaniowo–usługowa przy Parku Naukowo-Technologicznym Branice (PR1) i przy Nowym centrum dzielnicy „Nowy Kraków” (PR7), oferująca jakość i styl życia typu kampusu uniwersyteckiego, tj. bliskość miejsc pracy związanych z nowymi technologiami i innowacjami, atrakcyjny program usługowy, bliskość i dostępność zielonych terenów rekreacyjnych. Zabudowa zwarta, kwartałowa, tworząca pierzeje sieci lokalnych ulic; kwartały rozrzedzone w kierunku południowym – niższe kondygnacje z zielonymi dachami oraz otwarcia kwartałów w kierunku obszarów zielonych. Zabudowa stopniowo przechodząca od kwartałów z usługami w parterach i mieszkaniami na wyższych kondygnacjach, przez wille kilkurodzinne, po zabudowę jednorodziną szeregową. Usługi podstawowe handlu i gastronomii, oraz infrastruktura społeczna – szkoła podstawowa, przedszkola, itp. – zlokalizowana w lokalnych subcentrach przy przystankach tramwajowych, obsługiwane siecią ścieżek rowerowych

1.6. Eco-housing Park Przyłasek Rusiecki (PR5)

W południowo-zachodniej części obszaru opracowania w Przyłasku Rusieckim zaproponowano w dalszym etapie, na podstawie planowanej stacji kolejowej, rozwinięcie kolejnego zespołu mieszkaniowego z programem usługowym. Centrum dzielnicy tworzy przestrzeń publiczną i obiekty usługowe zlokalizowane między nową stacją kolejową a terenami rekreacyjnymi przy akwenach. Struktura zabudowy nawiązuje do koncepcji ekologicznej jednostki sąsiedzkiej, m.in. ma – określone, zdefiniowane centrum usługowe, koncentrycznie rozrzedzającą się zabudowę w promieniu łatwego dojścia pieszego (400 m); pas zieleni – korytarz ekologiczny powiązany z sąsiednimi

terenami zielonymi. Zwarta zabudowa pełnowartościowej dzielnicy redukująca potrzebę komunikacji samochodowej.

W dalszych etapach rozwoju dzielnicy zaproponowano **pasmo zabudowy mieszkaniowej między Nowym Centrum Branice a Przylaskiem Rusieckim, wzdłuż nowej linii tramwajowej**. Struktura pasma złożona z jednostek sąsiedzkich, których lokalne subcentra usługowe rozłożone są przy przystankach tramwajowych. Po południowo–zachodniej stronie pasma tereny rekreacyjne dostępne w ciągu kilku minut spaceru; po stronie północno–zachodniej pasmo terenów usługowo–przemysłowych oddzielone pasem zieleni izolacyjnej. Zaletą takiej zwartej struktury jest bliskość różnych funkcji, ograniczenie potrzeb transportowych i promocja lokalnego, zrównoważonego stylu życia, przy łatwym dostępie komunikacją publiczną do centrum dzielnicy i przez stację przesiadkową do centrum Krakowa.

1.7. Uwalniane tereny kombinatu hutniczego – Arcelor Mittal New Steel Industry Park

W ramach terenów uwalnianych i potencjalnie wolnych (wskazanych przez Arcelor Mittal w ramach materiałów konkursowych) zidentyfikowano 3 kategorie terenów, dla których jest możliwość szybkiego przygotowania terenów do ponownego wykorzystania gospodarczego:

1. Tereny położone obrzeżnie, dobrze skomunikowane, które mogą być zagospodarowane na dowolne funkcje w pełni niezależne od kombinatu jako tereny inwestycyjne na cele przemysłowe, usługowe i inne (Centrum Administracyjne Huty, tereny położone przy ul. Igołomskiej). W szczególności dla fragmentu położonego przy ul. Igołomskiej zaproponowano funkcję Centrum Nauki i Techniki/Muzeum Stali).
2. Tereny położone wewnątrz kombinatu, które mogą być relatywnie łatwo skomunikowane przez włączanie wewnętrznego układu drogowego do systemu dróg publicznych, przeznaczone na funkcje usługowe i przemysłowe.
3. Tereny położone wewnątrz kombinatu, otoczone funkcjonującymi obiektami huty, które mogłyby być skomunikowane przez wewnętrzny układ drogowy na zasadach ograniczonej i kontrolowanej dostępności, i które mogłyby być przeznaczone na funkcje przemysłowe związane z działalnością kombinatu (np. spółek-córek).

Dla uwalnianych terenów zaproponowano stworzenie Strefy Aktywności Gospodarczej i klastra technologii związanych z przemysłem stalowym **Arce-**

lor Mittal New Steel Industry Park (PR2) – funkcjonującego na podstawie podmiotu zarządzającego portfelem nieruchomości uwalnianych przez Arcelor Mittal Poland celem ich dzierżawy, sprzedaży, udostępnienia na zasadach udziałów, lokalizujący skonsolidowane działalności Arcelor Mittal, oraz determinujący dobór branżowy najemców/nabywców nieruchomości.

Centrum Administracyjne Huty – teren na wschód od bramy nr 1 Huty stanowi kluczowy obszar aktywizacji o znaczeniu gospodarczym, dla którego zaproponowano funkcje usługowe-biurowe-administracyjne. Obszar ten może być względnie łatwo zintegrowany z otoczeniem przez włączanie wewnętrznego układu drogowego do systemu dróg publicznych. Dla nowych funkcji będzie można wykorzystać część istniejących budynków i budowli, oraz dobrze rozwiniętą infrastrukturę energetyczną i kolejową.

Na wschód od bramy huty zlokalizowano **nowy budynek administracyjny Arcelor Mittal**, stanowiący dominantę przestrzenną i miejsce, gdzie z platformy widokowej widać będzie cały obszar kombinatu i znaczny fragment Nowego Krakowa. Jednocześnie z drugiej strony widoczne będzie śródmieście Krakowa, co stanowić będzie wizualne i symboliczne powiązanie nowego i starego Krakowa.

Wzdłuż alei na wschód od bramy kombinatu proponuje się zlokalizowanie funkcji biurowo-administracyjnych oraz usługowo-przemysłowych. Teren podzielony zostanie na działki inwestycyjne, które mogą być łączone w zależności od potrzeb inwestorów. Zlokalizowano tu także **Kuźnię Przedsiębiorczości – Entrepreneurship Forge (PR4)** – lokalne centrum i inkubator przedsiębiorczości. Tereny położone na południe od pasa usługowo-przemysłowego będą udostępniane sukcesywnie dla funkcji przemysłowych, w tym inkubowanych przedsiębiorstw.

Podsumowanie

W komentarzu do wyników konkursu Dawid Hajok pisał, że *zespołowi z Gliwic najlepiej udało się sztuka zaklinania rzeczywistości* i z pewnością od wizji konkursowej do realizacji droga jest bardzo daleka i wymagać będzie współpracy bardzo wielu podmiotów. Komentując wyniki konkursu zastępca prezydenta Krakowa ds. rozwoju miasta Elżbieta Koterba powiedziała, że *Konkurs ma charakter studialny. Mamy możliwość wyboru wszystkiego, co najlepsze z poszczególnych prac. Wydaje się, że to, co najważniejsze i najlepsze znajduje się w zwycięskiej pracy (PAP)*. W założeniach nagrodzone prace miały być inspiracją do zapisów nowej edycji *studium uwarunkowań i kierunków*

zagospodarowania przestrzennego Krakowa. Wizja rozwoju „Nowego Krakowa” miała też być wykorzystana przez miasto w ofercie inwestycyjnej i promocji na targach nieruchomości, a także w aplikowaniu o fundusze unijne.

Z perspektywy przeszło roku od konkursu widać, że pewne elementy koncepcji znalazły odzwierciedlenie w dalszych posunięciach władz miasta Krakowa, takich jak przygotowanie oferty inwestycyjnej, działania promocyjne itp. Wyniki konkursu zostały uwzględnione m.in. w przetargach na uszczegółowione koncepcje funkcjonalno-przestrzenne dla przyszłych terenów inwestycyjnych w dzielnicy Nowa Huta, ogłoszonych przez Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie w ramach *Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka*. Koncepcja była prezentowana m.in. na targach nieruchomości w Monachium w październiku 2012 r. Elementy koncepcji konkursowej znalazły też odzwierciedlenie w założeniach *Programu Strategicznego Regionalna Strategia Innowacji Województwa Małopolskiego 2013-2020*.

Elementy idei zawartych w zwycięskiej pracy odnaleźć można w opracowywanej obecnie nowej edycji *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa*, której wyłożenie do publicznego wglądu odbyło się w czerwcu i lipcu 2013 r.. Znalazły się tam elementy, takie jak rozwój terenów usługowych i przemysłowych oraz rekreacyjnych. Jednak, przełożenia na praktykę nie doczekał się kluczowy, nagrodzony pomysł rozwoju struktury osiedleńczej wzdłuż nowej linii transportu publicznego, zgodnie z ideą Transit Oriented Development. Co więcej, w wyłożonej do publicznego wglądu edycji *Studium* zlikwidowano także nowe przystanki na istniejącej linii kolejowej, które były ujęte w poprzedniej edycji *Studium*, z 2003 r.

Jak zauważono w założeniach IV Kongresu Urbanistyki Polskiej w Lublinie, budujący miasto to wszyscy uczestnicy tego skomplikowanego i rozciągniętego w czasie procesu. Jednym z zadań władz publicznych w budowaniu miasta jest tworzenie długofalowej wizji wyrażonej w dokumentach strategicznych, a elementem poszukiwania optymalnych rozwiązań może być konkurs ideowy. Konkurs taki daje urbanistom możliwość spojrzenia na miasto świeżymi oczami i podjęcia ambitnego tematu, bez wielu ograniczeń, które występują w codziennej praktyce. Czy urbaniści wiedzą lepiej? Z pewnością w przypadku tworzenia wizji programowo-przestrzennej możemy wykorzystać w praktyce wiedzę teoretyczną i przećwiczyć przełożenie postulowanych zasad rozwoju miast w konkretnej sytuacji. Natomiast sposób dalszego wykorzystania koncepcji podlega wielu innym uwarunkowaniom i konfrontacji z realiami.

Podziękowania

*Opisana w opracowaniu koncepcja powstała w zespole autorskim:
dr inż. arch. Michał Stangel (szef zespołu, urbanista, Katedra Urbanistyki
i Planowania Przestrzennego, Wydział Architektury Politechniki Śląskiej),
dr Adam Drobniaak (ekonomista, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach),
dr Michał Beim (planista przestrzenny, zagadnienia transportowe),
dr Adam Polko (ekonomista, Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach),
oraz arch. Rafał Schurma, arch. Anna Karłowska, arch. Anna Saucha,
i student architektury Maciej Wężykowski
(zagadnienia architektoniczne i wizualizacje).*

*W pracy wykorzystano fragmenty opisu redagowane przez autora,
a także przez dr Adama Drobniaka i dr Michała Beima.*

Literatura

- Hajok D., 2012, *Tak będzie wyglądała Nowa Huta Przyszłości. Wybrali.* „Gazeta Wyborcza”, 05.07.
- Lehmann S., 2010, *Green Urbanism: Formulating a Series of Holistic Principles.* S.A.P.I.E.N.S, No. 3.2/2010.
- Regulamin międzynarodowego konkursu ideowego „Kraków – Nowa Huta przyszłości” na opracowanie wizji programowo-przestrzennej rozwoju i aktywizacji społeczno gospodarczej wschodniej części Krakowa, Urząd Miasta Krakowa, Wydział Strategii i Rozwoju Miasta, Kraków, marzec, 2012.*
- Stangel M., 2009, *Miasta dla ludzi – rozmowa z Janem Gehlem.* „Architektura-Murator”, nr 02/2009.
- Stangel M., Drobniaak A., Beim M., Polko A., Schurma R., Karłowska A., Saucha A., Wężykowski M., 2012, *Projekt konkursowy Kraków – Nowa Huta Przyszłości.* Gliwice-Kraków, czerwiec.
- www.ronet.pl (dostęp: sierpień 2012).