

ZBIGNIEW K. ZUZIAK

Politechnika Krakowska

WIELKOPRZESTRZENNE PROJEKTY INWESTYCYJNE W STREFACH ŚRÓDMIEJSKICH

Abstract: The paper follows the discussion on the impact of large scale urban development projects (LSUD's) on the revitalization of the inner city focusing on „close-to-station areas”. In strategic location, LSUD's projects for „close-to-station areas” are having strong potentials for competitive regional policies and urban/metropolitan marketing strategies and thus they deserve political support from regional authority as well as deep commitment of local authorities which should develop an institutional framework for close cooperation between various actors engaged into the planning process. In order to avoid unnecessary blockages while guiding LSUD's the rationality of these projects should be examined – at least from three perspectives. These are:

- the view of the developer,
- the city's view,
- the perspective of the planner/designer.

The author uses the case of transportation centre project for the city of Krakow (Krakow Transportation Centre – KTC) to illustrate his thesis that this particular large scale urban development (LSUD's) can be regarded as the example of the „flagship” project designed to strengthen the competitiveness of the Krakow Metropolitan Area provided that new instrumental solutions are devised to improve the cohesion of local spatial policy with the regional one. Key questions discussed in this paper are:

- the features of LSUDs functioning as competitive factors (“competitive” criteria of the „flagship” project),
- the features of KTC project and instruments of its management *vis a vis* the above criteria.

In conclusion, the author proposes set of recommendations for regional and local policies – focusing on institutional aspects – aimed to improve the potentials of these projects for creating a more competitive space within metropolitan area.

Wstęp

Opracowanie dotyczy inwestycji strategicznych o szczególnym znaczeniu dla prawidłowego rozwoju śródmieść polskich metropolii. Inwestycje te mogą w sposób istotny przyczynić się do podniesienia konkurencyjności obszarów metropolitalnych pod warunkiem, że zostaną wypracowane nowe rozwiązania instrumentalne pozwalające na uzyskanie lepszej spójności między polityką regionalną państwa i samorządów wojewódzkich a działaniami w zakresie gospodarki przestrzennej podejmowanymi na szczeblu gminy.

Do inwestycji takich należy zaliczyć wieloprzestrzenne projekty inwestycyjne poświęcone modernizacji i przebudowie terenów położonych w strefie bezpośredniego oddziaływania głównych węzłów transportu publicznego sąsiadujących z historycznymi centrami miejskimi. Zakłada się, że powstałe w wyniku realizacji tych projektów nowe centra aktywności przyczynią się do osiągnięcia następujących celów, które zazwyczaj wiąże się ze strategiami rewitalizacji śródmieść (por. tab. 1).

Tabela 1

Zestawienie celów rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej występujących w różnych strategiach i zapisanych w odpowiednich planach miejscowych

1. Powstrzymać fizyczną, ekonomiczną i społeczną degradację struktury.
2. Wzmocnić bazę ekonomiczną śródmieścia.
3. Poprawić dostępność komunikacyjną wybranego obszaru.
4. Zachować/podkreślić tożsamość kulturową przestrzeni, a przede wszystkim wartości jej dziedzictwa.
5. Poprawić warunki życia społeczności lokalnej.
6. Zwiększyć konkurencyjność danej przestrzeni jako potencjalnej lokalizacji nowych inwestycji.
7. Wspomagać biznes lokalny i mieszkańców o niskich dochodach, ograniczając do minimum relokacje.
8. Poprawić standardy ekologiczne.
9. Podnieść atrakcyjność wizualną przestrzeni (poprawa wywaldu jako element wizerunku miasta).

Dla uzasadnienia postawionej na wstępie tezy posłużono się przykładem dość głośnego już w Polsce miejskiego projektu inwestycyjnego określanego najczęściej mianem Krakowskie Centrum Komunikacyjne (w skrócie: KCK) i związanym z nim projektem deweloperskim znanym pod handlową nazwą Nowe Miasto. W opracowaniu zapre-

zentowano wyniki uproszczonej analizy, która miała pomóc w uzyskaniu odpowiedzi na następujące pytania:

- Jakie warunki powinny spełniać wielkoskalowe/wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne (WPI), aby dzięki nim dany obszar metropolitalny mógł wzmocnić swoją pozycję konkurencyjną na rynku miast?
- W jakiej mierze wybrany przykład (*KCK/Nowe Miasto*) spełnia te warunki?
- Jakie wnioski natury ogólnej wynikają stąd dla strategicznego zarządzania WPI?

1. Wielkoskalowe projekty inwestycyjne – atrybuty konkurencyjności przestrzeni

W dwóch ostatnich dziesięcioleciach jesteśmy świadkami spektakularnych przedsięwzięć na skalę regionalną i ponadregionalną, jakie przeprowadzono w krajach Unii Europejskiej – zwłaszcza w zakresie modernizacji kolei. Można nawet mówić o renesansie przestrzeni publicznych dworców kolejowych – zarówno hali dworcowych, imponujących śmiałością rozwiązań architektoniczno-konstrukcyjnych, jak i sieci przestrzeni towarzyszących uzupełniających coraz to bogatszy repertuar tworzący nowoczesne sekwencje wewnątrz architektury podróży.

Realizacji programów budowy sieci szybkiej kolei towarzyszą inwestycje związane z przekształcaniem dworców kolejowych w centra zintegrowanego transportu. O tendencji tej świadczą chociażby takie projekty, jak Terminal Miejski w Sztokholmie, Euralille (Lille), czy zrealizowane pod koniec lat 90. projekty związane również z budową linii TGV (dworce w Lille) oraz modernizacją Berlina (Lehrter Bahnhof, czyli nowy dworzec miejski i towarzysząca mu megastruktura – projektowane w ramach ambitnego programu rozbudowy Berlina) oraz:.

- Dworzec kolejowy Lyon-Satolas w Lyon (1989–1994)
- Dworzec Waterloo projektu Nicolasa Grimshawa (*Domus dossier: Alta velocita High Speed*, 1996 s. 183-195)

Analizując te przykłady warto zwrócić uwagę na ich kontekst polityczno-ekonomiczny, technologiczny i urbanistyczny. Są to projekty prestiżowe, które mają również symbolizować znaczenie, jakie instytucje europejskie przywiązują do programów integracji krajów Unii Europejskiej i roli, jaką w tej mierze odgrywa infrastruktura publiczna –

zresztą nie tylko techniczna. Oczywiście kontekst technologiczny odgrywa tutaj główną rolę i to również w wymiarze symbolicznym. Architektura nowych dworców kolejowych do pewnego stopnia odzwierciedla także pozycję konkurencyjną Unii Europejskiej w stosunku do podobnych przedsięwzięć podejmowanych w Stanach Zjednoczonych.

Atrakcyjne na swój sposób, a jednocześnie już w znacznej mierze zuniformizowane przestrzenie publiczne artykułują nowe miejsca – swoiste „punkty w przestrzeni globalizacji”. Wokół tych strategicznych lokalizacji będą się z czasem skupiać nowe konstelacje usług komercyjnych i organizujące je sieci przestrzeni publicznych.

Interesującym przykładem pozytywnego efektu zewnętrznego nowych przestrzeni podróży jest terminal Waterloo w Londynie. Dzięki tej realizacji jedna z ważniejszych w Londynie koncentracja obiektów kultury i komunikacji uzyskuje doskonałą dostępność, co z kolei znakomicie wzmacnia szanse powodzenia programu renowacji kompleksu South Bank (Jodidio 1998, s. 59).

Omówione przykłady pozwalają zaledwie naszkicować ogólne tendencje w poszukiwaniu nowych rozwiązań architektoniczno-urbanistycznych w interesującej nas dziedzinie. Nadal pozostaje otwartą kwestia kontekstu planistycznego.

Przy dostrzegalnych podobieństwach repertuaru form, układów funkcjonalno-przestrzennych, czy pomysłów dotyczących rodzajów użytkowania, trudno znaleźć wspólny mianownik w sferze planowania przestrzennego. W każdym przypadku mamy do czynienia z innymi systemami regulacji i odmiennym zestawem instrumentów urbanistyki operacyjnej. Różnie też układają się proporcje między potencjałami zaangażowania władzy publicznej i sektora prywatnego. Mimo tych różnic można jednak wskazać pewne wspólne cechy sytuacji decyzyjnych, w jakich powstawały te projekty. Zaliczam do nich następujące czynniki:

- wyraźnie zaznaczona rola polityki regionalnej;
- zdolność władz miejskich do prowadzenia aktywnej, długofalowej i konsekwentnej polityki przestrzennej, polegająca na odpowiednim przygotowaniu w zakresie planów zagospodarowania przestrzennego (różne skale i rodzaje) oraz instrumentów ich realizacji;
- docenianie znaczenia projektowania urbanistycznego, co wyraża się właściwym przygotowaniem konkursów architektoniczno-urbanistycznych, systematycznym prowadzeniem studiów poświęconych kompozycji urbanistycznej, a zwłaszcza sieci przestrzeni publicznych, jako osnowy tzw. projektu miejskiego (jest to czytelne zwłaszcza we francuskiej tradycji projektowania urbanistycznego, ale

wątek ten jest także mocno zaznaczony w brytyjskiej i skandynawskiej szkole projektowania miast).

Na tym tle łatwiej będzie wyprowadzić wnioski na potrzeby naszej praktyki w zakresie prowadzenia podobnych projektów miejskich i regionalnych.

Sposób sterowania zmianami w zagospodarowaniu przestrzennym terenów położonych wokół dworców kolejowych jest ważnym elementem strategii rewitalizacji śródmieść. Ranga tego zadania jest wprost proporcjonalna do roli, jaką to ognisko aktywności odgrywa w układzie regionalnym, a w konsekwencji – w policentrycznej strukturze śródmieścia. Dowodzą tego przykłady wielu projektów prowadzonych w europejskich metropoliach (Berlin, Sztokholm, Lille, Edynburg itp.). Natomiast obserwacje zmian zachodzących w otoczeniu dworców głównych naszych dużych miast (Kraków, Gdańsk, Poznań, Katowice) pozwalają przypuszczać, że w polityce przestrzennej ich samorządów temat ten nie znajduje podobnego zrozumienia. Ze względu na strategiczne położenie rozważane obszary są atrakcyjne dla dużych inwestorów komercyjnych. Z tych samych powodów krzyżowanie się interesów różnych podmiotów nabiera szczególnej dramaturgii.

Kolej okazuje się być coraz trudniejszym partnerem w negocjowaniu spraw własnościowych, a samorządy lokalne postrzegają tego rodzaju inwestycje przede wszystkim jako okazję do tworzenia nowych miejsc pracy. Potrzeba kreowania sieci atrakcyjnych przestrzeni publicznych dobrze powiązanych z otaczającą tkanką rzadko kiedy znajdują zrozumienie u władz lokalnych. Nie dostrzega się również potrzeby negocjowania założeń tych projektów w kontekście strategii rewitalizacji śródmieścia. Nawet, jeśli obszarem tym – tak jak to miało miejsce w przypadku Krakowa, Poznania, czy Gdańska – poświęcono specjalne konkursy urbanistyczno-architektoniczne, to jednak zabrakło konsekwencji w podejmowaniu dalszych kroków, które powinny doprowadzić do planistycznego i projektowego „oprządkowania” polityki przestrzennej wobec tych obszarów.

Analiza przyczyn takiego stanu powinna prowadzić do:

- usystematyzowania czynników utrudniających prowadzenie procesu rewitalizacji tej części śródmieścia;
- wskazań dotyczących instrumentarium z zakresu zarządzania strategicznego, które może być pomocne w pokonywaniu tych utrudnień;
- wskazań metodologicznych, dzięki którym nowo projektowane przestrzenie publiczne będą w większym stopniu odpowiadać wymaganiom urbanistyki.

Spośród zasad sztuki urbanistycznej za najważniejszy uznaje postulat poszukiwania w przekształcanych strukturach harmonii formalnych i funkcjonalnych. Praktyka pokazuje, że ten pozornie oczywisty warunek jest najtrudniejszy do spełnienia – głównie ze względu na brak wyraźnych reguł gry decyzyjnej, która wpływa na relacje między dobrem publicznym a interesem prywatnym.

Tam, gdzie gra o cenną przestrzeń miejską już się rozpoczęła, obnażone zostały słabe punkty procesu decyzyjnego, środowiska urbanistycznego oraz warsztatu planowania i projektowania miasta. Zatem wymagana jest interwencja wsparta nowymi instrumentami z zakresu planowania i projektowania urbanistycznego oraz mechanizmów sterowania rozwojem miejskim.

Przyjęte w pracy ujęcie metodologiczne kojarzy wątki charakterystyczne dla planowania i zarządzania strategicznego z założeniami doktrynalnymi urbanistyki, które można określić jako podejście strukturalne.

1.1. Aspekty strukturalne

Stopień zaniedbania terenów i urządzeń kolejowych – zwłaszcza w pobliżu dworców i upadających zakładów przemysłowych – świadczy wymownie o postępującej degradacji struktury śródmiejskiej w obszarach metropolitalnych. Tereny opuszczone, niepotrzebne, użytkowane w sposób chaotyczny, zaśmiecone – dosłownie i przypadkową, tandetną zabudową – czynią dzielącą miasto barierę torowisk jeszcze trudniejszą do pokonania. Jak w tkance dotkniętej chorobą, zjawisko to powoli przenosi się na tereny przyległe. W ten sposób poszerza się korytarz „ziemi niczyjej”.

W sieci przestrzeni publicznych powstaje „wyrwa”, która wzmacnia proces dezintegracji miasta w wymiarze fizycznym, społecznym i kulturowym.

W tej sytuacji w sposób naturalny nasuwa się pytanie o reakcję sektora publicznego na te zjawiska i ocenę trafności podjętych kroków.

2. *Krakowskie Centrum Komunikacyjne* – ogólna charakterystyka projektu

2.1. Idea i geneza projektu

Obszar realizowanego projektu obejmuje tereny położone w najbliższym sąsiedztwie historycznego centrum Krakowa, na których zlo-

kalizowany jest dworzec kolejowy, dworzec PKS oraz liczne przystanki miejskiej komunikacji tramwajowej i autobusowej.

Wybrany do analizy projekt przynajmniej w jego początkowych założeniach dotyczył istotnego dla urbanistyki pytania o przyszłość centrum nowoczesnej metropolii. Dzisiaj, kiedy w interpretacjach modelowych struktury funkcjonalno-przestrzennej miast dużych dominuje układ policentryczny kwestia ta nabiera innego znaczenia niż w latach 60., kiedy pytania dotyczące wizji nowoczesnego centrum wielkomiejskiego rozpały wyobraźnię teoretyków urbanistyki i projektantów.

Do najsłynniejszych projektów i publikacji w tej dziedzinie należy zaliczyć prace Gruena (1964, 1972), Bacona (1967), Johnson-Marshalla (1966), a w Polsce Juchnowicza (1965, 1971) i Ostrowskiego (1975, 1980). W takim kontekście bardziej czytelne stają się „poprzedniki ideowe” konceptów, które przewijały się w trwającej ponad 40 lat dyskusji nad rozwojem centrum ogólnomiejskiego Krakowa. Na pewnym jej etapie zagubiono wątek pierwotny – poszukiwania modelowe dotyczące nowego centrum miasta i jego powiązań z tkanką śródmiejską ustąpiły pola rozważaniom nad aspektami realizacyjnymi projektu inwestycyjnego; swoistą hybrydą dwóch konceptów:

- koncepcji takiego przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej terenów zdegradowanych położonych po obu stronach kolei, w rejonie dworca głównego PKP, aby nowa zabudowa (skupiająca zarówno usługi komercyjne, jak i publiczne) przyczyniła się do zintegrowania zachodniej i wschodniej strony miasta (przyjmując linię kolejową jako granicę);
- koncepcji *Nowego Miasta* czyli projektu deweloperskiego skupiającego projektowane usługi komercyjne (głównie handlowe) po zachodniej stronie kolei, wzdłuż osi N-S.

Niejako wspólnym mianownikiem tych konceptów stała się idea *Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego* (KCK) polegająca na integracji różnych środków transportu i modernizacji układu komunikacyjnego (głównie domknięciu obwodnicy śródmiejskiej i wprowadzeniu szybkiego tramwaju). Koncepcja pierwsza, czyli nowe centrum ogólnomiejskie rozwijające się w kierunku północny wschód – północny zachód wywodzi się z poszukiwań i konfrontacji pomysłów powstałych w wyniku kilku konkursów organizowanych przez SARP, z których pierwszy odbył się w 1963 r.

Wyniki pokonkursowych debat zaowocowały serią koncepcji urbanistyczno-architektonicznych opracowanych początkowo w Miejskiej Pracowni Urbanistycznej, potem Biurze Rozwoju Krakowa, a na-

stępnie w pracowniach autorskich w postaci planów koordynacyjnych i koncepcji programowo-przestrzennych. W latach 1966-1994 na ewolucję tych koncepcji miały wpływ również zmiany o charakterze strukturalnym wprowadzone w kolejnych wersjach planu zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. Począwszy od drugiej połowy lat 90., na kierunek ewolucji koncepcji urbanistycznych KCK miały wpływ przede wszystkim wysiłki zmierzające do pozyskania inwestora strategicznego, a później wyniki analiz rynkowych dewelopera i negocjacji, jakie poprzedzały zawarcie między Miastem Kraków a spółką deweloperską TST 1 Polska Sp. z o.o. umowy partycypacyjnej (tzw. umowy infrastrukturalnej). Można zatem przyjąć, że analizowany projekt prowadzony jest w formule partnerstwa publiczno-prywatnego.

W miarę jak kontrolę procesu inwestycyjnego zdominowały problemy finansowe, formalno-prawne i techniczne, na dalszy plan zeszedł pytania dotyczące:

- integracji struktury funkcjonalno-przestrzennej;
- kompozycji urbanistycznej przestrzeni publicznych zarówno w skali mikro (poszczególnych wnętrz architektoniczno-urbanistycznych), jak i w skali makro – tj. w szerszym kontekście uwzględniającym powiązanie funkcjonalne z dzielnicami historycznymi (Stare Miasto, Kleparz) jak i w kierunku nowych koncentracji usług – zwłaszcza administracyjnych, rozwijających się po stronie wschodniej od Dworca PKP.

Ujmując rzecz syntetycznie można rzec, że problemy/zasady urbanistyki klasycznej ustąpiły pola pod naporem problemów bieżących urbanistyki operacyjnej.

Nasycenie obszaru funkcjami komunikacyjnymi oraz dostępność terenów pokolejowych stworzyło podstawę do sformułowania w 1966 r. koncepcji urbanistycznej *Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego* (rozumianego przede wszystkim jako węzeł komunikacyjny) zakładającej budowę tunelu drogowego, tunelu prametra oraz obiektów hotelowych i biurowych. W połowie lat 70. rozpoczęto przebudowę stacji, budowę nowego układu peronów wraz z przeniesieniem funkcji dworca w podziemiu pod peronami. Do 1989 r. zdołano wybudować płytę parkingową nad torami, zmodernizować perony, wybudować konstrukcję dworca podziemnego oraz rozpocząć budowę tuneli – tramwajowego oraz samochodowego. Później tempo prac znacznie spadło. Nie ukończone zostało podziemie dworcowe, parking centralny, jak również tunel drogowy. Inwestycja została wstrzymana z braku środków finansowych.

W 1993 r. została utworzona spółka „Krakowskie Centrum Komunikacyjne” z udziałem wojewody krakowskiego, PKP i gminy Kraków dla zarządzania terenami inwestycyjnymi. Rozpisany konkurs urbanistyczny doprowadził do przyjęcia w 1995 r. *Planu Koordynacyjnego KCK*, w którym rozwinęto ustaloną w planie ogólnym miasta koncepcję wielofunkcyjnego zagospodarowania obszarów wokół dworca kolejowego. W 1998 r. udziałowcy KCK postanowili w drodze przetargu wyłonić prywatnego inwestora, który w zamian za możliwość wybudowania komercyjnej części KCK współfinansowałby inwestycje infrastrukturalne.

Wygrała oferta amerykańskiej firmy Tishman Speyer Properties, jednej z największych na świecie firm deweloperskich, która zaproponowała realizację dwuetapowego projektu obejmującego budowę obiektów kubaturowych (hotele, banki, biura, centrum kongresowe, multikino, pasáže handlowe i kubaturowe) o wartości 750 mln USD. Planowano także z udziałem finansowym gminy Kraków połączenie w jeden wielki kompleks dworca kolejowego, dworca autobusów dalekobieżnych i miejskich, oraz terminala łączącego dworzec z lotniskiem międzynarodowym. W ten sposób pojawiła się szansa nie tylko na modernizację dotychczasowego układu komunikacyjnego oraz zbudowania nowoczesnych dworców kolejowego i autobusowego, ale też uporządkowania istniejących i stworzenia nowych przestrzeni publicznych i komercyjnych tuż obok zabytkowego centrum Krakowa.

Projekt został nazwany przez inwestora Nowym Miastem. TSP jako inwestor strategiczny został zobowiązany przez Zarząd Miasta Krakowa do sporządzenia Koncepcji Zagospodarowania Terenu, zatwierdzonej w 1998 r. W 1999 r. zostało zatwierdzone Studium Komunikacyjne, co pozwoliło na uzyskanie decyzji WZiZT niezbędnych dla realizacji infrastruktury *Nowego Miasta* i KCK.

Działania podejmowane w latach 1999–2002 w obszarze KCK przez gminę Kraków były związane głównie z realizacją inwestycji komunikacyjnych, natomiast działania dewelopera, tj. firmy Tishman Speyer Properties koncentrowały się na przygotowaniu projektowym inwestycji, pozyskaniu terenów będących we władaniu PKP i innych właścicieli (Poczta Polska), negocjacjach z PKS w sprawie przeniesienia dworca autobusowego oraz pracach rozbiórkowych i niwelacyjnych. W styczniu 2003 r. TSP zawarł finalną umowę z gminą Kraków w sprawie zamiany nieruchomości niezbędnych pod inwestycje komercyjne TSP.

2.2. Lokalizacja, cele i zakres przedmiotowy, sytuacja prawno-własnościowa

2.2.1. Lokalizacja

Tereny *Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego* stanowią jeden z najatrakcyjniejszych obszarów w mieście. Położone są zaledwie kilkaset metrów od Rynku Głównego, w najbliższym sąsiedztwie ważnego węzła komunikacyjnego, w ciągu łączącym główne dworce kolejowe i autobusowy oraz przystanki komunikacji miejskiej z zabytkowym Starym Miastem.

Teren zespołu otaczają następujące arterie komunikacyjne: od wschodu ul. Bosacka i Nowo-Galicyjska, od zachodu ul. Pawia i Nowo Pawia, od południa ul. Lubicz, od północy ul. 29 Listopada. W obszarze tym przemieszcza się 250 tys. osób na dobę, a liczba ta wzrośnie po uruchomieniu linii szybkiego tramwaju oraz zakończeniu pozostałych inwestycji komunikacyjnych. W pobliżu terenów KCK zlokalizowane są kompleksy obiektów Politechniki Krakowskiej oraz Akademii Ekonomicznej. Część obszaru związana z *Nowym Miastem* liczy ok. 15 ha podczas gdy całość obszaru KCK, we wspomnianych uprzednio granicach liczy ok. 60 ha.

2.2.2. Cele i zakres przedmiotowy projektu

Cele projektu określono jako podjęcie działań służących unowocześnieniu centrum Krakowa przez rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej oraz technicznej i zwiększenie potencjału komercyjnego śródmieścia dzięki realizacji wielofunkcyjnego centrum komercyjnego.

Podstawowe efekty realizacji projektu KCK/*Nowe Miasto* obejmą:

- zamknięcie wewnętrznej obwodnicy miejskiej z bezpośrednim z niej dojazdem na wielopoziomowy parking nadbudowany nad peronami dworca kolejowego;
- modernizację głównego dworca kolejowego;
- budowę nowego, głównego dworca autobusowego zintegrowanego z głównym dworcem kolejowym;
- linię szybkiego tramwaju z główną stacją przesiadkową zintegrowaną z głównym dworcem kolejowym;
- nowe centrum przesiadkowe tramwajowo-autobusowe w rejonie północnego wejścia na tereny *Nowego Miasta*;
- budowę centrum komercyjnego;

- unowocześnienie istniejącej sieci ciągów pieszych z usprawnieniem połączenia pieszego z zabytkowym Starym Miastem oraz przeprowadzenie przez obszar KCK ciągów rowerowych.

Ogólny zakres przedsięwzięć związanych z *Krakowskim Centrum Komunikacyjnym* i *Nowym Miastem* obejmuje dwa podstawowe elementy: (1) rozbudowę i modernizację infrastruktury oraz obiektów komunikacji zbiorowej i indywidualnej, a także (2) budowę wielofunkcyjnego kompleksu zabudowy komercyjnej obejmującego placówki handlowe, usługowe i rozrywkowe, uzupełnione obiektami biurowymi i funkcjami hotelowymi.

Inwestycje infrastrukturalne

Infrastruktura komunikacyjna i techniczna na obszarze *Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego/Nowego Miasta* jest realizowana przez władze samorządowe, do którego to przedsięwzięcia firma Tishman Speyer Properties wnosi *know-how*, prace projektowo-planistyczne oraz wkład finansowy na podstawie zawartej z gminą Kraków umowy infrastrukturalnej.

Realizowane lub przygotowywane do realizacji przez gminę Kraków inwestycje infrastrukturalne związane z KCK obejmują:

- budowę linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju wraz z obszaryowym sterowaniem ruchem oraz przebudową Ronda Mogińskiego i modernizacją Ronda Kotlarskiego;
- budowę linii tramwajowej od ul. Basztowej/Lubicz do Politechniki (dł. 1050 m – włączenie do linii Krakowskiego Szybkiego Tramwaju);
- budowę nowego Centralnego Dworca Autobusowego po stronie wschodniej dworca kolejowego w ramach spółki z udziałem wojewody, gminy Kraków oraz PKS;
- budowę tunelowego połączenia drogowego pod Dworcem Głównym łączącego ul. Wita Stwosza z ul. Nowo Pawią (dł. 500 m, w tym odcinek tunelowy 250 m);
- modernizację istniejącej ul. Pawiej (420 m) oraz budowę ul. Nowo Pawiej (460 m);
- budowę ul. Wita Stwosza stanowiącej domknięcie drugiej obwodnicy oraz dojazd do CDA i centralnego parkingu;
- modernizację fragmentów ulic przyległych do Dworca Głównego: ulica Kurniki (z przystankiem końcowym autobusów miejskich), ul. Ogrodowa, ul. Warszawska (rejon Politechniki Krakowskiej);
- rozbudowę i modernizację systemów uzbrojenia wodociągowego i kanalizacyjnego, ciepłowniczego, elektroenergetycznego.

Część zadań infrastrukturalnych realizowanych przez gminę Kraków finansowana jest na podstawie umowy kredytowej z Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju (EBOiR).

Inwestycje komercyjne *Nowego Miasta* – ewolucja koncepcji

Odpowiedzialność za realizację inwestycji komercyjnych w obszarze *Nowego Miasta* przejęła firma Tishman Speyer Properties, (obecnie wspólnie z firmą ECE).

Po rozstrzygnięciu przetargu w 1998 r. prace planistyczno-programowe i projektowe skoncentrowały się na I etapie realizacji przedsięwzięcia *Nowe Miasto*, z odsunięciem w czasie realizacji drugiego etapu. Zakres przewidzianych do realizacji inwestycji komercyjnych oraz ich skala ulegały zmianom w miarę rozpoznawania sytuacji rynkowej, zmian w koncepcji przestrzenno-architektonicznej, a także wskutek pogarszającej się koniunktury gospodarczej.

Istotnym przeobrażeniem podlegała koncepcja programowo-urbanistyczna, a także program użytkowy przedsięwzięcia. Powstawały kolejne wersje koncepcji *Nowego Miasta*.

Można przyjąć z dużym uproszczeniem, że zmiany koncepcji programowo-przestrzennej polegały przede wszystkim na:

- stopniowym ograniczaniu zakresu użytkowego funkcji komercyjnych;
- zmianach w układzie funkcjonalno-przestrzennym związanych z usytuowaniem dworca autobusowego PKS;
- zmianach w podejściu do koncepcji sieci przestrzeni publicznych.

Porównawcze zestawienie ukazujące ewolucję koncepcji programu użytkowego *Nowego Miasta* ujmują tabele 2. i 3. oraz ryc. 1.

W kolejnych koncepcjach programowych *Nowego Miasta* następowała redukcja ogólnej powierzchni użytkowej ze 160 tys. m² do 115 tys. m², tj. prawie o 30%. Zmniejszenie programu użytkowego dotyczyło przede wszystkim powierzchni biurowych i hotelowych. Łączne zmniejszenie obu typów powierzchni w ostatniej koncepcji w porównaniu z koncepcją wyjściową wyniosło ok. 67 tys. m². Jednocześnie znacznie zwiększyła się planowana powierzchnia przeznaczona na cele wewnętrznej komunikacji (pasaży) oraz pomieszczeń technicznych. W finalnej koncepcji udział obiektów handlowo-użytkowych wynosi prawie 50%, a powierzchni komunikacyjnych i technicznych ok. 21%.

W efekcie presji na zminimalizowanie wpływu inwestycji na środowisko znacznej redukcji uległa planowana powierzchnia parkingów oraz liczba miejsc parkingowych (z 4100 do 1500 miejsc).

Tabela 2

Zmiany koncepcji programu użytkowego dla projektu *KCK – Nowe Miasto*

Program użytkowy	Koncepcje programu użytkowego				
	I	II	III	IV	V
rodzaje powierzchni użytkowej w tys. m ²					
– handlowo-usługowe	65,0	66,9	58,6	65,1	56,6
– kultury i rozrywki	6,3	7,0	11,1	9,4	10,2
– gastronomiczne	0,0	0,0	6,0	2,0	4,0
– hotele	47,2	30,0	30,0	10,0	10,0
– biura	40,0	33,0	21,8	21,8	10,0
– komunikacja, pasaże, pomieszczenia techniczne	0,0	0,0	30,0	23,7	24,0
Razem	158,5	136,9	157,5	132,0	114,8
parkingi – m ²	95,0	102,5	102,5	60,0	37,5
parkingi – liczba miejsc	3,8	4,1	4,1	2,4	1,5

Legenda: koncepcja I – wyjściowa 1998
 koncepcja II – po decyzji WZiZT 1998
 koncepcja III – TSP 1999
 koncepcja IV – TSP 2000
 koncepcja V – TSP/ECE 2003

Źródło: Informacje firm Tishman Speyer Properties/ECE.

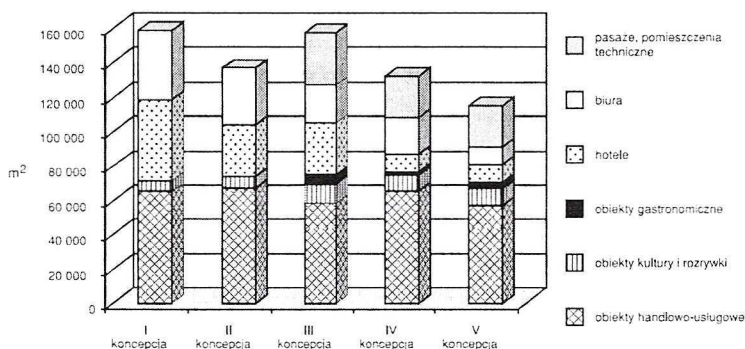
Tabela 3

Zmiany w strukturze programu użytkowego *Nowego Miasta*

Program użytkowy	Koncepcje programu użytkowego				
	I	II	III	IV	V
powierzchnia w tys. m ²	158,5	136,9	157,5	132,0	114,8
w tym udział w %					
– handlowo-usługowe	41%	49%	37%	49%	49%
– obiekty kultury i rozrywki	4%	5%	7%	7%	9%
– obiekty gastronomiczne	0%	0%	4%	2%	3%
– hotele	30%	22%	19%	8%	9%
– biura	25%	24%	14%	17%	9%
– pasaże	0%	0%	19%	18%	21%
Razem	100%	100%	100%	100%	100%

Źródło: Informacje firm Tishman Speyer Properties/ ECE oraz obliczenia własne.

Obszar, na którym znajduje się projektowana inwestycja stanowi rozwinięcie historycznie uformowanego centrum Krakowa. Celem projektu jest doprowadzenie do powstania układu przestrzennego, który wy-



Ryc. 1. Porównanie koncepcji programu użytkowego Nowego Miasta

Źródło: Dane firm Tishman Speyer Properties/ ECE.

korzystuje i podkreśla istniejące wartości urbanistyczno-architektoniczne zabytkowego śródmieścia Krakowa, jednocześnie kształtując nowe reprezentacyjne przestrzenie na styku starej i nowej tkanki miejskiej.

Podstawowymi, deklarowanymi zasadami budowy koncepcji *Nowego Miasta* były:

- formowanie architektury na zasadach kontynuacji i integracji z przestrzenią publiczną historycznego miasta, przez zachowanie właściwej skali zabudowy, układu kwartałów, zastosowane materiały;
- ochrona zabytkowej substancji przestrzennej;
- stworzenie architektury o jakości odpowiadającej randze miejsca.

Praktyka pokazała, że realizacja tych celów jest co najmniej problematyczna.

Ewolucja koncepcji *Nowego Miasta* przedstawiała się następująco¹:

Nowe Miasto – wersja I

Podstawową koncepcją przestrzenną projektu było zorganizowanie przestrzeni wokół dwóch placów połączonych promenadą. Pierwszy z nich, przed istniejącym budynkiem starego dworca kolejowego, miał spełniać funkcję reprezentacyjną placu miejskiego, będąc zasadniczym punktem ogniskującym życie nowej części miasta. Drugi, położony u wylotu ulicy Kurniki, miał pełnić przede wszystkim funkcje komunikacyjne – umożliwiać przesiadki dla wszystkich form trans-

¹ Źródło: Informacje firm Tishman Speyer Properties/ ECE

portu publicznego i indywidualnego, oraz wyprowadzać ruch pieszy w kierunku centrum miasta. Piesza promenada prowadziła od placu do placu i dalej do nowego dworca kolejowego, łącząc go najkrótszą drogą z centrum miasta.

Projektowana zabudowa komercyjna podzielona w elewacji na wiele kamienic o historycznych proporcjach, stanowiła w istocie zespół kilku dużych, wielofunkcyjnych budowli. Ich wielkość łączną ustalono na ok. 160 000 m², na pięciu kondygnacjach: dwóch podziemnych (przy czym jedna była kondygnacją techniczno-dostawczą) i trzech nadziemnych. Powierzchnię tę wypełniono głównie funkcją usługową i handlową – łącznie 77 600 m² oraz biurową. Dodatkowo planowano dwa hotele (w standardzie 3- i 4-gwiazdkowym) oraz zespół kin. Planowane parkingi liczyły 4100 miejsc postojowych.

Pierwsze próby wynajęcia powierzchni komercyjnych pokazały, że koncepcja mija się z oczekiwaniami rynku. Zaplanowano biura, pasaż był za bardzo powyginany i za krótki. Duża liczba miejsc parkingowych wzbudziła protesty ekologów, pojawiły się też wątpliwości co do drożności układu komunikacyjnego i przeniesienia go przez układ drogowy centrum miasta.

Nowe Miasto – wersja II

Powstała nowa wersja koncepcji. Plac przed nowym dworcem został przesunięty na północ, promenada została wyprostowana i przedłużona. Zwiększyła się długość elewacji „wystawionych” na intensywny ruch pieszy, została orientacja przestrzenna w mniej powyginanym pasażu. Powierzchnia biur została ułatwiona ograniczona do 20 000 m², a wielkość parkingów do 2400 miejsc.

Problemy TSP z pozyskaniem wszystkich nieruchomości spowodowały, że na prawie trzy lata prace projektowe, ale również komercjalizacja całego projektu, zostały wstrzymane.

Nowe Miasto – wersja III

W 2002 r. TSP podjęło współpracę z niemiecką firmą ECE wraz z biurem architektonicznym IMB Asymetria z Krakowa, która zmieniała filozofię projektu – inaczej zostały rozłożone akcenty między ulicą Pawią a wewnętrzną promenadą. Przewidywane duże potoki piesze umożliwiły ulokowanie handlu i usług z dostępem bezpośrednio od ulicy Pawiej, co w znaczny sposób zaktywizuje i ożywi ruch pieszy na

tej ulicy. Ograniczono funkcje handlowo-usługowe tylko do trzech (za-
miast czterech) kondygnacji – podziemnej, parterowej i pierwszego
piętra. Zmiana sytuacji rynkowej wymusiła redukcję powierzchni biur
do 10 000 m². Utrzymano lokalizację kina w pobliżu placu przed
nowym dworcem, ale jego wielkość uległa znacznemu zmniejszeniu,
z 20 do 10 sal. Zakładając, że znaczna część odwiedzających dotrze do
Nowego Miasta dzięki komunikacji zbiorowej lub pieszo, zrezygnowano
z części miejsc parkingowych, ograniczając ich liczbę do 1500 i lokując
część z nich bezpośrednio nad kubaturą, wzdłuż torów kolejowych.
Dzięki temu możliwa była rezygnacja z budowy dodatkowych pozio-
mów parkingu nad płytą, a zatem powrót do możliwości umieszczenia
tam ewentualnego centrum kongresowego.

Nowe Miasto – wersja IV

W trakcie rozmów z lokalnymi kupcami i przedsiębiorcami, zain-
teresowanymi prowadzeniem działalności na terenie *Nowego Miasta*
okazało się, że planowane pomieszczenia są za duże, jak na ich po-
trzeby i możliwości. W nowej wersji zmniejszono wielkość pomiesz-
czeń dzięki zdublowaniu galerii wewnątrz obiektu. Działka została roz-
cięta nie jednym, a dwoma równoległymi pasażami. Przestrzeń między
nimi podzielono na prawie trzysta, przede wszystkim małych i śred-
nich pomieszczeń. Tak powstała ostatnia wersja *Nowego Miasta* – bar-
dziej dostosowana do potrzeb lokalnego rynku i bardziej przyjazna lo-
kalnym kupcom.

W stosunku do poprzedniej wersji większość parametrów nie
uległa zmianie. Wzrosła oczywiście powierzchnia wewnętrznych
ciągów komunikacyjnych, z 12 300 m² do 16 400 m², handlu i usług nie-
znacznie wzrosła z 53 700 m² do 58 400 m², ale wielkość biur, kina, czy
liczba parkingów pozostały bez zmian.

2.2.3. Sytuacja prawno-własnościowa terenów

Dominującym właścicielem terenów w obszarze Krakowskiego
Centrum Komunikacyjnego był Skarb Państwa. Istotne dla realizacji
przedsięwzięcia było jednak to, że grunty będące własnością Skarbu
Państwa znajdowały się w wieczystym użytkowaniu różnych insty-
tucji, w tym: PKP, Poczty Polskiej oraz Ministerstwa Obrony Narod-
wej. Grunty własności gminy Kraków były zarządzane przez Zarząd
Budynków Komunalnych oraz PUM „Stare Miasto”.

Struktura własnościowa terenów przedstawiała się następująco:

Tabela 4

Struktura własnościowa terenów Nowego Miasta

Własność	Udział w powierzchni w %
Skarb Państwa	65
Gmina miejska Kraków	16
Prywatni właściciele	13
Kościół (zgromadzenia zakonne)	6

Struktura własności była zatem względnie jednolita, jak na warunki Krakowa. Dodatkowym atutem był uregulowany stan prawny. Zasadnicza część terenów (ok. 12 ha) pod inwestycje Nowego Miasta przewidziane do realizacji przez firmę Tishman Speyer Properties pozostawała w wieczystym użytkowaniu Polskich Kolei Państwowych. Podstawowym problemem opóźniającym podjęcie inwestycji było pozyskanie tych terenów w warunkach zachodzących procesów restrukturyzacji PKP. W tej kwestii deweloper nie uzyskał realnego wsparcia ze strony władz PKP.

Nie bez znaczenia w pozyskaniu terenów gminy Kraków pozostawały zmiany władz samorządowych, a także odmienne podejście do wyceny wartości gruntów przy tej skali inwestycji. W związku z koniecznością przeniesienia dworca autobusowego PKS ze strony zachodniej na wschodnią KCK niezbędna była umowa z PKS. Dość długo trwały także negocjacje w sprawie nieruchomości Poczty Polskiej. Praktycznie dopiero w końcu 2002 r. firma Tishman Speyer Properties uzyskała możliwość dysponowania całością terenów inwestycyjnych niezbędnych pod Nowe Miasto.

2.2.4. Tło społeczno-gospodarcze projektu

Poszukiwania inwestora strategicznego dla obszaru KCK rozpoczęto już w 1997 r. W tym czasie Polska była postrzegana przez inwestorów zagranicznych jako kraj o pozytywnych tendencjach rozwoju, co zaowocowało lokalizacją inwestycji firm z USA, w tym także w Krakowie (Delphi, Motorola). Istotny wpływ miało wejście Polski do NATO oraz przewidywana akcesja do Unii Europejskiej. Firma Tishman Speyer Properties z udziałem zespołu doradców oceniała optymistycznie możli-

wość realizacji przedsięwzięcia zarówno w aspekcie ekonomicznej efektywności, jak i terminowej realizacji. W tych latach notowany był szybki wzrost PKB, duży ruch na rynku nieruchomości oraz wzrastający popyt na powierzchnie komercyjne (handlowe, usługowe i biurowe).

Pozytywna ocena dotyczyła także aglomeracji krakowskiej w kontekście jej związków z aglomeracją katowicką, jak i potencjału samego Krakowa w szerszym kontekście regionalnym. Pod uwagę brano planowany rozwój międzynarodowego lotniska w Balicach, budowę bezpośredniego połączenia kolejowego obszaru KCK i lotniska oraz rozbudowę autostrady A2. W tym kontekście strategiczny obszar Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego pełniłby istotne funkcje międzynarodowego i międzyregionalnego węzła komunikacyjnego.

Podmiotem, który zarządzał terenami KCK oraz organizował proces selekcji inwestora strategicznego była Spółka „Krakowskie Centrum Komunikacyjne” sp. z o.o. z udziałem Skarbu Państwa reprezentowanym przez wojewodę małopolskiego, gminy miejskiej Kraków oraz PKP.

Po 1998 r. firma Tishman Speyer Properties z USA, zaczęła jednak działać w całkowicie nowym otoczeniu, odmiennym od standardów rozwiniętych rynków nieruchomości w warunkach istotnych zmian struktur władających terenami Nowego Miasta, jak i przy braku spójnej wizji udziałowców spółki KCK zarządzającej terenami. Spółka „Krakowskie Centrum Komunikacyjne” sp. z o.o. nie odegrała zakładanej roli w realizacji analizowanego projektu.

Wspólnicy nie wypełnili zobowiązań przekazania praw do wymaganych terenów. Zachodząca restrukturyzacja PKP oraz zmiana funkcji właścicielskich wojewody utrudniały negocjacje z użytkownikiem podstawowej części terenów. Powyborcze zmiany we władzach samorządowych Krakowa także wpłynęły na konieczność renegocjowania przez TSP dotychczasowych uzgodnień z gminą.

Na powyższe warunki nałożyły się niekorzystne trendy w sytuacji gospodarczej Polski wpływające na rynek nieruchomości komercyjnych, zmiany w sytuacji gospodarczej regionu oraz zachodzący proces przenoszenia siedzib różnych instytucji finansowych z Krakowa do Warszawy, obniżający popyt na powierzchnie biurowe.

Rozwój konkurencyjnych wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych, a także biurowych w Krakowie w latach 1998–2003 oraz brak postępu w realizacji inwestycji wiążących obszar KCK z regionem spowodował konieczność dokonywania kolejnych zmian w programie użytkowym projektu.

2.2.5. KCK/Nowe Miasto – partnerstwo publiczno–prywatne

Mimo problemów w pozyskiwaniu nieruchomości oraz występujących opóźnień przedsięwzięcie przyniosło nowe doświadczenia i rozwiązania dla formuły partnerstwa publiczno-prywatnego (ppp).

W przypadku projektu KCK/Nowe Miasto podstawowe elementy formuły (ppp) przedstawiały się następująco:

Dla realizacji projektu Tishman Speyer Properties L.L.C. utworzył z Miastem w 1998 r. spółkę TST Polska 1 Sp. z o.o., do której Miasto wniosło tereny o wartości 11,2 mln zł. Projekt *Nowe Miasto* zakładał budowę obiektów kubaturowych o wartości 750 mln USD. Aktualnie deklarowana wartość przyszłych inwestycji wynosi ok. 300–350 mln USD.

Inwestycje komunikacyjne na terenie i wokół obszaru *Nowego Miasta* są inwestycjami Miasta Krakowa, stanowiąc część większego przedsięwzięcia Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

Zgodnie z ustaleniami postępowania ofertowego firma TSP zobowiązała się do współfinansowania inwestycji komunikacyjnych w obszarze KCK na kwotę 28 mln USD, jednak nakłady te miały podlegać zwrotowi np. w formie umorzenia podatku od nieruchomości użytkowanych przez TSP.

Dla koordynacji prac inwestycyjnych oraz zapewnienia udziału finansowego inwestora inwestycji komunikacyjnych związanych z obszarem KCK/Nowe Miasto, w październiku 2001 r. między TST Polska 1 Sp. z o.o. oraz Miastem Kraków została zawarta umowa infrastrukturalna, która określa zakres rzeczowy inwestycji infrastrukturalnych i ich harmonogram, sposób przekazywania nieruchomości oraz bezzwrotne dofinansowanie części zadań inwestycyjnych przez TST Polska 1 w kwocie 17,5 mln zł (por. tab. 5).

W zakres dofinansowania wchodzi realizacja prac projektowych na kwotę ok. 1 mln zł oraz dofinansowanie wybranych zadań inwestycyjnych na kwotę 16,5 mln zł. Dla usprawnienia koordynacji prac projektowych Miasto Kraków zleciło wykonanie wybranych projektów objętych dofinansowaniem firmie TSP, której zespoły projektowe przygotowują koncepcję *Nowego Miasta*.

Współpraca obu partnerów przy realizacji projektu obejmuje także PKS i Urząd Marszałka Małopolski w zakresie działań związanych z przeniesieniem centralnego dworca autobusowego na wschodnią stronę KCK. W maju 2003 r. Miasto Kraków zbyło na rzecz TSP L.L.C. swoje udziały w spółce TST Polska 1 Sp. z o.o., w wyniku czego inwestor dysponuje obecnie własnością wszystkich terenów przewidzianych dla realizacji *Nowego Miasta*.

Tabela 5

Nakłady na wybrane inwestycje związane z projektem KCK/Nowe Miasto

Opis zadania	Finansuje	Nakłady ogółem 2003-2005 w mln zł	Nakłady poniesione do 31.08.03 w mln zł	Przewidywany termin oddania do eksploatacji
Krakowski Szybki Tramwaj	Gmina Miejska Kraków	241,7	2,5	2006
Trasa Centralna ul. Wita Stwosza – odcinek ul. Powstania Warszawskiego – Lubomirskiego – ul. Wita Stwosza – Al. 29 Listopada	Gmina Miejska Kraków	44,1	3,7	2004
Układ komunikacyjny na terenie KCK	Gmina Miejska Kraków	71,2		2005
Bezzwrotne współfinansowanie TSP – prace projektowe oraz realizacja inwestycji	TSP	(w tym TSP: 17,5)	0	
Centralny Dworzec Autobusowy	Spółka z udziałem wojewody, gminy Kraków, PKS	20,0	0	2004/2005
Rozbudowa i modernizacja systemów uzbrojenia wodociągowego, kanalizacyjnego, ciepłowniczego, elektroenergetycznego	Gmina Miejska Kraków MPWiK, MPEC, ZE, prywatni inwestorzy	20,0	–	

Źródło: Dane Urzędu Miasta Krakowa oraz Agencji Rozwoju Miasta.

W ramach bieżącej współpracy inwestora oraz władz samorządowych i służb miejskich prowadzona jest koordynacja zadań w obszarze KCK zarówno w aspektach planistyczno-projektowych, jak i realizacyjnych.

3. Krakowskie Centrum Komunikacyjne – instrumenty planistyczne i strategiczne

Analiza procesu przygotowania i prowadzenia projektu inwestycyjnego KCK/Nowe Miasto wskazuje na względnie małą skuteczność klasycznych instrumentów planowania przestrzennego (studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, plan ogólny zagospodarowania przestrzennego, plany miejscowe). W szczególności ambiwalentnie rysuje się ocena roli planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego jako narzędzia kontroli zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Raczej ogólne zapisy tego planu miały dla projektowania tej inwestycji wiele zalet umożliwiających elastyczne kształtowanie koncepcji programowej (o czym świadczą kolejne wersje założeń projektu), ale z kolei nie dawały podstawy do czytelnego określenia koncepcji przestrzeni publicznych, co jest obecnie jednym z podstawowych mankamentów projektu, podkreślanym zarówno przez opinię publiczną, jak i środowisko zawodowe. Stworzyło to szczególne problemy po podjęciu decyzji o przeniesieniu głównego dworca autobusowego z zachodniej na wschodnią stronę KCK.

W momencie składania przez firmę Tishman Speyer Properties wniosku o wydanie decyzji WZiZT obowiązywał *Miejscowy Plan Ogólny Zagospodarowania Przestrzennego* uchwalony przez Radę Miasta Krakowa w listopadzie 1994 r. Dla wskazanego obszaru plan ten ustalał szczegółową strukturę przestrzenną zagospodarowania, intensywność wykorzystania terenu, linie rozgraniczające tereny o różnym sposobie użytkowania, linie zabudowy, układ komunikacyjny oraz rozmieszczenie podstawowych składników infrastruktury technicznej. W ramach obszaru KCK wyznaczono obszary: mieszkaniowo-usługowy, usług publicznych, usług komercyjnych, miejskiej zieleni publicznej, urządzeń infrastruktury technicznej i komunikacyjnej. Dodatkowo na obszarze KCK wyznaczono strefę rewaloryzacji wysokich wartości kulturowych, ochrony wartości kulturowych, ochrony zieleni i ochrony ekologicznej, kontynuacji istniejącego układu urbanistycznego, rekompozycji układu, rekultywacji terenów poprzemysłowych, ochrony sylwety

miasta, intensywności wielkomiejskiej i miejskiej. Elastyczne ustalenia Miejsowego Planu Ogólnego Zagospodarowania Przestrzennego z 1994 r. miały również pozytywny wpływ na opracowanie pierwszej koncepcji *Nowego Miasta*.

Obszar KCK traktowany był w planie z 1994 r. jako obszar strategiczny, co pozwalało inwestorowi na opracowanie dla danego obszaru *Koncepcji Zagospodarowania Terenu*, która po zatwierdzeniu przez Zarząd Miasta Krakowa stała się podstawą prawną do wydawania decyzji ustalającej warunki zabudowy i zagospodarowania terenu.

W czerwcu 1996 r. w Pracowni Studialno-Projektowej Wydziału Architektury UMK powstał *Plan Koordynacyjny*, będący swego rodzaju substytutem planu miejscowego dla terenu Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego wykonany na podstawie koncepcji arch. Loeglera z 1995 r. Zawarta w *Planie Koordynacyjnym* propozycja planu regulacyjnego stanowiła podstawę do decyzji w planie miejscowym. *Plan Koordynacyjny* po korektach i zatwierdzeniu przez Radę Nadzorczą Spółki Krakowskie Centrum Komunikacyjne przyjęto jako podstawę Koncepcji Zagospodarowania Terenu. W 1998 r. została wydana decyzja o *Warunkach Zabudowy i Zagospodarowania Terenu*.

Zarząd Miasta zatwierdzając Koncepcję Zagospodarowania Terenu oraz wydając decyzję WZiZT zobowiązał inwestora do wykonania *Studium Komunikacyjnego*. Wynikało to z braku ścisłych powiązań Planu Ogólnego z aktualną polityką miasta w zakresie transportu. Zatwierdzenie Studium Komunikacyjnego przez Zarząd Miasta warunkowało wydanie decyzji WZiZT dla inwestycji infrastruktury komunikacyjnej w obszarze KCK.

Na koncepcję urbanistyczno-architektoniczną *Nowego Miasta* pozytywny wpływ miały ustalenia Planu Ogólnego z 1994 r. dotyczące zachowania wartości kulturowych i ciągłości historycznej przestrzeni. Można stwierdzić, że kolejne koncepcje programowo-przestrzenne Nowego Miasta opracowywane przez zespół projektowy inwestora uwzględniały zarówno zmieniające się warunki rynkowe dla realizacji tego typu inwestycji, jak i coraz bardziej wpasowywały się w wytyczne Planu Ogólnego uwzględniając specyfikę newralgicznego obszaru Miasta.

Jednak nadal podstawowym brakiem w instrumentarium jest to, że dotychczas nie została wypracowana wspólna, jednolita koncepcja przestrzenno-architektoniczna obszaru KCK oraz stref sąsiadujących, uwzględniająca zmiany w koncepcjach i rozwiązaniach projektowych dla poszczególnych zadań inwestycyjnych, które zaszły w czasie przygotowania projektu. Sposób rozwiązania ogólnodostępnej przestrzeni

miejskiej jest niezbędną wizytówką miasta, jest pod względem funkcjonalnym wejściem, wyjściem i tranzytem dla użytkowników, pasantów i turystów, którym należy się współczesne rozwiązanie architektoniczne.

Właśnie teraz, na etapie podejmowania realizacji inwestycyjnych zamierzeń po wschodniej stronie miasta – jest jedyna szansa uzyskania właściwego standardu wyposażenia przestrzeni miejskiej w takie elementy, które określą jakość użytkowania w ramach możliwego rozwiązania przestrzennego. Rozwiązanie tych kwestii leży w interesie miasta, w celu zaspokojenia jego potrzeb programowo-funkcjonalnych i należytego odbioru wartości przestrzennych i estetycznych (zagospodarowanie „parteru miasta”; posadzka, pochylnie, mała architektura, zieleni). Dlatego też niezbędne jest w szczególności:

- opracowanie koncepcji urbanistycznej obejmującej określenie ciągów pieszych, placów, układu komunikacyjnego, drogowego i szynowego oraz rowerowego na tle projektowanych i istniejących obiektów kubaturowych w granicach obszaru;

- opracowanie rozwiązań dla powiązania Trasy Galicyjskiej/ul. Wita Stwosza z obszarem dworca autobusowego i kolejowego, lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej, dostępności parkingów oraz dostępności terenów powojaskowych;

- opracowanie układu pieszych powiązań w obszarze *Nowe Miasto*, dworce, część wschodnia;

- rozwiązanie strefy wejścia/wyjścia po stronie zachodniej z dworców (wielkość oraz proporcje nowego Placu Dworcowego, a także sposobu jego powiązania z istniejącym Placem Dworcowym) przez tzw. Galerię i wzdłuż ul. Pawiej.

Miasto powinno wywierać wpływ na prowadzenie przez inwestora strategicznego skutecznej kampanii promocyjnej oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych. Warto także rozważyć możliwość współuczestniczenia w opracowaniu przyszłego planu miejscowego osób zaangażowanych w dotychczasowe opracowania, przez ich udział np. w seminarium/warsztatach na temat projektu regulacyjnego dla obszaru, jako wytycznej do planu miejscowego. Wspomniane opracowania szczegółowe powinny stanowić podstawę sformułowania wytycznych do przygotowania planu miejscowego i projektów miejskich. Całościowe opracowanie powinno być przedmiotem obrad MKUA.

Nakładanie się przygotowania i realizacji poważnych inwestycji infrastrukturalnych wymagających współdziałania wielu partnerów na prace programowe i projektowe Nowego Miasta spowodowały, że pod-

stawowego znaczenia nabrały instrumenty strategicznego zarządzania projektem KCK/*Nowe Miasto* jako całością, a raczej ich brak w tym przypadku.

O ile można przyjąć, że koncepcja *Nowego Miasta* jako odrębnego obszaru zagospodarowywanego przez inwestora strategicznego rysuje się w miarę spójnie, o tyle przedsięwzięcia realizowane w ramach przebudowy układu komunikacyjnego całego obszaru KCK nie zachowują wzajemnej spójności między sobą, jak i spójności z koncepcją przestrzenno–architektoniczną *Nowego Miasta*. Dotyczy to zwłaszcza rozwiązań przestrzeni publicznych.

Główną ideą *Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego* było zintegrowanie systemów układu drogowego, szynowego, pieszego, rowerowego w obszarze po zachodniej i wschodniej stronie wiązki torów kolejowych, stanowiących kanwę dla prawidłowej obsługi towarzyszących urządzeń dworca kolejowego, dworców autobusowych, miejskiej komunikacji, koniecznej infrastruktury technicznej oraz nowego kompleksu usługowego *Nowego Miasta*.

Sztynność procedur i zasad budżetowych samorządów lokalnych, skomplikowane procedury korzystania z zewnętrznych źródeł finansowania (EBOR), rozproszenie działań i decyzji w ramach służb Urzędu Miasta, konieczność posilkowania się jednostkami zewnętrznymi (Agencja Rozwoju Miasta) w celu koordynacji wybranych inwestycji utrudniają funkcjonowanie samorządu jako partnera w wielkoskalowych projektach inwestycyjnych.

W przypadku tego typu projektów samorząd bardzo często występuje w dość nieczytelnej roli wspóln inwestora, współprojektanta i jednocześnie organu, który wyznacza ramy dla realizowanego przedsięwzięcia stosując określone prawem instrumenty planowania przestrzennego. Niezbędne jest dokonanie oceny, czy celowe jest zaangażowanie samorządu w tego typu komercyjnych przedsięwzięciach, a w przypadku podjęcia decyzji o zaangażowaniu klarowny podział ról.

Jednoznaczne określenie ról i odpowiedzialności w przygotowaniu i realizacji tego typu projektów, restrukturyzacja potencjału urzędu dla poprawy efektywności koordynacji i nadzoru nad przedsięwzięciami inwestycyjnymi jest wymogiem gospodarki rynkowej. Zewnętrzny inwestor strategiczny jest zainteresowany przede wszystkim ekonomiczną efektywnością przedsięwzięcia.

Dbłość o zachowanie jakości przestrzeni miejskiej jest głównie domeną samorządu, a narzędziem, które temu służy jest miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Dlatego, jak słusznie podkreślono w opinii Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej Miasta Krakowa z 12 grudnia 2002 r. „w świetle problemów dotyczących obszaru tworzącego strukturę centrotwórczą miasta wokół KCK niezbędne jest opracowanie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub planu koordynacyjnego obejmującego tereny realizacji zamierzeń komunikacyjnych, dworców, strategicznych zespołów parkowania oraz objętych wydanymi decyzjami WZiZT dla inwestorów strategicznych”. W rezultacie plan ten jest traktowany jako jeden z priorytetów w opracowywanym obecnie miejskim programie prac planistycznych.

Wnioski

Porównanie wybranego przykładu wielkoprzestrzennego projektu inwestycyjnego z podobnymi projektami zrealizowanymi w śródmieściach metropolii europejskich prowadzi do następujących wniosków:

1. Projekty wielofunkcyjnych centrów komercyjnych zintegrowanych ze śródmiejskimi węzłami transportu stanowią ważny instrument regionalnej i lokalnej polityki przestrzennej służącej wzmocnieniu konkurencyjności obszarów węzłowych metropolii.
2. Wymienione projekty spełniają tę funkcję, ponieważ:
 - są powiązane z programami modernizacji kolei prowadzonymi w skali europejskiej i programami rewitalizacji miejskiej, wspomaganyymi instrumentami polityki przestrzennej państwa;
 - odznaczają się dużą atrakcyjnością przestrzeni publicznych, programu użytkowego i formy architektonicznej;
 - w ich prowadzeniu zastosowano – w ramach formuły partnerstwa publiczno-prywatnego (ppp) – rozwiązania organizacyjno-finansowe umożliwiające wysoki poziom efektywności ekonomicznej inwestycji;
3. Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne planowane i realizowane w strefach śródmiejskich polskich miast mogą odegrać znaczną rolę w racjonalizowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej obszarów metropolitalnych, a w konsekwencji podniesienia konkurencyjności polskiej przestrzeni regionalnej pod warunkiem, że:
 - uzyskają wsparcie ze szczebla polityki regionalnej (postulat ten uzasadniają doświadczenia europejskie);
 - samorząd lokalny zastosuje nowe procedury i nowoczesne instrumenty sterowania rozwojem (głównie inicjujące rozwój in-

strumentów urbanistyki operacyjnej: plany działań, programy operacyjne, projekty studialne) i odpowiednio zrewiduje/zaktualizuje klasyczne instrumenty służące kontroli zmian w zagospodarowaniu przestrzennym;

- stosowanie wymienionych instrumentów umożliwi samorządowi lokalnemu znalezienie racjonalnego kompromisu (zasada racjonalnego kompromisu) między wymaganiami prywatnych inwestorów (zwłaszcza postulatami dużych korporacji deweloperskich) – wynikających przede wszystkim z praw rynku a dobrem publicznym.
4. Przebudowa obszarów wokół dworców kolejowych wykracza poza możliwości samorządów lokalnych, a jednocześnie warto podkreślić, że rozwiązanie tego problemu ma znaczenie dla polityki regionalnej. Centra zintegrowanego transportu mogą odegrać ważną rolę jako węzły głównej infrastruktury regionalnej w bipolach obszarów aglomeracji miejskich. Centra takie powinny przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności przestrzeni publicznych o znaczeniu regionalnym, a przyjmując, że atrakcyjność przestrzeni jest istotnym czynnikiem jej konkurencyjności, tym samym można uznać, że jest to jeden ze sposobów podnoszenia poziomu konkurencyjności regionu. Wynika stąd, że omawiane projekty stanowią przykład przenikania się zakresów kompetencyjnych polityki lokalnej i regionalnej. Tym samym, projekty miejskie odpowiadające tym zadaniom mogą mieć zarazem charakter projektów regionalnych. Ma to określone konsekwencje dla zarządzania tymi projektami, co z kolei powinno wpłynąć na stosowne modyfikacje w naszym warsztacie planistycznym i projektowym. Stąd wniosek, że przestrzeń publiczna węzłów transportu powinna stać się problem planowania metropolitalnego, a więc – tym szczeblem planowania przestrzennego, który w naszym systemie planistycznym dotychczas nie istnieje. To jeszcze jeden z argumentów przemawiających za uwzględnieniem kwestii planowania metropolitalnego w kolejnej reformie naszego systemu sterowania gospodarką przestrzenną.
5. Przestrzeń publiczna węzłów transportu jest problemem metodologicznym z zakresu kojarzenia warsztatów planowania przestrzennego, klasycznego projektowania urbanistycznego i planowania strategicznego. Szanse wykreowania atrakcyjnych przestrzeni publicznych wiążą się z odpowiedziami na następujące pytania:
- czy w projektowaniu przebudowy terenów potencjalnych centrów komunikacyjnych, miasto może całkowicie oddać inicjatywę korporacjom deweloperskim?

- jaka jest dotychczasowa skuteczność instrumentów inicjowania i kontrolowania tego rodzaju projektów i jak można ją poprawić? W szczególności, naszą uwagę należy skupić na kwestii: jak poprawić przydatność w tej mierze planów miejscowych i konkursów urbanistycznych? (przestrzeń publiczna węzłów transportu jako problem planowania miejscowego). Przedstawienie przekonującej odpowiedzi na ostatnie pytanie wykracza poza ramy pracy. Wymaga bowiem zarówno pogłębionej analizy różnych technik zapisu planów miejscowych stosowanych w naszej praktyce, jak i analizy porównawczej sposobów regulowania podstawowych parametrów funkcjonalno-przestrzennych omawianych potencjalnych inwestycji, które w świetle obowiązującego prawa – można określić dopiero na etapie ustalania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.
6. Potwierdzając szczególne znaczenie omawianych projektów dla rozwoju metod sterowania zmianami w zagospodarowaniu przestrzennym naszych obszarów metropolitalnych uzasadniamy tym samym celowość podjęcia dalszych badań, które mogłyby pomóc w opracowaniu nowych instrumentów, kojarzących narzędzia urbanistyki klasycznej z urbanistyką operacyjną. Instrumenty te powinny przyczynić się do bardziej skutecznego oddziaływania przez władzę publiczną na rezultaty omawianych projektów miejskich. Wiąże się to w znacznej mierze z koniecznością przywrócenia w naszej praktyce planowania przestrzennego respektowania zasad sztuki urbanistycznej. Wynika stąd również potrzeba zmiany relacji między planowaniem przestrzennym a projektowaniem urbanistycznym.

Dotychczasowe rozważania wskazują, że w poszukiwaniu rozwiązań problemu kształtowania przestrzeni publicznych związanych z dworcami kolejowymi przydatność stosowanych obecnie instrumentów planowania miejscowego jest raczej skromna – aby nie rzec – znikoma. Można nawet zaryzykować tezę, że ze względu na specyfikę tego rodzaju projektów inwestycyjnych kształt tych przestrzeni publicznych niejako wymyka się spod kontroli mechanizmów regulacyjnych urbanistyki, co najmniej z czterech przyczyn:

- pewnej rutyny dominującego obecnie warsztatu urbanistycznego, która wyraża się m.in. unikaniem wyraźnych zapisów dotyczących zasad kształtowania tego rodzaju przestrzeni publicznych;
- trudności, jakie napotykają wszelkie próby wprowadzania takich dyrektyw kompozycyjnych w sytuacji, gdy planista nie dysponuje jeszcze informacjami o zamierzeniach potencjalnych inwestorów,

co do rodzajów przyszłego użytkowania (z kolei brak takich zapisów utrudnia możliwość wprowadzania bardziej konkretnych regulacji kompozycyjnych na etapie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu inwestycji);

- ogólnikowości lub enigmatyczności zapisów, jakie w odniesieniu do tej sfery polityki przestrzennej miasta można znaleźć w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (studium gminne rzadko podejmuje próbę określania zasad budowania systemu przestrzeni publicznych i konkretyzowania tych zasad w odniesieniu do ważniejszych ogniw tego systemu);
 - niewielkiej efektywności konkursów urbanistyczno-architektonicznych jako procedur, które – przynajmniej teoretycznie – powinny pomagać w definiowaniu kształtu – a szerzej – zasad strukturalnych sieci przestrzeni publicznych związanych z interesującymi nas terenami;
 - przyczyna być może najważniejsza, wynikająca niejako z samej istoty procesu projektowania w dziedzinie architektury i urbanistyki, który jest przede wszystkim procesem twórczym, trudno poddającym się sztywnym, zazwyczaj, schematom regulacji; analiza „sztandarowych” przykładów architektury podróży wykazuje, że są to przede wszystkim rozwiązania o wysokim poziomie innowacyjności, kreujące w pewnym sensie nowy model przestrzeni publicznej, w którym indywidualność formy architektonicznej odgrywa rolę niemal pierwszorzędą.
7. W przypadku KCK dekonstrukcja na rynku inwestycji budowlanych wpłynęła niekorzystnie na proporcje między inwestycjami publicznymi (głównie infrastruktura techniczna) a inwestycjami prywatnymi/kommercyjnymi. Innymi słowy w miarę ewolucji projektu pogarszał się (z punktu widzenia interesów miasta) wskaźnik dźwigniowy inwestycji.

Literatura

- Bacon E., 1967, *Design of Cities*. The Viking Press, New York, N.Y.
- Bauman Z., 2000, *Globalizacja*. Państwowy Instytut Wydawniczy, (tyt. oryginału: *Globalization, the human consequences*). Polity Press & Blackwell Publishers Ltd, 1998).
- Benevolo L., 1995, *Miasto w dziejach Europy*. Wydawnictwo Krąg, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa, (org.: *La città nella storia D'Europa*). Gius, Laterza & Figli, Spa, Roma-Bari, 1993.
- Buchanan P., 1995, *Crossroads of Europa*. Architecture, January 1995.

- Building Stockholm*, 1986, City of Stockholm, Department of Planning and Building Control, The Committee for Research on Stockholm.
- City Changes – Architecture in the City of London 1985 1995*, Edited by Richard Burdett, 1994.
- Copenhagen Municipal Plan 1993*, June 1993, The Municipal Corporation, The Lord Mayor's Department.
- Domus dosier: Alta velocita – High speed* nr 4/IV, Editoriale domus, Mediolan, 1996.
- Drehscheibe Berlin – Lehrter Bahnhof – DB Projekt*, Knoten Berlin, Deutsche Bahn Gruppe, Info Box.
- Ghirardo D., 1999, *Architektura po modernizmie*. Wydawnictwo VIA, Toruń, Wrocław, (tyt. Originalu: *Architecture after modernism*). Thames and Hudson Ltd. 1996.
- Górecka-Czuryło M., 2001, *Złote Tarasy*. Architektura murator, 10.
- Gruen V., 1964, *The Heart of Our Cities, The Urban Crisis: Diagnosis and Cure*. New York, Simon Schuster.
- Gruen V., 1972, *Centres for the Urban Environment, Survival of Cities*. Stanford, Connecticut.
- Engrand G., 1994, *Euralille, The Future of the Lille Metropolitan Area*, [w:] Ave G., Corsico F. (eds.) *Marketing Urbano*, Torino Incontra, Turyn.
- Harvey D., 1989, *The Condition of Postmodernity*. Basil Blackwell.
- Jałowiecki B., 1996, *Spółeczne wytwarzanie przestrzeni w okresie transformacji systemowej*, [w:] Kochanowski M. (red.). *Nowe uwarunkowania rozwoju i kształtowania miast polskich*, Biuletyn KPZK PAN, z. 175, Warszawa.
- Jodidio F., 1998, *Nowe Formy – Architektura lat dziewięćdziesiątych XX wieku*. Muza SA i Taschen, (tyt. org.: *New Forms*). Benedikt Taschen Verlag GmbH, Köln.
- Johnson-Marshall P., 1966, *Rebuilding the Cities*. Edinburgh, At the University Press.
- Juchnowicz S., 1965, *Metoda wyznaczania zasięgu obszarów centrów miejskich*. Politechnika Krakowska, Zeszyt Naukowy nr 12.
- Juchnowicz S., 1971, *Śródmieścia miast polskich (Studia nad kształtowaniem i rozwojem centrów)*. Ossolineum, Wrocław.
- Markowski T., 1999, *Zarządzanie rozwojem miast*. Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Markowski T., 2001, (red.) *Rozwój regionalny i przestrzeń publiczna*. Biuletyn KPZK PAN, z. 194, Warszawa.
- Markowski T., 2001, *Przestrzeń publiczna w ekonomice rozwoju miast*, [w:] Markowski T. (red.), *Rozwój regionalny i przestrzeń publiczna*, Biuletyn KPZK PAN, z. 194, Warszawa.
- Ostrowski W., 1975, *Urbanistyka współczesna*. Arkady, Warszawa.
- Ostrowski W., 1980, *Zespoły zabytkowe a urbanistyka*. Arkady, Warszawa.
- Papadakis A., 1991, *Architectural Design for Today*. Pierre Terrail, Cambridge-Paris
- Wyżykowski A., Zuziak Z.K., 1999, *Nowe przestrzenie publiczne – wielokulturowość a kreacja urbanistyczna*, [w:] *Czynnik kreacji w projektowaniu urbanistycznym*, Zeszyty Naukowe Instytutu Projektowania Urbanistycznego, Wydział Architektury Politechniki Krakowskiej, Nr 6/99 – Materiały konferencyjne.

- Zuziak Z. K., 1996, *Centra zintegrowanego transportu jako problem urbanistyczny*, referat na międzynarodową konferencję naukową pt.: *Zagadnienia komunikacji w planowaniu przestrzennym i projektowaniu urbanistycznym w aspekcie zagrożeń dla środowiska – konfrontacja badań Wschód-Zachód*, zorganizowaną przez Instytut Projektowania Miast i Regionów Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej oraz Sekcję Planowania Przestrzennego Komisji Urbanistyki i Architektury Oddz. PAN w Krakowie, 6-7 grudnia 1996.
- Zuziak Z.K., 1998, *Centra zintegrowanego transportu cz. II*, referat własny na II. Międzynarodową Konferencję Naukową *Transformacja struktury miejskiej jako efekt przemian gospodarczych* – zorganizowaną przez Instytut Projektowania Miast i Regionów Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej oraz Sekcję Planowania Przestrzennego Komisji Urbanistyki i Architektury Oddz. PAN w Krakowie, 27 listopada 1997; skrót referatu publikowany w Materiałach II Międzynarodowej Konferencji Naukowej nt.: *Transformacja struktury miejskiej jako efekt przemian gospodarczych*; pod red. B. Bartkowicz, Wyd. Instytut Projektowania Miast i Regionów WAPK, Kraków, 1998.
- Zuziak Z. K., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Politechnika Krakowska, Zeszyty Naukowe, Monografia 236, Kraków 1998.