

Kraków, dnia 1 września 2026 r.

Towarzystwo Urbanistów Polskich Oddział Kraków

występując w interesie publicznym określonym w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r. (z późniejszymi zmianami) w art. 2 p. 4,

zgodnie z rolą i statutem Towarzystwa, w szczególności z § 1 oraz § 8 określającym cele działalności TUP: w p. 1 – urzeczywistnianie zasad zrównoważonego rozwoju, zapewnianie ładu przestrzennego, ochrona istniejących i tworzenie nowych wartości kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych, wspomaganie rozwoju i integracji wspólnot i społeczności lokalnych oraz najlepsze zaspokajanie ich potrzeb; przyczynianie się do rozwoju gospodarczego; w p. 3 – krzewienie kultury użytkowania przestrzeni poprzez organizację publicznych dyskusji, a także publiczne przedstawianie stanowisk w sprawach gospodarki przestrzennej,

oraz wypełniając swoją społeczną rolę ujętą w p. 5: „obserwacja zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, ostrzeganie i interweniowanie w przypadku zagrożenia interesu publicznego w gospodarowaniu przestrzenią”

przedstawia

RAPORT O KRAKOWIE PRZYSZŁOŚCI

Wnioski i postulaty krakowskiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich sformułowane w ramach cyklu Otwartego Forum Dyskusyjnego Urbanistów dedykowanego kierunkom i idei rozwoju Krakowa

Zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dn. 7 lipca 2023 r. zmieniła system opracowań planistycznych w Polsce powodując konieczność sporządzenia nowych planów we wszystkich gminach. Aby przybliżyć problem nowych opracowań planistycznych dla Krakowa, Zarząd Krakowskiego Oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich zorganizował w ramach OTWARTEGO FORUM URBANISTÓW trzy spotkania w cyklu „**KRAKÓW PRZYSZŁOŚCI**” poświęcone omówieniu i dyskusji dotyczącej różnych aspektów rozwoju i przemian Krakowa:

I FORUM – (113 spotkanie) 20 maja 2026 r.

„Idee i uwarunkowania Krakowa Przyszłości”

II FORUM – (114 spotkanie) 17 czerwca 2026 r.

„Kompozycja urbanistyczna i realizacja przyjętych zamierzeń w Krakowie Przyszłości”

III FORUM – (115 spotkanie) 1 lipca 2026 r.

„Transport Krakowa Przyszłości”

Wygłoszone referaty wprowadzające i dyskusje określiły poglądy i opinie środowiska urbanistów na temat tendencji i problemów dotyczących rozwoju i przemian Krakowa oraz

wykazały potrzebę nakreślenia kierunków rozwoju miasta, w tym aktywizacji ekonomicznej i konieczność znalezienia właściwych rozwiązań dla przyszłego rozwoju Krakowa i ochrony jego największych wartości i unikatowego dziedzictwa. Podczas spotkań wypracowano najważniejsze wskazania i wytyczne, które zebrano w raporcie.

Diagnoza na 2025/2026 rok wykazała:

A. Najważniejsze wartości i atuty Krakowa

1. Zachowane **unikatowe autentyczne dziedzictwo historyczne i przyrodnicze**: zabytki, zabytkowe układy urbanistyczne, Stare Miasto i Kazimierz wpisane jako pierwsze na świecie na Listę Światowego dziedzictwa UNESCO, historyczne układy urbanistyczne dzielnic wokół ścisłego centrum, niepowtarzalny *genius loci*, unikatowy zespół Twierdzy Kraków, tożsamość historyczna.
2. Kultura, sztuka i nauka – **liczne wyższe uczelnie o utrwalonej tradycji**, w tym najstarszy uniwersytet w tej części Europy, **środowiska i instytucje kultury, sztuki i nauki** o znakomitej renomie w świecie.
3. Ogromny **potencjał naukowo-badawczo-innowacyjny** – wykształcone zasoby ludzkie, zaplecze naukowe – podstawa do dalszego rozwoju Krakowa jako **centrum nauki, innowacji i nowoczesnych technologii**.
4. **Bogata i zróżnicowana przyroda**: zachowane historyczne parki miejskie i zabytkowe układy zieleni, zieleń w kwartałach zabudowy, zieleń forteczna, starodrzew i liczne pomniki przyrody oraz aleje i szpalery drzew, skwery; dobre gleby i bogata roślinność naturalna: lasy, łąki, roślinność nadwodna, specjalne siedliska, uprawy; Dolina Wisły i bogata sieć jej dopływów; zróżnicowanie wysokościowe terenów od zachodu, południa i północy Krakowa.
5. **Obszar po Kombinacie** wraz z lotniskiem w Pobiedniku i terenami Nowej Huty Przyszłości – tereny o największym potencjale rozwoju miasta **dla budowy Nowego Centrum Krakowa Przyszłości**.
6. **Znaczący istniejący zasób mieszkaniowy** w stosunku do obecnej i prognozowanej liczby mieszkańców

B. Najważniejsze obecne problemy i mankamenty Krakowa

1. **Przerost masowej turystyki nad funkcjami miejskimi** w historycznym centrum i całym śródmieściu; dominacja napływowych użytkowników (turyści, interesariusze) i ich uciążliwość dla mieszkańców, brak równowagi pomiędzy funkcjami.
2. **Emigracja mieszkańców z miasta na peryferia i do sąsiednich gmin, wyludnianie obszarów śródmiejskich**, utrata walorów użytkowych i funkcji mieszkalnej centrum miasta na rzecz wynajmu i przemysłu turystycznego oraz taniej i niewyszukanej rozrywki, **utrata tożsamości centrum miasta i poszczególnych dzielnic**, niezadowolające gospodarowanie społecznym zasobem mieszkaniowym, niewystarczające standardy zamieszkiwania.

3. **Chaos przestrzenny**, „zabetonowywanie” i nadmierna urbanizacja miasta, redukcja zieleni, narastający konflikt funkcjonalno-przestrzenny, **degradacja urbanistyczna**, przeciążenie komunikacyjne, **pogorszenie warunków życia**, wyczerpanie możliwości rozwoju i uporządkowania struktury miejskiej.
4. **Nadmierne dogęszczanie zabudowy** w śródmieściu, **zabudowa korytarzy ekologicznych**, w tym **korytarzy przewietrzania miasta oraz terenów zieleni**, zabudowa okolic cieków wodnych, chaotyczna, nieskoordynowana zabudowa mieszkaniowa ogromnych obszarów bez zapewnienia niezbędnej infrastruktury miejskiej oraz bez określenia ram kompozycyjnych obszarów wraz z ich sąsiedztwem w nawiązaniu do struktury miasta jako całości.
5. **Ograniczanie rozwoju** gospodarczego na rzecz zabudowy mieszkaniowej, ubytek miejsc pracy, całkowite wyparcie drobnego przemysłu i rzemiosła w Śródmieściu, wyjazd wykształconych fachowców, kurczenie się gospodarki.

Na podstawie diagnozy formułuje się:

C. Wizja i kierunki rozwoju

1. Kraków jako miejsce do życia o utrwalonej tożsamości dziedzictwa historycznego i ogromnym potencjale rozwoju – powrót mieszkańców do miasta.

Najważniejszym zadaniem dla przyszłości Krakowa jest **ochrona jego unikatowego dziedzictwa** oraz ustalenie i wprowadzenie obowiązujących zasad i właściwej polityki przestrzennej, wykluczających wszelką degradację Krakowa; rozpoczęcie odbudowy utraconych i zagrożonych wartości zarówno historycznych jak i współczesnych, **konieczna jest ochrona i powrót mieszkańców do Starego Miasta i szeroko rozumianego centrum** w celu odbudowy życia społecznego, przywrócenia funkcji zamieszkania oraz poprawy warunków życia wszystkich mieszkańców Krakowa.

- **Ochrona historycznego dziedzictwa:** zabytków architektury, historycznych układów urbanistycznych, zabytków archeologicznych, zabytkowej zieleni i zabytków dziedzictwa niematerialnego oraz wszelkich zabytków kultury, nauki, sztuki i historii.
- **Ochrona tożsamości i unikatowego charakteru Krakowa** w sensie społeczno-kulturowym i funkcjonalnym, ochrona szeroko pojętej funkcji kulturalno-naukowej centrum Krakowa, a także traktowanie w sposób nadrzędny i z należytą uwagą wszelkich inicjatyw i inwestycji pożytku publicznego, kultury, nauki i sztuki jako służących miastu i podnoszących prestiż Krakowa.
- Stwarzanie warunków dla **rozwoju i kontaktu mieszkańców z kulturą i sztuką** w miejscu zamieszkania.
- Wyważenie i **przywrócenie właściwej proporcji między funkcją turystyczną Krakowa a nadrzędną funkcją miasta jako miejsca do życia i pracy** dla mieszkańców Krakowa poprzez ograniczenie dominacji funkcji turystycznej w obszarze centrum, a także zamianę turystyki masowej na rzecz turystyki ambitnej, kulturalno-naukowej.
- **Ograniczenie** funkcji hotelowo-turystycznej, wynajmu krótkoterminowego i taniej rozrywki oraz dalszej przebudowy centrum na inne cele, niż mieszkaniowe.

- **Ochrona funkcji mieszkalnej centrum, wsparcie powrotu mieszkańców do centrum** i umożliwienie normalnego życia i funkcjonowania mieszkańcom Krakowa jako priorytet polityki miejskiej.
- **Przywrócenie do zasobów mieszkaniowych miasta znacznej liczby mieszkań** poprzez ograniczenie i kontrolę wynajmu krótkoterminowego i pseudo-hotelowego oraz faktyczną kontrolę zmian sposobu użytkowania lokali, co zasadniczo może zmniejszyć potrzeby rynku mieszkaniowego, a tym samym zmniejszyć mieszkaniową presję inwestycyjną w Krakowie. W chwili obecnej w Krakowie jest niezamieszkałych wg danych GUS 70 tysięcy mieszkań (14% zasobów).
- **Zakaz dogęszczania zabudowy i zwiększania wysokości zabudowy** w centrum. Zakaz dobudowy nowych kubatur w przestrzeni publicznej oraz w kwartałach miejskich zagęszczających tkankę miejską, ochrona zabytkowej i historycznej substancji budowlanej, detalu oraz poprawa jakości przestrzeni.
- **Odciążenie Starego Miasta i śródmieścia – ochrona przed nadmierną presją inwestycyjną, deweloperską, turystyczną i komunikacyjną**, przywracanie reprezentacyjnego charakteru centrum Krakowa, uporządkowanie i estetyzacja przestrzeni publicznej, centrum miasta i śródmieście jako przestrzeń spacerowa przyjazna pieszym.
- **Ścisła kontrola i egzekwowanie obowiązujących regulacji:** Lista Światowego Dziedzictwa UNESCO, Parki Kulturowe, Uchwała Krajobrazowa, zapisy w planach mpzp, a także w ramach polityki miasta opracowanie i egzekwowanie regulaminu użytkowania przestrzeni publicznej i prywatnej miasta, zwłaszcza eliminacja nadmiernego zanieczyszczenia hałasem, uciążliwych zapachów oraz zbytniego zatłoczenia miasta.
- **Pokazanie i uczytelnienie historii w przestrzeni miasta**, w tym: przywrócenie historycznych nazw ulic i placów i obszarów, odtworzenie i oznakowanie historycznych traktów, miejsc szczególnych, granic dzielnic dawnych i obecnych, granic modelowych osiedli itp. – dla edukacji i pogłębienia poczucia tożsamości mieszkańców Krakowa oraz uatrakcyjnienia turystycznego miasta.
- **Dopełnienie usługami i infrastrukturą miejską centrów dzielnic i osiedli** (miasto bliskie) w całym obszarze Krakowa. W obszarach poszczególnych dzielnic wokół śródmieścia należy poszukiwać wewnętrznego podziału strukturalnego w nawiązaniu do dawnych jednostek sąsiedzkich, osiedli lub wcześniejszej zabudowy. Dopełnienie koncentracji i zróżnicowanie usług poprawi jakość przestrzeni i ułatwi wewnętrzny podział strukturalny co umożliwi wykorzystanie reliktyw osadnictwa i nawiązanie do idei „miasta 15-minutowego” z wygodnym dostępem do usług i funkcji oraz spowoduje identyfikację i utrwalenie więzi lokalnych społeczności.
- **Nadanie charakteru miejskiego chaotycznie zbudowanym i pozbawionym infrastruktury miejskiej osiedlom** poprzez uporządkowanie, optymalizację zastanego stanu przestrzeni i uzupełnienie infrastruktury.
- Przygotowywanie i stosowanie **opracowań projektowych** (projekty – masterplany) **dla większych obszarów miasta** celem uzyskania spójnych, kompleksowych koncepcji i rozwiązań planistycznych oraz dla odwrócenia procesów degradacji urbanistycznej, zapobieżenia chaosowi przestrzennemu oraz konfliktom funkcjonalno-przestrzennym.

- Dopuszczanie i wprowadzanie Zintegrowanych Planów Inwestycyjnych **wyłącznie z realną korzyścią dla miasta podnoszącą jakość przestrzeni w mieście**, a nie jako narzędzia do zmiany zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i maksymalizacji zysków z zagospodarowania przestrzeni. Wprowadzenie przez władze miasta obowiązku dla inwestorów przedstawiania koncepcji urbanistyczno-architektonicznych pozwalających właściwie ocenić wpływ inwestycji ZPI na otoczenie w szerszym kontekście przestrzennym przy udziale fachowców w dziedzinie planowania przestrzennego. Opracowanie i wprowadzenie kryteriów oceny pod względem przestrzennym, prawnym i finansowym zgłaszanych ZPI.

2. Zieleń w Krakowie jako nieodzowny element dostosowania miasta do zmian klimatycznych mający na celu zapewnienie mieszkańcom i przybyszom podstawowego komfortu życia i przebywania w tkance miejskiej.

Ze względu na ukształtowanie terenu i położenie Krakowa w dolinie **roślinność jest niezbędnym elementem przestrzeni miejskiej** z uwagi na jej przeciwdziałanie nagrzewaniu miasta, oczyszczanie powietrza, pochłanianie dwutlenku węgla i wytwarzanie tlenu, a także rolę w przewietrzaniu. Jest to także **podstawowy warunek zachowania odpowiedniej jakości życia i zdrowia człowieka**, dobrostanu psychicznego i fizycznego. Naturalna i komponowana zieleni w mieście wpływa także na różnorodność miejskiej fauny.

- Powrót do idei **Krakowa jako miasta-ogrodu**.
- **Zakaz zmniejszania i likwidacji zieleni** ze względu na jej fundamentalną rolę w oczyszczaniu i poprawie stanu powietrza w środowisku miejskim oraz przeciwdziałaniu nadmiernemu nagrzewaniu miasta i tworzenia się tzw. wysp ciepła, a także w przewietrzaniu miasta (4 zielone kliny) oraz funkcję rekreacyjną.
- **Ochrona zabytkowych obszarów zieleni:** Plant, Błoń i in., historycznych parków miejskich, zieleni w kwartałach zabudowy, zieleni fortecznej, pomników przyrody, obszarów chronionych oraz zachowanych alej i szpalerów drzew, skwerów.
- **Ochrona i odtworzenie fragmentów zieleni i cieków wodnych** (tam gdzie to możliwe) w przestrzeni miasta np. fragmentów historycznego systemu wodnego Krakowa Młynówki Królewskiej w ul. Łobzowskiej, Garbarskiej, Krupniczej, Retoryka czy średniowiecznego Rurmusu dostarczającego wodę do Starego Miasta.
- **Uzupełnienie i odtworzenie ciągów drzew i krzewów alejowych** oraz szpalerów, powierzchni zieleni niskiej, rabat kwiatowych oraz zintensyfikowane tworzenie nowych przestrzeni zielonych, również poprzez sadzenie zimozielonych gatunków drzew iglastych odpornych na susze, zasolenie i przemysłowe zanieczyszczenia. Stworzenie **programu zielonych ścian** w mieście, zwłaszcza w gęstej zabudowie poprzez sadzenie winobluszczów odpornych na nasze warunki zimą, a także powrót zieleni do kwartałów miejskich.
- Ochrona, zachowanie i rekultywacja istniejących terenów zielonych oraz terenów zielonych wzdłuż cieków wodnych – **Parki Rzeczne**.
- Zaplanowanie **nowych zespołów zieleni miejskiej** w powiązaniu z istniejącymi – rezerwacją, przeznaczeniem i wykup terenów.

- Zabezpieczenie dla miasta, **ochrona przed dalszą zabudową i rekonstrukcja korytarzy ekologicznych**, w tym korytarzy i obszarów przewietrzania miasta.
- **System terenów zieleni i rekreacji** opracowany dla całego miasta i wewnątrz poszczególnych dzielnic w **powiązaniu z ciekami i zbiornikami wodnymi**, zwłaszcza wzdłuż Wisły od Wawelu do Tyńca oraz do Mogiły (tramwaj wodny po Wiśle, trasa rekreacyjno-edukacyjna wzdłuż Wisły z multimedialno-interaktywnymi punktami edukacji historycznej).
- **Powiązanie Starego Miasta i śródmieścia w czterech kierunkach stron świata spacerowo-turystycznymi trasami pieszo-rowerowymi** (z wykorzystaniem już istniejących), koniecznie niezależnymi od dróg kołowych, umożliwiającymi bezkolizyjne rowerowe i piesze przemieszczanie się wewnątrz całego miasta na osiach wschód–zachód i północ–południe z wykorzystaniem sieci szlaków wzdłuż cieków wodnych, zwłaszcza kierunku wschodni, czyli połączenie szeroko rozumianego śródmieścia Krakowa z Nową Hutą (trasa rowerowa przy ul. Mogilskiej jest najbardziej uczęszczana) i dalej (od dzielnicy Wesoła pod Aleją Powstania Warszawskiego, w kierunku nowej Filharmonii, przez osiedle Nowogrzegórzeckie, Dąbie, Czyżyny, Łąki Nowohuckie, Mogiłę, Przylasek Rusiecki, Pobiednik).
- **Wykorzystanie wzniesień** jako punktów widokowych na miasto z pieszych ciągów spacerowo-turystycznych, **ochrona panoram i osi widokowych**.
- W centrum i wokół strefy buforowej UNESCO **należy wystrzegać się budowy kładek pieszo-rowerowych**, stosując w to miejsce tunele podziemne ze względu na ochronę panoram i osi widokowych, np. przejazd z Wesołej na drugą stronę Alei Powstania Warszawskiego.
- Ochrona, kompleksowa rewaloryzacja i udostępnienie **obiektów Twierdzy Kraków**.
- **Utrwalanie kultury niematerialnej**, w tym oznakowanie w przestrzeni miasta położenia geograficznego Krakowa – południk 20 równoleżnik 50 – i ich przecięcia.

3. Nowe Centrum Krakowa Przyszłości oraz rozwój nowych ośrodków koncentrujących życie mieszkańców, rozwój miejsc pracy i kapitału gospodarczego

W dotychczasowym rozwoju **Kraków wyczerpał możliwości harmonijnego funkcjonowania miasta w oparciu o historyczne, zabytkowe centrum** zapoczątkowane średniowiecznym układem lokacyjnym, a obecnie jest poddawany wielu presjom użytkowym i inwestycyjnym. Miasto nie posiada warunków przestrzennych na potrzebę rozbudowy wielu istniejących funkcji, ani dostępnych terenów dla ich nowych lokalizacji. Narastających konfliktów funkcjonalno-przestrzennych nie rozwiążą fragmentaryczne projekty jak np. „Nowe Miasto” lub „Płaszów”, „Rybitwy” i inne nowe tego typu zespoły.

Jako najistotniejsze wyzwanie na przyszłość identyfikuje się przemiany na rynku pracy, gwałtowny rozwój cyfrowy, implementacja AI, robotyzacja, odpływ firm i biznesu do tańszych ośrodków gospodarczych nasuwają pytanie: w oparciu o co ma rozwijać się Kraków oraz gdzie i jak mieszkańcy Krakowa będą pracować w przyszłości?

Kraków potrzebuje obecnie nowego otwarcia, które ukierunkuje rozwój miasta może na przyszłe kilkadziesiąt lat.

Ważną częścią i szansą rozwoju Krakowa jest obszar dawnej Huty im. Sędzimir, pozostający obecnie bez konkretnego przeznaczenia, ale posiadający ogromny potencjał do wykorzystania w przyszłości. Stąd wynika potrzeba odzyskania tych terenów poprzemysłowych przez miasto jako rezerwy terenów dla wszelkich funkcji usługowych i rozwoju nowych technologii z wykluczeniem ponownego rozwoju funkcji uciążliwego przemysłu.

Właściwym rozwiązaniem wydaje się wyznaczenie i budowa „Nowego Centrum Krakowa Przyszłości” jako nowego centrum biznesu nauki i nowoczesnych technologii na terenach byłego Kombinatoru w odległości 12–15 km od centrum Krakowa w sąsiedztwie lotniska w Pobiedniku (które także może podjąć ważne zadanie obsługi nowego centrum), z włączeniem „Nowej Huty Przyszłości” i terenów rekreacji Przylasek Rusieckich. Połączenie metrem na linii wschód–zachód i systemem dróg kołowych oraz koleją historycznego centrum Krakowa z nowym centrum biznesowym stworzy zespół bipolarny i pozwoli na zachowanie unikatowych wartości historycznych Krakowa z równoczesnym nowoczesnym rozwojem miasta bez ograniczeń terenowych i skalarnych. W ten sposób wydatnie zmniejszy się presję inwestycyjną na historyczne centrum, w istocie szkodliwą nie tylko dla historycznej tkanki, ale i zachowawczą, blokującą rozwój miasta, a przeniesie się ją w miejsca gdzie jest potrzebna i konieczna dla przyszłości Krakowa.

Zamiast rozproszenia w przestrzeni Krakowa lokalizowanie i kumulowanie na tym szczególnym obszarze przedsięwzięć o wspólnym charakterze stworzy środowisko o korzystnej wewnętrznej dynamice rozwoju atrakcyjnej dla kolejnych podmiotów i inwestycji. Uniwersytecka baza naukowa i ludzka w Krakowie sprawia, że taki teren przy rozumnej polityce władz może stanowić miejsce krystalizacji ośrodka o znaczeniu światowym.

Podobne korzystne pod względem kompozycyjnym i funkcjonalnym przykłady rozbudowy dużych aglomeracji europejskich w XX i XXI wieku zastosowano w Paryżu poprzez budowę nowego centrum La Défense, czy Londynie poprzez adaptację i przebudowę Doków (Docklands).

Budowa nowego centrum biznesowo-technologicznego, badawczo-naukowego, innowacji i nowoczesnych technologii oraz wysoko wyspecjalizowanego, ekologicznego najnowocześniejszego przemysłu (AI, IT, biotechnologie, fizyka kwantowa, technologie kosmiczne i wojskowe) a także kulturalno-artystycznego i rekreacyjnego, z adaptacją i wykorzystaniem unikatowej zabudowy poprzemysłowej, w oparciu o ogromny potencjał naukowy, twórczy, fachowy i kadrowy Krakowa stworzy niepowtarzalne możliwości rozwoju kierunkowego na kilka stuleci. Połączenie historycznego centrum z nowym centrum biznesu z obszarem Huty linią metra zapewni bezproblemową dostępność użytkową i będzie motorem rozwoju, zapewni długotrwały rozwój gospodarczy oraz powiększanie rynku pracy.

Warto wykorzystać nie tylko potencjał terenowy tego obszaru, ale także jego historię, poprzemysłowy charakter, istniejące obiekty, podziały czy układ przestrzenny wraz z nazwami **dawnego Kombinatoru metalurgicznego jako unikatowego zespołu poprzemysłowego**, również w kontekście powstałego na jego potrzeby miasta Nowa Huta.

Konieczne jest więc jak najszybsze pozyskanie przez Miasto terenów po Kombinacie i dalej na wschód na ten cel, oraz **stworzenie kompleksowej przyszłościowej strategii i koncepcji wraz**

z opracowaniem urbanistycznym dla utworzenia w przyszłości takiego nowego centrum rozwojowego dla Krakowa i Małopolski oraz tego rejonu Europy.

Równie ważna jest ochrona oraz rozwój już istniejących w przestrzeni centrów aktywności społecznej w dzielnicach i mniejszych obszarach, a także tworzenie nowych, zwłaszcza w rejonach pozbawionych podstawowej infrastruktury czy usług. **Rekomenduje się więc budowę kilku subcentrów rozmieszczonych równomiernie w strukturze miasta oraz centrów lokalnych dla każdej jednostki osadniczej. Proponuje się realizację subcentrów odciążających historyczne centrum satelitarnie w rejonie Ruczaju, Prokocimia, Czyżyn, Bronowic oraz Nowej Huty.**

Rozwiązania te pozwolą uzyskać równowagę funkcjonalną w przestrzeni całego miasta, poprawią jakość życia i funkcjonowania mieszkańców nie tylko w obrębie centrum, ale także we wszystkich rejonach miasta, również na ogromnych obszarach nowych osiedli.

W tym kontekście bardzo ważna jest też ochrona istniejących i umożliwienie rozwoju nowym obszarom gospodarczym, które ulegają obecnie olbrzymiej presji przekształcania w mieszkania i są likwidowane lub ograniczane. Jako kluczowe wymienić tutaj należy obszary Płaszowa-Rybitw, Balic, Zawilej-Opatkowic, Nowej Huty oraz inne mniejsze obszary gospodarcze, w tym położone w śródmieściu Krakowa jako np. przemysł wysokich technologii i rzemiosło wytwórcze w rozumieniu współczesnym, nieszkodliwe dla sąsiednich obszarów mieszkaniowych, będące częścią życia społecznego.

4. Metro jako oś komunikacji Krakowa Przyszłości

Metro w Krakowie powinno stanowić **komunikacyjną oś miasta pozwalającą w sposób maksymalnie szybki przemieszczać się między jego funkcjonalnymi ośrodkami, a zwłaszcza skomunikować istniejącą i przyszłą bipolarną strukturę miasta ze szczególnym uwzględnieniem Nowego Centrum Kraków Przyszłości.** Metro w sposób oczywisty nie może istnieć i funkcjonować samo dla siebie, musi stanowić rozwiązanie komunikacyjne na teraz i na przyszłość uzupełniając się z miejskim transportem szynowym (tramwaje, kolej aglomeracyjna) i kołowym (MPK, transport prywatny).

Powinno opierać się na urbanistycznym układzie Krakowa, czyli w istocie **na rzeczywistym funkcjonowaniu miasta i odpowiadać na obecne i planowane potrzeby w zakresie przemieszczania się ludzi.** Jednocześnie trzeba uwzględniać doświadczenia z budowy i funkcjonowania podobnych systemów z innych miast, choć nadrzędne jest oczywiście planowanie i projektowanie na miarę Krakowa.

Metro w Krakowie ma zatem odegrać istotną rolę w poprawie codziennego funkcjonowania miasta, jego mieszkańców i w jego rozwoju **z uwzględnieniem istotnych uwarunkowań:**

- budowa i funkcjonowanie metra nie mogą naruszać unikatowych wartości dziedzictwa historycznego,
- stacje muszą być umiejscowione z uwzględnieniem przyszłego społecznego, gospodarczego i naukowo-badawczego rozwoju miasta,
- linie metra nie powinny dublować linii innych wymienionych już środków transportu, tylko z nimi współdziałać,

- linie metra powinny przebiegać przez tereny, które są dostępne, najlepiej niezabudowane (np. wykorzystać szerokie korytarze arterii drogowych) i które mogą przyjąć punktowo rolę węzłów przesiadkowych,
- głównym miejscem integracji środków transportu jest rejon kolejowego i autobusowego Dworca Głównego, gdzie przybywa znaczna część użytkowników z zewnątrz miasta i województwa.
- przy planowaniu i budowie metra należy uwzględnić perspektywę jego rozbudowy o kolejne linie.
- W kierunku wschodnim metro należy poprowadzić – włączając w jego przebieg Nowe Centrum Kraków Przyszłości – za dawny Kombinat. **W ścisłym śródmieściu rekomenduje się przeprowadzenie linii metra ze stacją w rejonie Dworca Głównego a następnie pod Alejami Trzech Wieszców, dawnym szlakiem kolei obwodowej, przedstawiając zalety tego rozwiązania:**
- Aleje Trzech Wieszców w układzie przestrzennym Krakowa są **szerokim pustym korytarzem, nieobciążonym zabytkową zabudową**. To drugi pierścień komunikacyjny wokół tradycyjnego centrum. **Kraków od lat czeka na szybkie szynowe połączenie obwodowe w tym miejscu** będące alternatywą dla trasy tramwajowej wokół Plant.
- Taki przebieg metra **rozwiązuje wreszcie problem braku szybkiego poprzecznego szynowego połączenia komunikacyjnego między głównymi punktami przesiadkowymi** z kierunków północnych i zachodnich – Dworcem Głównym, Nowym Kleparzem i Placem Inwalidów.
- Metro poprowadzone pod jezdniami Alej w sposób naturalny **odciążyłoby Aleje od ruchu kołowego, pierwszą obwodnicę wokół Plant od ruchu szynowego**, a przy tym nie zagęszczałoby i tak już znacznego ruchu pieszego w ścisłym centrum Starego Miasta.
- Znacznie **zwiększyłoby dostępność metra dla mieszkańców dzielnic zachodnich i północnych, a także użytkowników wyższych uczelni**, w tym rejonie AGH, PK, UKEN oraz Miasteczka Studenckiego, które uważane jest za największe skupisko mieszkalne studentów w Polsce. To naturalni użytkownicy w perspektywie naukowo-badawczego charakteru Nowego Centrum Kraków Przyszłości, bez tego metro krakowskie nie będzie deklarowaną „osią nauki, handlu i technologii”.
- To również **niepowtarzalna szansa przebudowy Alej Trzech Wieszców** w kierunku wyciszenia ruchu i urządzenia nowoczesnych założeń zielonych wraz z przestrzeniami dostępnymi dla mieszkańców.
- **Poprowadzenie linii metra pod jezdniami Alej byłoby również znacznie tańszym i mniej niebezpiecznym rozwiązaniem niż przez Stare Miasto** – budowa metra mniej skomplikowana, nie trzeba przeprowadzać kosztownych analiz technicznych setek zabytkowych budynków, czasowo przesiedlać mieszkańców, znacznie mniejsze są ograniczenia dla infrastruktury technicznej niezbędnej dla metra oraz dla budowy stacji, ze względu na większą dostępną przestrzeń i brak gęstej zabudowy. Proponowany przebieg ogranicza problem oddziaływania drgań na budynki i na ludzi, a także skraca czas i ilość koniecznych rozwiązań zabezpieczenia historycznych budynków przed katastrofą lub drganiami przekraczające dopuszczenia normatywne.

- Znana i oczywista **struktura własnościowa terenu**, ponieważ należy on do Gminy Miejskiej Kraków.

Niewykorzystanie Alej będących racjonalnym funkcjonalnie, bezpiecznym dla dziedzictwa, ekonomicznie uzasadnionym i gotowym rozwiązaniem dla przebiegu metra byłoby wielkim błędem i niewykorzystaną szansą.

Po przekroczeniu Wisły linia metra mogłaby przebiegać w stronę Podgórza, Prokocimia i Bieżanowa, drugi odcinek metra w stronę Klinów i Opatkowic.

Nie powinno się budować linii i stacji w obrębie Starego Miasta z następujących powodów:

- Wyznaczenie trasy metra przez ścisłe centrum Krakowa stanowi **zagrożenie dla dziedzictwa materialnego i przyrodniczego** zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji. Drażnienie tunelu i budowa podziemnych hal stacji metra to wywożenie tysięcy ton ziemi, pompowanie wody, użycie tysięcy ton materiałów budowlanych. Jeśli jest to wykonalne, to kosztem dewastacji znacznych obszarów zabytkowego centrum. **Nieprzewidywalne są skutki naruszeniu podłoża**, tym bardziej, że w historycznym centrum Krakowa pod ziemią są struktury cieków wodnych, piwnice, a także zjawiska krasowe w skałach wapiennych na głębokościach poniżej kilkunastu metrów. Typowe dla Krakowa jest wysokie lustro wód gruntowych.
- Rozległość i intensywność prac przy budowie metra w ścisłym centrum oznacza **wieloletni paraliż komunikacyjny, funkcjonalny i turystyczny Krakowa**.
- Instalacja licznych wylotów infrastruktury technicznej przy komplikacjach własnościowych i eksploatacja metra w gęstej zabudowie o różnym stanie technicznym to **wysoki koszt i nieprzewidywalne ryzyko**.
- Powielenie przez linię metra już istniejącego przebiegu komunikacji i skumulowane na krótkim odcinku trzy stacje metra wzdłuż linii Plant spowodują **codzienne wprowadzenie do ścisłego centrum miasta tysięcy ludzi** i zamieni całą północną stronę Starego Miasta w wielką stację przesiadkową.
- Taka koncepcja w znacznym stopniu **odcina północno-zachodnią i północną część Krakowa od metra**, gdyż omija naturalne węzły komunikacyjne przy Alejach Trzech Wieszczów: Nowy Kleparz i Plac Inwalidów. Trasa wzdłuż Plant w żaden sposób nie odciąża transportu ani w ścisłym centrum, ani na Alejach Trzech Wieszczów, na co od dawna oczekuje Kraków.
- **Koszty poprowadzenia metra tą trasą będą ogromne.**

5. Modelowanie infrastruktury komunikacyjnej

Postuluje się o wprowadzenie kompleksowego podejścia do inwestycji komunikacyjnych, które znacząco wpływają na przestrzeń i krajobraz miejski. W realiach XXI wieku, struktura przestrzenno-komunikacyjna Krakowa staje się coraz bardziej skomplikowana i wielopoziomowa, co z kolei prowadzi do istotnych konsekwencji wizualnych i funkcjonalnych. **Obiekty takie jak estakady i wiadukty często dzielą przestrzeń miejską, zasłaniają widoki i wprowadzają optyczny chaos, choć przy ich odpowiednim kształtowaniu można zyskać ciekawe rozwiązania i poprawiać przestrzenne problemy społeczne.** Kluczowe jest, aby

nowe obiekty **nie tylko spełniały funkcje techniczne, ale także zachowały estetykę i integrację z otoczeniem**. Należy zainicjować dialog między konstruktorami i inżynierami komunikacyjnymi a urbanistami, aby stosować kryteria estetyczno-kompozycyjne przed realizacją projektów, biorąc pod uwagę także kształtowanie zieleni przy obiektach mostowych i wzdłuż ciągów komunikacyjnych. Przykłady z innych miast, gdzie kształtuje się estakady jako zielone promenady lub przenosi komunikację pod ziemię, a także nasadza się szpalery drzew naturalnie naprowadzające pieszych do takich obiektów, mogą stanowić inspirację do wprowadzenia rozwiązań, które poprawią sposób poruszania się po mieście, a zatem wpłyną na jakość życia mieszkańców i wizualną atrakcyjność miasta, ułatwiając przemieszczanie się i codzienne życie w rozwijającym się nieustannie Krakowie.

Przedstawione rozwiązania wypracowane podczas spotkań Otwartego Forum Dyskusyjnego Urbanistów nie poruszają oczywiście wszystkich zagadnień, ale zebrane w formie raportu określają stosowny do potencjału, racjonalny rozwój Krakowa w dobie zachodzącej na skalę globalną radykalnej przemiany cywilizacyjno-technologicznej, bez dalszego pogarszania warunków życia mieszkańców w obecnym śródmieściu i w całym mieście oraz degradacji istniejących wartości historycznych i kulturowych miasta.

Zdaniem krakowskiego oddziału TUP Kraków potrzebuje dzisiaj odważnej, pełnej rozmachu i świadomej strategii, gdyż obecnie ważą się i określają losy miasta na dziesięciolecie. Niewzięcie pod uwagę trwającej rewolucji naukowo-technicznej i niewykorzystanie potencjału wynikającego z tożsamości, charakteru i położenia miasta, może uczynić z Krakowa w dłuższej perspektywie, zamiast wiodącego europejskiego ośrodka, prowincjonalne miasto bez istotnego znaczenia.

Na podstawie zebranych w raporcie kierunków i wniosków formułuje się ideę przewodnią do Strategii Rozwoju Krakowa Przyszłości i Planu Ogólnego Miasta Krakowa:

**NOWOCZESNY ROZWÓJ KRAKOWA OPARTY O UTRWALONĄ TOŻSAMOŚĆ
DZIEDZICTWA HISTORYCZNEGO MIASTA – OŚRODEK NAUKI,
SZKOLNICTWA WYŻSZEGO, KULTURY I SZTUKI ORAZ NOWOCZESNYCH
TECHNOLOGII, INNOWACJI, KREACJI I TECHNIKI – W ZRÓŻNICOWANEJ
SCENERII POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI KRAKOWA.**

W imieniu Zarządu



Prof. dr hab. inż. arch. Barbara Bartkiewicz

Prezes Honorowy Krakowskiego Oddziału

Towarzystwa Urbanistów Polskich