

ADAM ŻABIŃSKI\*

STRATEGICZNE PROJEKTY URBANISTYCZNE  
W PRZESTRZENI MIASTA I PLANOWANIU JEGO  
ROZWOJU. WSTĘP DO PORÓWNIANIA PRZYKŁADÓW  
LUBLANY I KRAKOWA

---

STRATEGIC URBAN PROJECTS IN ARCHITECTURE  
AND DEVELOPMENT OF THE CITY. INTRUCTION TO  
COMPARISION OF LJUBLJANA AND CRACOW CASES

Streszczenie

W artykule zaprezentowano strategiczne projekty urbanistyczne występujące na terenie Lublany oraz Krakowa. Dokonano krótkiej charakterystyki tych inwestycji i przedstawiono tło w postaci wybranych tendencji i sił wpływających na rozwój miasta.

*Słowa kluczowe: strategiczne projekty urbanistyczne, projekty miejskie, planowanie strategiczne, projektowanie strategiczne, Lublana, Kraków*

Abstract

This paper presents strategic urban projects that are present in cities: Ljubljana and Cracow. Through short characteristic of these enterprises and with a use of sketch of the forces that influence development of cities author made an introduction to comparison studies of this topic.

*Keywords: strategic urban projects, urban projects, strategic planning, strategic urban design, Ljubljana, Kraków*

---

\* Mgr inż. arch. Adam Żabiński, studia doktoranckie, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

## 1. Wstęp

Obserwując współczesne miasta Europejskie, nie sposób zignorować pojawiających się na ich terenie wielkich inwestycji przestrzennych, przedsięwzięć nowego typu. Ich obecność wpływa nie tylko na wykreowanie nowego oblicza całych dzielnic, ale również są one wehikułami<sup>1</sup> zmian w kontekście społecznym, ekonomicznym oraz politycznym. Ich zwolennicy lubią podkreślać rolę, jaką odgrywają te projekty przy realizacji wizji i aspiracji lokalnej społeczności, przemian cywilizacyjnych, transformacji przestrzennej i szeroko rozumianej innowacji. Megainwestycje urbanistyczne, te nowe zwierzęta<sup>2</sup> w menażerii miejskich typologii, są obecnie przedmiotem dociekań naukowych szerokiego kręgu badaczy zajmujących się problematyką planowania przestrzennego na całym świecie.

Celem niniejszego artykułu jest wstępne rozpoznanie cech charakteryzujących Strategiczne Projekty Urbanistyczne w Europie Środkowej i w tym celu zaprezentowano przykłady Lublany i Krakowa. Ponieważ stolica Słowenii jest jeszcze stosunkowo mało rozpoznana (szczególnie w zakresie projektów strategicznych) w polskojęzycznej literaturze dotyczącej sztuki budowania miast, zdecydowano się uzupełnić jej opis skróconą historią rozwoju tego ośrodka.

### 1.1. Teoria i aparat pojęciowy

Pojęcie Strategicznego Projektu Urbanistycznego (w dalszej części artykułu posłużono się skrótem SPU) zdefiniować można za Oosterlynck i van den Broeck<sup>3</sup> jako „katalizator strukturalnych zmian wpływający w konkretny sposób na przestrzenny i społeczny kontekst”, który „ze względu na swój kompleksowy i wielowymiarowy charakter jest generatorem synergii pomiędzy aspektami: społecznymi, kulturalnymi, ekonomicznymi i przestrzennymi”. Można zauważyć, że jako element struktury miasta należy zaklasyfikować go do obiektów wyłamujących się tradycyjnym metodom interpretowania tkanki miejskiej. Jego obecność świadczy o stopniowym przejściu w stronę „urbanistyki strategicznej”<sup>4</sup>, będącej integracją strategicznego modelu planowania przestrzennego z architektoniczno-urbanistyczną aktywnością projektową. Co podkreślają wszyscy naukowcy, ma to związek z nowymi siłami oddziaływanymi na sposób, w jaki miasto się rozwija.

W interpretowaniu SPU szczególnie pomocna jest teoria „miejskich artefaktów” Rossiego, która pomimo podejścia do tego tematu w sposób nie bezpośredni<sup>5</sup>, określa spektrum za-

<sup>1</sup> W literaturze przedmiotu spotkać można różne przenośnie, za pomocą których badacze próbują scharakteryzować strategiczne projekty urbanistyczne i tym samym przybliżyć je odbiorcom. Zdaniem autora dobrze obrazują one dynamiczną i trudną do okiełznaną naturę tych przedsięwzięć. Określenie wehikuł zaczerpnięto z książki *Strategic spatial Project. Catalyst for change*, s. 5, natomiast zwierzę z *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*, s. 1.

<sup>2</sup> j. w.

<sup>3</sup> W artykule zakreślono szerszy kontekst towarzyszący takim inwestycjom, łącznie z podaniem nowych, globalnych wytycznych prowadzących do zmian paradygmatu planistycznego. Samo pojęcie jest definiowane w *Strategic Spatial Planning and Strategic Projects. A transformative practice* na s. 4-5.

<sup>4</sup> Szerzej to pojęcie omówiono w książce *O tożsamości urbanistyki*, s. 38.

<sup>5</sup> Dla treści niniejszego artykułu ważne są szczególnie rozważania na temat pojęć: architektura miasta, artefakt miejski, proces projektowania urbanistycznego. Ich wyczerpujące omówienie zaprezentowano w książce *Architecture of the City*.

gadnień powiązanych z problematyką rozwoju miasta za pomocą poszczególnych projektów. Jedno z głównych założeń pracy włoskiego architekta, tłumaczące proces tworzenia miasta jako „otwarty”, jest fundamentem myślenia o projektach strategicznych.

Cechą SPU jest to, że powstają w odpowiedzi na potrzebę zmian, zgodnie z obraną strategią działania. Jednak ich obecność wpływa na pojawienie się kolejnych zmian, których są katalizatorem. W ten sposób SPU pozostają w obustronnej relacji z miastem, będąc obiektem wykreowanym w wyniku pewnego zapotrzebowania i samemu kreując kolejne, nowe zapotrzebowanie. Dzieje się tak dzięki ich skali, randze w strukturze miejskiej, wpływowi na transformację sąsiednich terenów i budowaniu wizerunku, co szczególnie podkreśla rola marketingu urbanistycznego we współczesnych koncepcjach zarządzania miastem. Jednak z racji swojej złożoności SPU są trudne do zaklasyfikowania i opisanie przy użyciu stworzonej typologii takich struktur. Powodem są problemy w wytypowaniu, które realizowane inwestycje są strategiczne tylko z nazwy, a które rzeczywiście pełnią taką rolę. Dlatego zdecydowano się na metodę analizy przypadków<sup>6</sup>, która pomimo swojej niedoskonałości pozwala przybliżyć cechy tych obiektów.

Dotychczas SPU są przedmiotem dociekań naukowców na polach planistycznym, geograficznym, ekonomicznym, politycznym czy zajmującym się metodami zarządzania miastem. Występuje jednak luka w interpretowaniu tego tematu z perspektywy badań związanych z projektowaniem urbanistycznym. Ten artykuł ma stanowić przyczynek do budowania wiedzy tego typu.

## 2. Przykład Lublany

W sercu jednej z mniejszych populacyjnie demokracji kontynentu, zamieszkałej przez naród o korzeniach średniowiecznych, leży niewielkie w skali fizycznej, a metropolitalne swoimi ambicjami miasto – Lublana. Ten niespełna 300-tysięczny ośrodek (256 881 miasta-rdzenia przy 456 915 osób w bezpośrednim zasięgu dojazdów do miejsc pracy metropolitalnego obszaru funkcjonalnego<sup>7</sup>) jest najbardziej zauważanym na międzynarodowej arenie miastem 2 mln Słowenii. Przepaść rozwoju między stolicą a pozostałymi miastami jest podobna do dystansu pomiędzy Warszawą i innymi polskimi miastami. Najbliżej stąd do Zagrzebia i Rijeki w Chorwacji, Klagenfurtu, Villach oraz Grazu w Austrii i Triestu wraz z Wenecją we Włoszech.

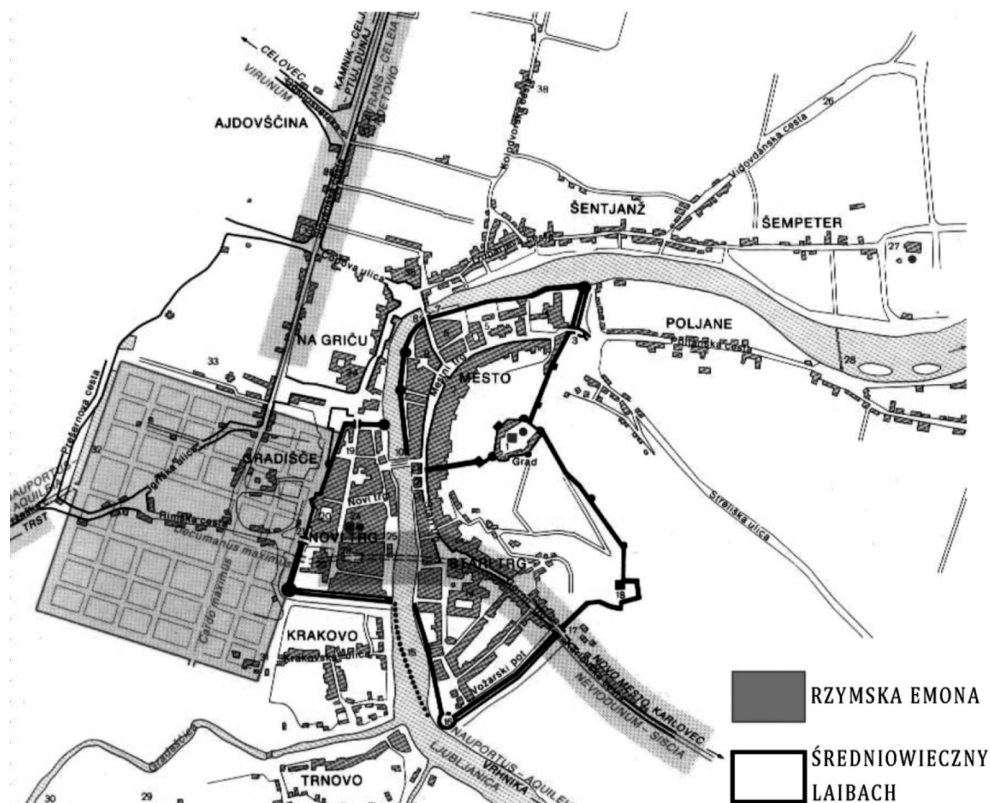
Można wyodrębnić siedem ogólnych faz rozwoju Lublany: rzymską, średniowieczną, barokową, późno XIX-wieczną, secesyjną, „Plečnikowej Lublany” oraz miasta stołecznego<sup>8</sup>. Geneza miasta związana jest z założeniem ufortyfikowanego obozu rzymskiego pod nazwą Emona w I w p.n.e. Pierwszą wzmiankę kronikarską o Lublanie datuje się na 1144 r, gdzie wystąpiło, jako niemieckie miasto – Laibach.

<sup>6</sup> Opisanie tego problemu występuje na stronach: *Five misunderstandings about case-study research*.

<sup>7</sup> Dane zamieszczone w najnowszej publikacji ESPON pod nazwą *POLYCE: Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*, s. 25.

<sup>8</sup> Osobliwą cechą Lublany, wyróżniającą ją z grona innych miast o podobnym rodowodzie jest fakt, że średniowieczne i renesansowe dziedzictwo tego ośrodka znajduje się niejako w „cieniu” późniejszych epok. Po części jest to spowodowane kataklizmami i dominującą rolą działalności Plečnika. Informacje o najważniejszych zabytkach powstałych w poszczególnych epokach znajdują się w prezentacji do wykładu „*The Urban Dynamics of Ljubljana: Land Use and Urban Renewal*”.

Ziemie te były się do końca I wojny światowej dziedziczną własnością dynastii Habsburgów, którzy rozwinęli Lublanę jako ważny ośrodek handlu i siedzibę duchowieństwa będącą w XVI w. centrum słoweńskiej reformacji. Jednak dopiero druga połowa XIX w. przyniosła rozkwit funkcji administracyjnych, ekonomicznych i kulturalnych tego miasta za sprawą min. poprowadzenia linii kolejowej Wiedeń–Triest, której Lublana od 1849 r była istotnym węzłem. To wydarzenie rozpoczęło nową kartę w historii miasta związaną z aktywnym udziałem w odbywającej się rewolucji przemysłowej. W rezultacie trzęsień ziemi z 1511 i 1895 r architektoniczne oblicze Lublany odmieniło się i do dziś można podziwiać barokowe i secesyjne założenia, przyczyniające się do rozpoznawalności miasta i jego fragmentów, w szczególności za sprawą geniuszu Jože Plečnika, którego twórczość przypada na odbudowę miasta po drugim z kataklizmów<sup>9</sup>.



Rys. 1. Historyczny kształt Lublany (źródło: Dimitrovska Andrews, 2008 s. 18)

Fig. 1. Ljubljana historical shape, source: (Dimitrovska Andrews, 2008 p. 18)

W okres międzywojenny Słowenia wkroczyła jako część państwowości Królestwa Serbów, Chorwatów oraz Słoweńców, przemianowanego w 1929 r na Królestwo Jugosławii. Po-

<sup>9</sup> Zob. „Ljubljana: from “beloved” city of the nation to Central European capital, s. 2-4.

śród wielu wzniesionych w tym czasie gmachów znalazły się i te najważniejsze zaprojektowane przez Jože Plečnika ( min. Biblioteka Narodowa). Liczba mieszkańców wzrosła do 90 000 dzięki wykorzystaniu szansy objęcia pozycji centrum handlu, kultury i sztuki Królestwa.

Hekatomba II wojny światowej pozostawiła miasto ze stosunkowo niewielkimi stratami dziedzictwa materialnego. Pomimo odgórnie ustanowionego przywództwa w postaci Ligi Komunistycznej pozostawiono namiastkę autonomii. Po długotrwałych studiach przestrzennych w 1965 r. uchwalono Ogólny Planu Zabudowy Lublany, który opierając się na przesłankach obecnych już w poprzednich opracowaniach planistycznych (Plan Regulacyjny Plečnika z 1926 r. oraz projekt Edvarda Ravnikara z 1943 r. dla Wielkiej Lublany), wyznaczył nowe standardy zgodnie z duchem epoki: strefowanie funkcji oraz przebieg infrastruktury. Ostatnim dokumentem jest plan „Lublana 2000” powstały w 1980 r., którego aktualność jest w dalszym ciągu doceniana m.in. za dostrzeżenie charakterystycznych typów zabudowy poszczególnych obszarów oraz za uznanie flankujących ośrodek terenów zielonych za ważne dla kształtowania przyszłej formy miasta<sup>10</sup>.

Podsumowując, należy napisać, że na obecny kształt Lublany największy wpływ mają historyczne wydarzenia, które były również udziałem innych miast Europy Środkowej: spuścizna austrowęgierskiego cesarstwa, powojenny rozwój według założeń ideologii socjalistycznej oraz przekształcenia demokratyczne i wolnorynkowe związane z transformacją ustrojową zapoczątkowaną w ostatniej dekadzie XX w<sup>11</sup>. Natomiast jej niewątpliwym wyróżnikiem jest twórczość Jože Plečnika, rzeźbiąca przestrzeń miejską w unikatowy sposób.

Opisując strukturę funkcjonalno-przestrzenną współczesnego miasta, należy przede wszystkim zwrócić uwagę na rolę czynników przyrodniczych kształtujących jego morfologię. W Lublanę „wgrzają” się od wschodu i zachodu dwa zielone kliny w postaci Wzgórza Zamkowego oraz Wzgórza Šišenskego (przechodzącego w Park Tivoli). Rzeka, w centralnej części obudowana i z przetworzonym korytem, odgrywa najważniejszą rolę przy definiowaniu pełnych życia przestrzeni publicznych historycznej starówki, która schodząc spod zboczy zamkowych, płynnie przechodzi w zabudowę historycznym rodowodzie tworząc przekonującą mozaikę form. Nie występuje tu charakterystyczna dla miast monarchii austrowęgierskiej obudowa rdzenia w postaci zielonego Ringu, a jedynie wewnętrzna obwodnica o cechach gwarnej ulicy. Struktura zabudowy ma czytelny, monocentryczny kształt z sześcioma odgałęzieniami rozchodzącymi się promieniście wzdłuż głównych kierunków komunikacyjnych wyprowadzających ruch na elipsoidalną obwodnicę. Dla stolicy Słowenii przyjęto gwiazdzysty model rozwoju, czytelny nie tylko w rysunku, ale również dostrzegalny z licznych punktów widokowych. Lublana jest pięknie osadzona w krajobrazie, z dominującymi szczytami Alp Południowych, które wydają się wyrastać tuż poza granicami miasta.

## 2.1. Lublana w procesie transformacji

Określenie „rodząca się metropolia” jest nie na miejscu, ponieważ już od czasów sporządzenia Planu Regulacyjnego przez Jože Plečnika posługiwano się terminem „Wielka Lublana”. Bardziej stosownie można napisać „wzrastająca”. Niemniej w świetle rozpoznanych w Europie ośrodków metropolitalnych rozmiar stolicy Słowenii sugeruje interpretowanie jej

<sup>10</sup> Szerzej w *Urban planning for the strategic spatial development of Ljubljana*, s. 3.

<sup>11</sup> Opisanie tego procesu znajduje się na stronach *Ljubljana: from beloved city of the nation to Central European capital*.

metropolitalności raczej w kategoriach funkcjonalnych i symbolicznych niż wielkościowych (Lublana nawet w zakresie regionu metropolitalnego posiada jedynie 650 119 mieszkańców przy ok. 4000 km<sup>2</sup> powierzchni). Należy jednak podkreślić, że tradycja myślenia o mieście w harmonijnym powiązaniu z otaczającym go obszarem ma co najmniej 100-letni rodowód.

Ostatni, nieprzerwanie trwający etap rozwoju Lublany zapoczątkowały przemiany demokratyczne schyłku XX w. W wyniku politycznych wydarzeń, poprzedzonych śmiercią prezydenta Jugosławii, naród słoweński w 1991 r. ogłosił niepodległość, rozpoczynając proces skutkujący dołączeniem do struktur Unii Europejskiej i uczestnictwem w „zachodnim stylu życia”.

Lublana zaczęła kształtować oddziaływania pochodzące z dwóch biegunów: zewnętrzne, wywołane otwarciem się na liberalną gospodarkę i procedury akcesyjne do UE oraz wewnętrzne związane z nowym statusem administracyjnym i niezbędną modernizacją. Świadomość rozwoju Słowenii, opartego na powiązaniach funkcjonalnych, o ponadregionalnym charakterze jest obecna co najmniej od czasów powojennych. Wyniki badań potwierdzają ten stan rzeczy i to niewielkie państwo ma status jednego z najbardziej policentrycznych krajów Europy<sup>12</sup>. Nie zmienia to jednak faktu ogromnej dominacji Lublany w słoweńskiej strukturze osadniczej. W skali NUTS 2<sup>13</sup> dostrzeżono, że aż 74% kraju, podzielonego na trzy ośrodki o znaczeniu międzynarodowym, ciąży funkcjonalnie w stronę stolicy państwa<sup>14</sup> (NUTS 2 odpowiada podziałowi na województwa w Polsce). Z kolei w zakresie NUTS 3 podział na 15 krajowych centrów, zasięg regionu funkcjonalnego Lublany odpowiada jednej trzeciej powierzchni kraju. Interpretacja tych wyników wskazuje, że choć w perspektywie wewnętrznej Lublanę można traktować jako element policentrycznej sieci osadniczej, to w kontekście międzynarodowym przestrzeń Słowenii jest prawie monocentryczna, gdyż stolica ma miążdzącą przewagę. Funkcjonalnie partnerów znajduje poza granicami, będąc węzłem sieci o ponad regionalnym, europejskim charakterze, co również wpływa na kierunek i formę bodźców rozwoju.

Oddziaływania zewnętrzne wpływające na dalszy rozwój Lublany można z grubsza podzielić na związane z: (I) globalizacją, europeizacją i liberalną gospodarką, (II) wzrastającą rolą technologii teleinformatycznych, (III) rosnącym znaczeniem usług, (IV) koniecznością intensyfikacji połączeń z najważniejszymi miastami i regionami, (V) demokratyzacją przestrzeni miasta, (VI) świadomością dbania o jakość środowiska naturalnego oraz (VII) nowym paradygmatem planowania opartym na zasadzie zrównoważonego rozwoju<sup>15</sup>.

Natomiast klasyfikację sił wewnętrznych restrukturyzujących miasto należy rozpocząć od opisu konsekwencji przestrzennych uczynienia z Lublany stolicy Słowenii. Według danych z 2000 r. ponad 40% wszystkich krajowych miejsc pracy w usługach sektora III<sup>16</sup> jest

<sup>12</sup> *Potentials for polycentric development in Europe. Final project report.*

<sup>13</sup> Nazewnictwo stosowane do opisanego jednostek terytorialnych poszczególnych państw członkowskich UE. Wyróżniono trzy poziomy: (1) regionalny, (2) wojewódzki i (3) podregionalny, ([http://www.stat.gov.pl/gus/5840\\_7551\\_PLK\\_HTML.htm](http://www.stat.gov.pl/gus/5840_7551_PLK_HTML.htm)).

<sup>14</sup> To ważne z perspektywy założeń planowania i projektowania strategicznego badanie znaleźć można w *Functional Regions Defined by Urban Centres of (Inter)National Importance – The Case of Slovenia*, s. 7.

<sup>15</sup> Informacje z zarysowanymi tendencjami wpływającymi na zmianę poszczególnych obszarów Lublany zawarte są w *The Urban Dynamics of Ljubljana: Land Use and Urban Renewal*, s. 30.

<sup>16</sup> Przyjmując umowną klasyfikację NACE: (I) rybołówstwo i rolnictwo; (II) wytwórczość i przemysł; (III) transport, hotelarstwo, finanse, telekomunikacja, usługi biznesu, nieruchomości, (IV) administracja publiczna, edukacja, obronność.



zlokalizowana na terenie funkcjonalnego obszaru miasta (co jest znaczące przy udziale populacji wynoszącym niecałe 25%). Ponad 60% wszystkich słoweńskich banków, towarzystw ubezpieczeniowych i innych instytucji ekonomicznych występuje w Lublanie, pokazując jak rozwinął się rynek usług finansowych i administracji publicznej po przekształceniu w stolicę. Wszystkie największe krajowe firmy prywatne mają swoją główną siedzibę w samym mieście lub w odległości do 60 km od niego<sup>17</sup>. Ponadto nie bez znaczenia były strukturalne reformy rynkowe wpływające na prywatyzację terenów, własność nieruchomości, deindustrializację, deregulację i zwroty mienia, które z kolei napędzają nową konfigurację zagospodarowania terenu. W konsekwencji nieplanowanego wzrostu związanego z okresem przejściowym, lokalne władze były zmuszone do nadążania za rozpełzającą się zabudową mieszkaniową, która pojawiała się niezależnie od rozpoznawalnych wzorców przestrzennych czy rekomendacji projektowych i pociągała za sobą kolejne inwestycje związane z sektorem usług. Pomimo utraty dawnego znaczenia przemysł w funkcjonalnym regionie Lublany wykazuje większe zagęszczenie niż średnia krajowa i wytwarza produkty skierowane głównie na zagraniczne rynki. Początkowo inwestycje zagraniczne omijały ten obszar ze względu na bałkańskie sąsiedztwo i Słowenia musiała dowieść swojej stabilności, by obcy kapitał zaczął płynąć. Jednak eksperci w dalszym ciągu podkreślają niedostosowanie systemu zarządzania zagospodarowaniem terenu i zbyt wysokie ceny działek jako znaczące ograniczenie ściągania zagranicznych funduszy do modernizowania stolicy.

Podsumowując transformację Lublany, trzeba podkreślić, że w regionie zajmującym ok. 13% kraju wytwarzane jest 35% PKB, inwestowana jest ponad połowa środków, jakie wpływają do Słowenii z zagranicznych państw. Produktywność jest 25% wyższa, podobnie jak przeciętne płace. Składa się to na obraz miasta skupiającego znaczną część miejsc pracy w najważniejszych branżach: bankowość i finanse, ubezpieczenia, administracja publiczna wszystkich szczebli, centra badawczo-rozwojowe, firmy farmaceutyczne itd. Obrazu dopełnia prężnie działający sektor przemysłów kreatywnych, gdzie na szczególną uwagę zasługują biura architektoniczne, które w niespełna dwie dekady wyrobiły sobie ogólnoeuropejskie uznanie. Na terenach peryferyjnych działają zakłady przemysłowe, a przez znaczące różnice w cenach nieruchomości zlokalizowanych jest tam wiele osiedli mieszkaniowych generujących codzienny ruch wahadłowy do i ze stolicy. Wszystko to składa się na całościowy obraz Lublany jako miasta, które pomyślnie przeszło przez etap formowania się nowych struktur i z ośrodka o raczej symbolicznej randze z sukcesem weszło na ścieżkę rozwoju zarezerwowaną dla centrum gospodarki opartej na wiedzy.

Zakres oddziaływania wewnętrznego tendencji rozwojowych należy wymienić na podstawie zjawisk i działań takich jak: (I) komercjalizacja i gentryfikacja centrum miasta, (II) rewitalizacji i reurbanizacji śródmieścia, (III) wroście powierzchni obszaru potrzebnego do obsługi miasta i suburbanizacja, (IV) rozwój potrzeb w zakresie infrastruktury i komunikacji publicznej oraz (V) pojawianie się i zanikanie poszczególnych subcentrów miejskich<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> *Ljubljana: from beloved city of the nation to Central European capital*, s. 10.

<sup>18</sup> *The Urban Dynamics of Ljubljana: Land Use and Urban Renewal*, s. 31.

## 2.2. Jože Plečnik i jego wkład w formowanie przestrzeni Lublany

Wyjątkowość prac Plečnika jest odczuwalna w całej Lublanie i nie ma wielu miejsc w Europie, gdzie znaleźć można podobnie symbiotyczne duety – miasta i twórcę je projektanta. Poza słoweńskim przykładem na myśl przychodzą: Gaudi – Barcelona, czy Aalto – Helsinki. Lecz tylko Plečnik w tym zestawieniu w pełni zasługuje na miano „twórcy miasta”. Wpływ jego działań widoczny jest w formie poszczególnych budynków, ale co ważniejsze również w całych założeniach urbanistycznych. Bez tej obecności Lublana byłaby zupełnie innym miastem.

Jože Plečnik urodził się w 1872 r. w rejonie Gradišče, będącym wówczas peryferiami, a dzisiaj prawie centrum stolicy Słowenii. Był adeptem Otto Wagnera, którego wpływ widoczny jest w dziełach Słoweńca pomimo wypracowania przez niego własnego stylu. Jest autorem niespełna 30 realizacji w samej Lublanie (choć również w Pradze i Wiedniu znaleźć można jego budowle), które z pozoru przypadkowo „porozrzucane” po mieście układają się, gdy im się bliżej przyjrzeć w logiczną i spójną całość. Razem składają się na unikatowy na skalę europejską model miasta tworzonego od środka przez jednego autora, kierującego się konsekwentnie wykonywaną i ciągle doprojektowywaną wizją przestrzenną swojego ukochanego miasta. Wszystkie realizacje, chociaż ich powstanie dzieli niekiedy 20 lat, scalają się w jeden wielki projekt miejski, składający się z mniejszych, pozostających we wzajemnej relacji części. Tworzy on kościec stolicy Słowenii, wytyczający jej najważniejsze przestrzenie i definiujący kierunki dalszego rozwoju. Tym Strategicznym Projektem Urbanistycznym jest *Plečnikowa Lublana*, śródmieście przeprojektowane przez architekta w okresie od 1920 do 1950 r.

Kontekst, w którym osadzone są projekty, wiąże się z tragicznymi wydarzeniami trzęsienia ziemi z 1895 r. i koniecznością odbudowy i nadania kształtu pasującego do nowego statusu miasta. W zaprezentowanym w 1929 r. Planie Regulacyjnym najbardziej dostrzegalne przez współczesnego obserwatora jest budowanie miasta przez budynki publiczne, które wytyczą korytarze przyszłych przekształceń. Pozostały obszar miasta został podzielony na parcele zgodnie z racjonalną zasadą geometryczną. Już w czasie prezentacji dostrzeżono nowatorskie ujęcie przestrzeni miejskiej, w której architekt traktował ją jako nierozdzielalną całość z pomijanymi do tej pory terenami północnej dzielnicy Bežigrad.

Dodatkowo Plečnik zaproponował przełomowe rozwiązanie, w którym miasto miało być odbierane zarówno przez spacerowicza, jak i podróżującego środkami transportu. Swój wydzźwięk miało to w rzeźbiarskim, bardzo drobiazgowym podejściu do detali projektowanych budynków. Plečnik zakładał, że będą one obserwowane z bliskiej odległości. Ponadto od czasu swoich podróży, w okresie od 1898 do 1899, architekt utwierdził się w przekonaniu o szczególnej roli niewielkich, praktycznych zabiegów urbanistycznych, ławek, lamp, balustrad czy fontann<sup>19</sup>. Te wypełniające przestrzeń „meble” miejskie pospołu z elementami inżynieryjnymi tworzyły wiązania odległych od siebie fragmentów miasta za sprawą swojej powtarzalności, wzajemnego zakomponowania oraz charakterystycznej i wysmakowanej plastyki. Rolą architekta było zrozumieć ich działanie w dużej skali, nadać im rytm oraz dynamikę. Doskonałym przykładem wdrożenia tej koncepcji jest ul. Zojs, gdzie mieści się Wydział Architektury Uniwersytetu Lublańskiego i widoczna jest sekwencja drobnych ingerencji ujednoliciająca przestrzeń na stosunkowo dużym obszarze.

<sup>19</sup> *Ljubljana – A Mediterranean City? Plečnik's Experiment*, s. 2.





Rys. 2. Porównanie propozycji planistycznych: a) Plan Regulacyjny Lublany, Max Fabiani (1895), b) Plan Regulacyjny Lublany, Jože Plečnik (1929) (źródło: Šašek Divjak, 2008, s. 2, 3)

Fig. 2. Comparison of planning proposals, source: (Šašek Divjak, 2008, p. 2, 3)



Rys. 3. Zestawienie projektów Plečnikowej Lublany (źródło: opracowanie własne autora)

Fig. 3. Presentation of Plečnik Ljubljana projects, source: author

Na szczególną uwagę zasługuje wkomponowanie w istniejącą tkankę miejską tych niewielkich, ale odczuwalnych elementów spajających przestrzeń. Architekt posłużył się barokowym zabiegiem wytyczenia nowych osi, wzdłuż których ustawione miały być najważniejsze gmachy o funkcji istotnej dla rangi miasta. Popularna anegdota mówi, że główna oś rozpoczyna się w zimowym pawilonie prywatnego domu Plečnika i biegnie aż do terenów kolejowych, kończąc się na budynku seminarium Baraga. Równoległe wzdłuż biegu Lublanicy zaprojektowany został ciąg przestrzeni publicznych wraz z towarzyszącymi obiektami, które swój koniec mają w kolumnadzie Hal Miejskich przy Smoczym Moście, symbolicznie wygradzającym śródmieście. Poza nim znajduje się jeszcze tylko wieńczący kompozycję próg wodny Zaporą Sluice. Dwie wymienione osie posiadają szereg łączników, do których zalicza się wspomniana ul. Zois, Trnovski dopływ Lublanicy, który w swoim projekcie regulował Plečnik czy prowadząca w poprzecznym kierunku linia Gimnazjum Urszulanek–Plac Kongresowy–Zamek Lublański. Układ wypełniały znakomite budowle, posiadające wyraziste cechy Słoweńskiej tożsamości – Cmentarz Žale, Biblioteka Narodowa i Uniwersytecka i inne. Zwieńczeniem całości kompozycji były mosty, które do dziś są najlepiej rozpoznawanymi dziełami autora. Budowle te pojawiły się w Lublanie nie tylko jako element inżynierski, ale przede wszystkim jako przedłużenie przestrzeni publicznej wiążące odseparowane od siebie fragmenty miasta. Są zaprojektowane raczej w postaci platform przedłużających ulicę i nadających jej dodatkowego uroku ozdobnika.

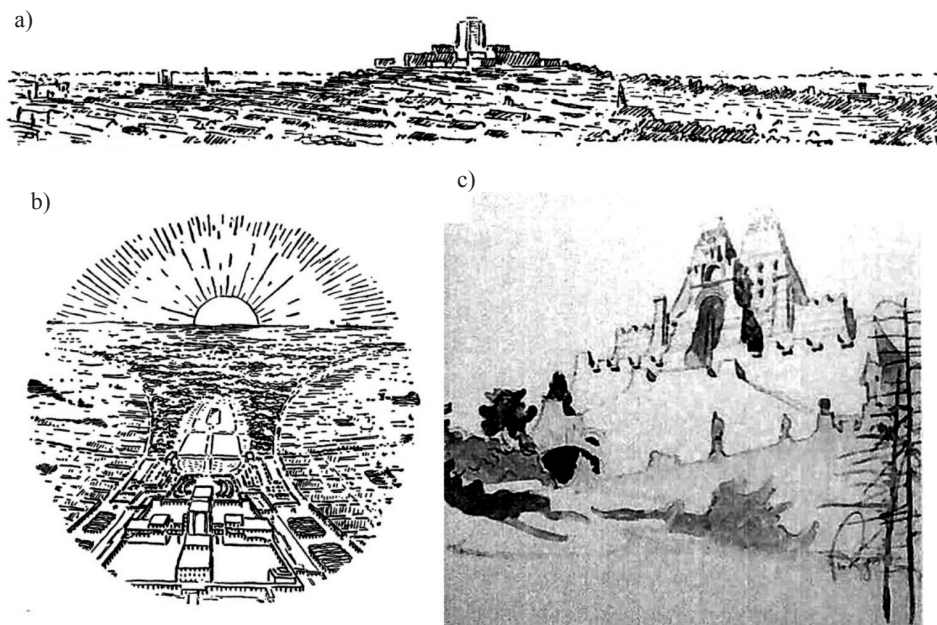
Należy raz jeszcze podkreślić wpływ Plečnika na kształt Lublany. Na zawsze będzie ona kojarzona z jego nazwiskiem, gdyż to on stworzył jej „markę”. Słoweński architekt był człowiekiem nader praktycznym i uważał, że językiem architektury są budowle, które twórca pozostawia po sobie następnym pokoleniom. Można przyjąć ogólne założenie, że wybitny architekt oddziałuje na co najmniej trzech polach: przez swoje projekty i realizacje, wychowując grono swoich uczniów oraz wnosząc wkład do teorii architektonicznej poprzez działalność pisarską i literacką. Słoweński architekt nie pozostawił po sobie żadnego spisane *credo*, jednak, gdy Rossi opisuje miasto tworzone z pojedynczych części, miejskich artefaktów<sup>20</sup>, a Taut w swojej książce pisze, że: „(...) Korona Miast to grupa budynków, zlokalizowana by wypełniać publiczne i społeczne cele, górując nad zabudową mieszkaniową”<sup>21</sup> dostrzegamy wyraźne powiązanie z efektami działań Plečnika w Lublanie.

Plečnik łączył w sobie tradycje śródziemnomorskie o antycznych korzeniach z pragmatycznym, północno europejskim podejściem modernizacyjnym, charakterystycznym dla czasów, w których żył. W jednej ze swoich ostatnich realizacji, klasztorze Križanke, architekt zamieścił inskrypcję, łączącą w sobie barokowo-klasycyzm (ulubione epoki historyczne) przesłanie, które najlepiej charakteryzuje jego postawę: „Przemienisz, a tylko Twoje dzieła zapewnią pamięć o Tobie”<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> *The Architecture of the City*, s. 116.

<sup>21</sup> *Die Stadtkrone*, s. 9.

<sup>22</sup> *Jože Plečnik: Architekt i Wizjoner*, s. 168.



Rys. 4. Wpływ twórczości Plečnika na Tanta: a), b) „Miasto Korona” – sylweta z widokiem z perspektywy miasta idealnego (źródło: B. Taut, *Die Stadtkrone*, Eugen Diederich, Jena 1919), c) „Korona Miasta” – sylweta Słowiańskiego Panteonu na Wzgórzu Zamkowym w Lublanie (źródło: J. Plečnik wg reprodukcji czasopisma „Volne Směry”, Lublana 1901)

Fig. 4. Comparison of drawings may suggest Plečnik influence on Taut works

### 2.3. Wstęp do analizy strategicznych projektów urbanistycznych w Lublanie

Jak na stolicę tak niewielkiego kraju Lublana zachwyca mnogością przeprowadzanych inwestycji o znaczeniu strategicznym. To Plan Regulacyjny Plečnika można uznać za pierwszy oficjalny dokument, który sugerowałby lokalizację i konieczność prowadzenia ważnych miejskich przedsięwzięć. Ramy prawne do realizacji inwestycji o charakterze strategicznym znajdują się obecnie w dwóch dokumentach: „Act of Public-Private Partnership, 2006”<sup>23</sup> oraz „Strategic Spatial Plan, Masterplan, Lubljana 2008”<sup>24</sup>.

W 2006 roku za sprawą zaangażowania „The Berlage Institute” powstało jeszcze inne opracowanie pod nazwą „Light Capital: Urban Scripts for Ljubljana”. Publikacja podsumowuje rok prac studialnych i prezentuje wynik możliwej strategii urbanistycznej opartej o wykreowanie policentrycznej struktury Lublany. Realizacja wielkich przedsięwzięć miejskich jest kluczowym zabiegiem do transformacji przestrzeni w tym kierunku. Książka nie posiada umocowania prawnego, a jedynie wskazuje, jakie zalety i w jaki sposób należy wykorzystać. Jest dobrze udokumentowaną wizją, tłumaczącą następstwa stawiania czoła wyzwaniom do-

<sup>23</sup> *Large scale Public/Private – Partnership redevelopment projects in Slovenia: case studies from the City of Ljubljana*, s. 1.

<sup>24</sup> *Urban planning for the strategic spatial development of Ljubljana*, s. 4.



tyczącym standardu życia mieszkańców, podnoszenia konkurencyjności gospodarczej i kreowania marki miasta bardziej zauważalnej na arenie międzynarodowej.

Punktem wyjścia w „Light Capital...” jest możliwość spożytkowania historycznego kapitału stolicy Słowenii i uzupełnienie go o nowy program funkcjonalny wraz z wytypowaniem listy koniecznych interwencji architektonicznych. W wymiarze geometrycznym przybrało to postać wzmocnienia historycznego centrum i rozlokowania w punktach przecięcia obwodnicy z głównymi kierunkami wyprowadzającymi ruch ze śródmieścia dużych inwestycji o zróżnicowanym przeznaczeniu<sup>25</sup>. Sugeruje to transformację układu urbanistycznego z monocentrycznego z promieniście rozchodzącymi się korytarzami rozwoju w stronę policentrycznej konstelacji, szanującej istniejącą hierarchię, lecz porządkującą ją i tworzącą nowy kontekst do rozbudowywania się na krawędziach miasta. Praca jest niezwykle interesująca z powodu swojego nieformalnego charakteru, a zarazem drobiazgowej analizy przesłanek rozwojowych i potencjalnej możliwości ich wdrożenia. Na dodatkową uwagę zasługuje również fakt, że jeden z autorów, Michale Schaefer, zdobył w 2008 r. główną nagrodę w konkursie na opracowanie planu rozwoju terenów przemysłowych w północno-wschodniej części miasta – Šmartinska.

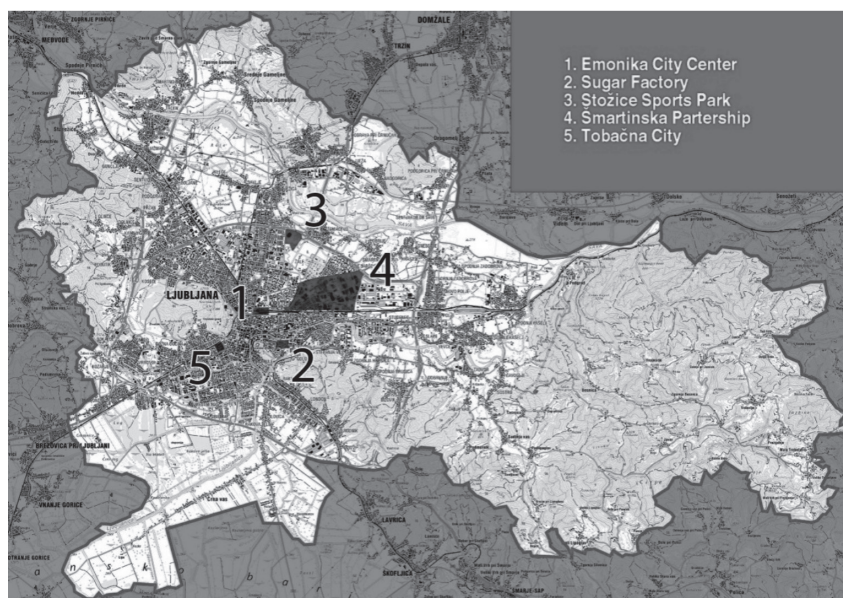
Koncepcja rozwoju przestrzennego Lublany z 2002 r. definiuje nowe kierunki (min. rozwój zrównoważony, polepszenie jakości życia i większe „umiędzynarodowienie” się miasta) oraz wskazująca programy i projekty będące drogą do ich realizacji. W 2007 roku miasto przyjęło dokument pt. „Wizja miasta Lublana do 2025 roku”, gdzie umieszczono 22 projekty strategiczne z listy obejmującej ok. 100 propozycji<sup>26</sup>! Pokłada się w nich nadzieję na realizację celów strategicznych: (I) Miasto Idealne, (II) Miasto Zrównoważone, (III) Słoweńska Metropolia. Ponieważ Lublana jest najważniejszym ośrodkiem kraju, jego stolicą i najsprawniej działającym regionem, inwestycje podzielono ze względu na skalę oddziaływania na: ogólnonarodowe, regionalne i lokalne. Do tej pierwszej kategorii należy zaliczyć m.in.: budowę nowego centrum sportowego, nowego uniwersytetu wraz z biblioteką i centrum medycznego. Do drugiej: obiektów przetwarzania odpadów i produkcji energii, węzła transportu publicznego, parków technologicznych i rozrywkowych oraz narodowych parków przyrodniczych. Na poziomie lokalnym, miejskim wytypowano: wybudowanie wielofunkcyjnego dworca kolejowego z towarzyszącym programem komercyjnym, ponowne zagospodarowanie niewydołnych fragmentów miasta, podniesienie jakości istniejących ośrodków kulturalnych i sportowych oraz obiekty utylizacji i przetwarzania odpadów<sup>27</sup>. Na poziomie narodowym zaznaczono konieczność wzmocnienia rangi Lublany w Europejskiej sieci metropolitalnej i obrano kierunek na zmianę klasyfikacji typologicznej ESPON ze „słabego MEGA”<sup>28</sup> w stronę „Europejskiego silnika”. Zamierza się to uzyskać, wykorzystując usytuowanie miasta na przecięciu się kilku paneuropejskich korytarzy transportowych oraz wzmacniając jego dostępność komunikacyjną.

<sup>25</sup> *Light Capital: Urban Scripts for Ljubljana*, s. 233.

<sup>26</sup> *Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana*, s. 5.

<sup>27</sup> *Urban Land Use Management in Ljubljana: From Competitiveness to Sustainability – or vice versa?*, s. 11.

<sup>28</sup> Koncepcja przestrzenna opisu układu osadniczego. Akronim od ang. *Metropolitan European Growth Area*, co przetłumaczyć można jako Europejski Metropolitalny Obszar Wzrostu. Pojęcie zdefiniowane w raporcie ESPON 1.1.1.



Rys. 5. Wybrane projekty urbanistyczne (Lublany źródło: opracowanie własne autora)

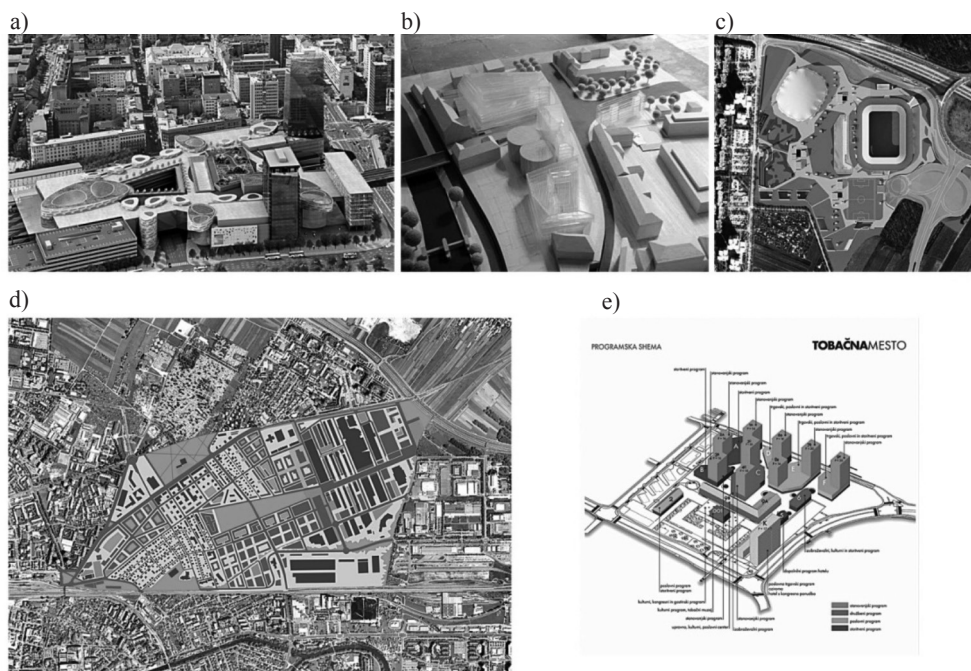
Fig. 5. Chosen urban projects from Ljubljana, source: autj or

Do bliższego scharakteryzowania wybrano 5 projektów na terenie Lublany. Pierwszym z listy jest Emonika City Center realizowany przez międzynarodową spółkę deweloperską Trigranit. Zakłada ona wykreowanie na terenach kolejowych wielofunkcyjnego centrum zintegrowanego transportu publicznego wraz z powierzchniami handlowymi, hotelowymi i biznesowymi. Ma powstać również wieża apartamentowca będąca punktem orientacyjnym dla całego miasta. Forma projektu zbliżona jest do megastruktury posiadającej owalne doświetlenia i akcenty zieleni. Wartość realizacji szacowana jest na 250 milionów Euro przy 196 000 m<sup>2</sup> powierzchni całkowitej.

„Sugar Factory” jest średniego rozmiaru projektem i gdyby nie jego wartość jako elementu infrastruktury transportowej nie byłby na tyle istotny, żeby znaleźć się na tej liście. Głównym założeniem jest przedłużenie arterii komunikacyjnej domykającej wewnętrzną obwodnicę centrum miasta w rejonie Zapory Sluice. Projekt dodatkowo ma za zadanie zrewitalizować zdegradowaną tkankę urbanistyczną przy skrzyżowaniu głównych dróg wyprawiających ruch poza śródmieście. Przewidziany program zakłada lokalizację zabudowy mieszkaniowej i usługowej.

Trzecim przytaczanym projektem jest gigantyczne założenie centrum sportowego w Stożicach o krajowym znaczeniu. Po wielu perturbacjach związanych z wyłonieniem właściwego projektu zdecydowano się na koncepcję autorstwa biura Sadar&Vuga zakładającą wybudowanie stadionu piłkarskiego, dużej sali widowiskowej wraz z towarzyszącymi funkcjami parkingowymi i przebudową układu komunikacyjnego. Wartość projektu jest szacowana na 360 milionów Euro<sup>29</sup>.

<sup>29</sup> *Large scale Public/Private – Partership redevelopment projects in Slovenia: case studies from the City of Ljubljana*, s. 8.



Rys. 6. Prezentacja wybranych projektów urbanistycznych: a) Emonika City Center, b) Sugar Factory, c) Stožice Sports Park, d) Šmartinska Partnersip, e) Tobačna City (źródło: opracowanie własne autora)

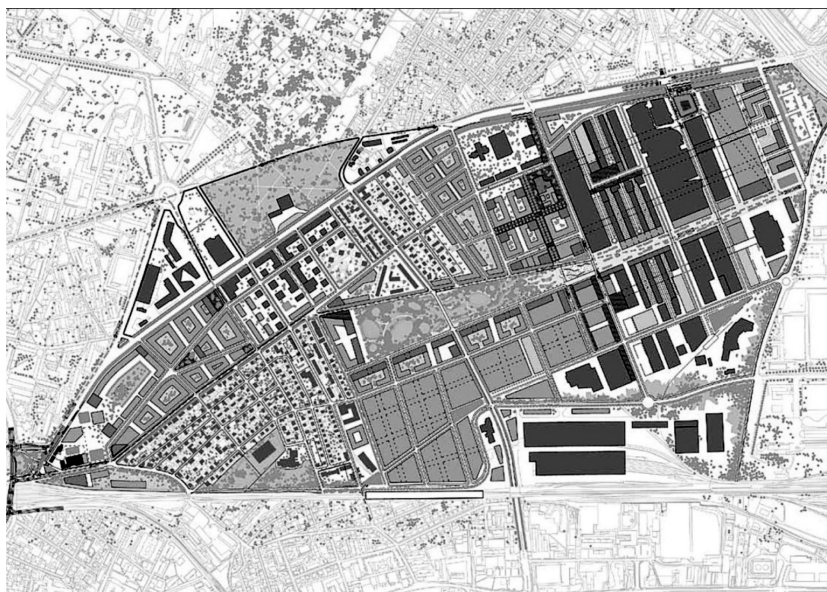
Fig. 6. Presentation of chosen urban projects, source: author

Największym z pokazanych projektów jest Šmartinska Partnersip. Koncepcja zagospodarowania tej dzielnicy Lublany powstała w wyniku międzynarodowego konkursu i jej autorem jest szwajcarskie biuro Hosoya Schaefer Architects. Jest to przykład projektu typu *large scale urban development*, powierzchnia przyjętego planu zabudowy to ok. 230 ha. Założenie ma być realizowane na terenach poprzemysłowych i ma na celu wytworzenie samowystarczальной, nowoczesnej, zrównoważonej dzielnicy stolicy Słowenii. Ostatnim przytaczanym projektem wewnątrz miasta jest rewitalizacja zakładów tytoniowych. W ich miejscu ma powstać kwartał mieszkalno-usługowy i centrum kulturalne. Prestiżu inwestycji dodaje sąsiedztwie historycznej starówki oraz istniejące budynki administracji rządowej.

Zadanie, jakie postawiły przed sobą władze Lublany jest imponujące. Zaangażowanie w sporządzenie nowoczesnych dokumentów planistycznych, zakres inwestycji i stawiane cele mogą być wzorem dla innych środkowoeuropejskich miast szukających własnej drogi i metody rozwoju. Rozmach projektów strategicznych jest porównywalny ze skalą inwestycji w krajach „starej Unii” i zarówno przy ich realizacji, jak i w ich wyniku powstanie wiele nowych miejsc pracy, a przestrzeń miejska zostanie zmodernizowana. Zastanawia tylko fakt odejścia od tradycyjnej ścieżki rozwoju Lublany, którą z sukcesem realizował Plecnik. Zakładała ona organiczne transformowanie miasta spełniające oczekiwania odbiorców i oparte na zachowaniu skali człowieka. Realizacja tak imponujących projektów strategicznych, jak



te ujęte w dokumentach rozwoju Lublany, niesie ze sobą ryzyko charakterystyczne dla wielkogabarytowych inwestycji: globalizowania korzyści przy lokalnym ponoszeniu kosztów, uzależnieniu od czynników zewnętrznych i koniunktury oraz zatraceniu tożsamości miasta w wyniku zbytniego otworzenia się na międzynarodowe, a tym samym „bezstylowe” rozwiązania kompozycyjno-przestrzenne. Mała, jakby nie było, Lublana może paść ofiarą procesów globalizacji, co skutecznie powstrzyma jej rozwój zamiast mu służyć. W obecnej chwili jest jednak zbyt wcześnie żeby rozsądzić, na którą stronę przechyli się szala oceny.



Rys. 7. Plan zagospodarowania nowej dzielnicy Lublany – Šmartinska (źródło: Stanič, 2007, s. 6)

Fig. 7. Masterplan for a new district of Ljubljana – Šmartinska, source: (Stanič, 2007, p. 6)

### 3. Przykład Krakowa

W tej części pracy zarysowano sytuację Krakowa w zakresie realizacji inwestycji typu SPU. Rozdział ten jest kontynuacją badań, opublikowanych jako: „Strategiczne projekty urbanistyczne dla miasta innowacyjnego. Przykład Krakowa” i jest uzupełnieniem ilustrującym trzy obszary o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta: Krakowskie Centrum Komunikacyjne, Zabłocie i III Kampus UJ.

Najważniejsze zagadnienie, które dotyczy opisywanego zjawiska w Krakowie, ma związek z pytaniem czy Strategiczne Projekty Urbanistyczne występują na terenie tego miasta. Od strony formalnej takie inwestycje są przewidziane jako środki wdrażające programy operacyjne, a tym samym mogą być aktywnym narzędziem polityki przestrzennej<sup>30</sup>. Ponieważ

<sup>30</sup> Opis roli projektów miejskich, wraz z propozycjami programów operacyjnych znajduje się w dokumencie *Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa w rejonie Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach*, s. 243-245.

większość realizowanych przy współdziałaniu gminy miejskiej przedsięwzięć ma charakter obiektów infrastrukturalnych lub pojedynczych kubatur, można odnieść wrażenie, że władze miasta nie są zainteresowane bezpośrednim udziałem w kreowaniu całościowej struktury urbanistycznej i przyjmują rolę organizatora odpowiednich warunków do wykorzystania przez prywatnych inwestorów.

Zapoznanie się ze „Studium...”, „Strategią rozwoju...”, czy „Wieloletnim Planem Inwestycyjnym” pozwala dostrzec, że postulowane przemiany funkcjonalno-przestrzenne Krakowa mają na celu wzmocnienie i rozszerzenie kompetencji metropolitalnych. Jednak miasto nie występuje jako podmiot inicjujący przekształcanie struktury całych zespołów zabudowy. Z drugiej strony unowocześnianie układu drogowego, integrowanie węzłów transportowych oraz ulepszanie sieci komunikacji publicznej może służyć przygotowaniu dodatkowych terenów pod zabudowę. W przeważającej liczbie znanych przypadków realizacji SPU towarzyszy radykalna przebudowa systemu transportowego. Powodowane to jest koniecznością zapewnienia najwyższej dostępności i zarazem konkurencyjności inwestycyjnej. Należy zaznaczyć, że szukanie związków i poziomu zintegrowania wizji rozwoju układu transportowego z potencjalnymi projektami miejskimi jest tematem czekającym na szersze opracowanie.

Przestudiowanie zapisów dotyczących inwestycji publicznych na przestrzeni ostatnich dekad wskazuje na rangę poszczególnych projektów, niezależnie od występujących zmian terminologicznych. Kontynuacja w dążeniu do zrealizowania danej inwestycji przy zastosowaniu różnych narzędzi planistycznych może dowodzić jej istotnego znaczenia dla rozwoju miasta. Najlepiej poświadcza ten fakt zestawienie postulowanych do realizacji projektów<sup>31</sup>.

Dodatkowym wyznacznikiem SPU dla Krakowa jest jego kontekst metropolitalny. Ze względu na pozycję w systemie osadniczym kraju oraz swoją wielkość to miasto jest obszarem przenikania się projektów służącym realizacji celów na różnych szczeblach: lokalnym, regionalnym i krajowym.

W oparciu o przeprowadzoną analizę dokumentów planistycznych<sup>32</sup> oraz własne studia przygotowano propozycję obszarów Krakowa posiadających strategiczne znaczenie dla rozwoju miasta, lokalizacji potencjalnych SPU. Zdecydowano się na szersze ujęcie kontekstu metropolitalnego, ujmując dwa obszary/projekty wychodzące poza granice administracyjne Krakowa.

Dobór przykładów jest wykonany według następującego klucza:

- wszystkim projektom towarzyszą znaczące przemiany infrastruktury komunikacyjnej;
- każdy z projektów nawiązuje do rozpoznanych klas typologicznych SPU w miastach europejskich: KCK – przebudowa śródmieścia, które można traktować jako centrum wielkomiejskie; Zabłocie – projekt typu riverfrontu; III Kampus UJ – *smart city*, czyli projektu budującego innowacyjność miasta.

Zaprezentowana na następnych stronach charakterystyka ma na celu pokazanie przemian przestrzennych, które zaszły na przestrzeni lat 2002–2012. Kolorem zaznaczono fragmenty tkanki miejskiej proponowane do realizacji, których projekty są dostępne w internecie. Dalsze badania tych projektów, obszarów o strategicznym znaczeniu dla rozwoju Krakowa, muszą być poprzedzone analizą czynników charakteryzujących Strategiczne Projekty

<sup>31</sup> Prezentacja wybranych projektów strategicznych (bez inwestycji typowo infrastrukturalnych), choć terminologicznie to pojęcie zmieniało swoją postać (inwestycje publiczne, projekty miejskie, projekty strategiczne) na terenie Krakowa.

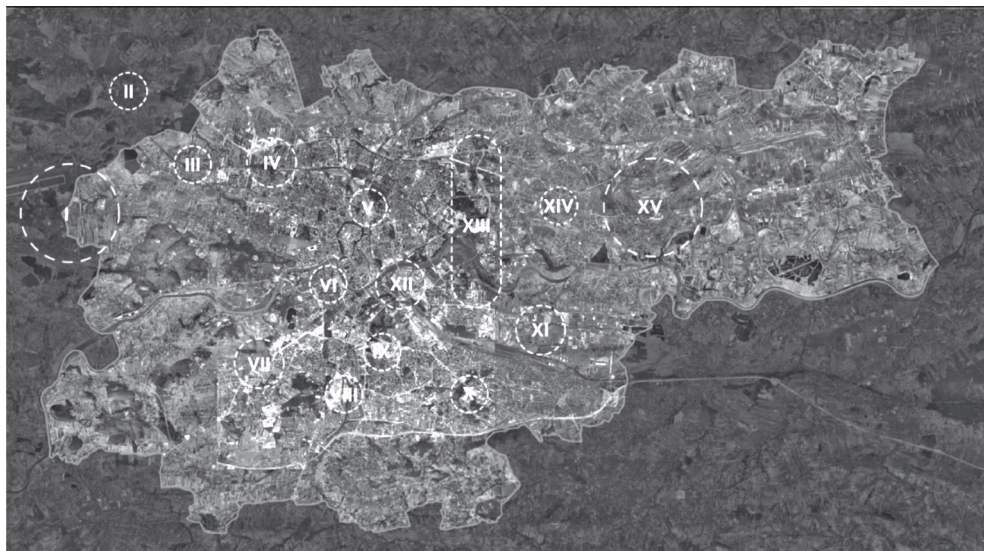
<sup>32</sup> Omówienie tej analizy zaprezentowano w opracowaniu pt.: *Strategiczne projekty urbanistyczne dla miasta innowacyjnego. Przykład Krakowa*.

## Wybrane kubaturowe projekty miejskie z zapisów dokumentów planistycznych Krakowa

1994 r. (Plan ogólny)	2003 r. (Studium uwarunkowań i kier. rozwoju <sup>2</sup> )	2010 r. (Plan inwestycyjny <sup>3</sup> )
<p>1. Most Legowski;</p> <p>8. Parkingi P+R;</p> <p>9. Most Kotlarski;</p> <p>11. Park miejski „Stalki Twardowskiego”;</p> <p>12. Kapłelska;</p> <p>14. Biblioteka Jagiellońska w ramach Kampusu UJ;</p> <p>15. Kampus Uniwersytetu Jagiellońskiego;</p> <p>16. Opera;</p> <p>17. Hala sportowo-widowiskowa;</p> <p>19. Adaptacja bocznycej kolejowej do Balic;</p> <p>20. Park technologiczny w ramach Kampusu UJ;</p> <p>21. Rewaloryzacja Kazimierza;</p> <p>22. Restrukturyzacja KZS „Solvay”;</p> <p>23. Centrum Komunikacyjne;</p> <p>25. Park przemysłowy w HTS;</p> <p>26. Lotnisko i dworzec w Balicach;</p> <p>31. Kapłelsko „Przystanek Rusiecki”</p>	<p>1. Program aktywacji gospodarczej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– obszar Huty im. T. Sędzimir;</li> <li>– obszar w sąsiedztwie PL Kraków–Balice;</li> <li>– Zabłocie;</li> <li>– Centrum wystawiennicze i targowe;</li> <li>– Samorządowe Centrum Administracyjne;</li> <li>– Krakowskie Centrum Komunikacyjne;</li> </ul> <p>2. Program rewitalizacji terenów przemysłowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kraków–Wschód;</li> <li>– Zabłocie;</li> <li>– Płaszów;</li> </ul> <p>3. Program aktywizacji naukowo-technologicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– III Kampus UJ;</li> <li>– Obszar Czynny-Dąbie;</li> <li>– Park Technologiczny w Branicach;</li> <li>– II Kampus AGH;</li> <li>– Regionalny tynek transferu technologii;</li> <li>– Parki technologiczne;</li> </ul> <p>4. Program rozwoju bazy turystycznej, rekreacyjnej i sportowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zakrzówek;</li> <li>– Przylasek Rusiecki;</li> <li>– Bągry;</li> <li>– Obiekty Twierdzy Kraków;</li> <li>– Krakowski Ośrodek Sportów Wodnych;</li> <li>– Wielofunkcyjna Hala Widowiskowo-Sportowa;</li> <li>– Uzdrowisko Swoszowice i Mateczny;</li> </ul> <p>5. Program ochrony i kształtowania przestrzeni publicznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Obszar śródmieścia (ochrona funkcji mieszkaniowych, kierowanie kompozycji urbanistyczno-architektonicznych);</li> <li>– Miejskie centra wielofunkcyjne;</li> <li>– Poprawa wizerunku miasta (w tym reklam i szyldów), kształtowania małej architektury;</li> <li>– Iluminacja Miasta (Śródmieście oraz Bulwary Wiślane);</li> </ul> <p>6. Program rewitalizacji dzielnic historycznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Kazimierz;</li> <li>– Stare Podgórze;</li> </ul>	<p>SK-1 Centrum Widowiskowo-Parkowe (ukł. drogowy);</p> <p>SK-2 Centrum Kongresowe;</p> <p>SK-3 Centrum Jana Pawła II (ukł. drogowy);</p> <p>SK-4.1 Modernizacja stadionu piłkarskiego „Wisła Kraków”;</p> <p>SK-4.2 Modernizacja stadionu miejskiego „Cracovia”;</p> <p>SK-4.3 Modernizacja stadionu „Kolumbia”;</p> <p>SK-4.4 Rozbudowa OSIR „Kolumbia”;</p> <p>S-2.2 Budowa parkingu podziemnego ul. Focha;</p> <p>S-2.3 Budowa parkingów wielokondygnacyjnych;</p> <p>S-2.4 Budowa parkingu podziemnego „Nowy Kleparz”;</p> <p>S-3.1 Budowa Centrum Obsługi Inwestora;</p> <p>S-3.2 Budowa Ratusza Miejskiego;</p> <p>S-5.1 R Budowa centrum kulturowego „Kwartal św Wawrzyńca”;</p> <p>S-5.3 R Utworzenie Muzeum Sztuki Współczesnej;</p>

Źródło: opracowanie własne autora, na podstawie Uchwały Nr VIII/558/94 z 16 listopada 1994 r. w sprawie miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa; Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa w rejonie Sanktuarium Miłosterdzia Bożego w Łagiewnikach; Wieloletni Plan Finansowo-Inwestycyjny Miasta Krakowa na lata 2010–2019.

Urbanistyczne, tzn. określeniem trybów konfigurowania (trybów zintegrowania) przez: (I) infrastrukturę transportową, (II) elementy przyrodnicze, (III) relacje architektoniczno-urbanistyczne poszczególnych elementów oraz (IV) zastosowane strategie (dobra publicznego, modernizacji, marketingu urbanistycznego, równoważenia, integrowania<sup>33</sup>).



Rys. 8. Mapa dostrzeżonych obszarów strategicznych interwencji w Krakowie: LEGENDA: I – Miasteczko lotnicze Balice; II – Krakowski Biznes Park; III – Drugi Kampus AGH; IV – Rondo Ofiar Katynia; V – Krakowskie Centrum Komunikacyjne; VI – Monte Casino-Kapelanka; VII – Trzeci Kampus UJ; VIII – Łagiewniki; IX – Bonarka; X – Prokocim; XI – Płaszów–Rybitwy; XII – Zabłocie; XIII – Nowohucka-Czyżyny; XIV – „stara” Nowa Huta; XV – Nowa Huta-Branice (źródło: opracowanie własne autora)

Fig. 8. Map of spotted areas of strategic importance in Krakow: LEGEND: I – Aerocity Balice; II – Krakow Biznes Park; III – AGH Second Campus; IV – Ofiar Katynia Roundabout; V – Krakow Transport Center; VI – Axis Monte Casino-Kapelanka; VII – UJ Third Campus; VIII – Łagiewniki; IX – Bonarka; X – Prokocim; XI – Axis Płaszów-Rybitwy; XII – Zabłocie; XIII – Nowohucka-Czyżyny; XIV – „old” Nowa Huta; XV – Axis Nowa Huta-Branice, source: author

### 3.1. Obszar Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK)

Jest to przykład najlepiej rozpoznanego projektu typu SPU na terenie Krakowa. Bliskie sąsiedztwo historycznej starówki, przecięcie się tras obwodowych z trasą kolei oraz linii komunikacji publicznej, dworzec PKP i wiele istotnych funkcji miejskich sprawia, że występuje tu nagromadzenie konfliktów przestrzennych. Z racji swojej wagi dla budowania wizerunku śródmieścia występuje wiele kontrowersji względem propozycji przekształcenia tego obszaru. Prace nad planami dotyczącymi koncepcji rozwoju rozpoczęły się w 1963 r. i trwają do dzisiaj. Osobnym problemem jest również zdefiniowanie granic tego obszaru.

<sup>33</sup> *O tożsamości urbanistyki*, s. 97.



Najwięcej nadziei budziły plany przebudowy KCK przez Tishman Speyer Properties, które razem z Gminą Kraków rozpoczęło działalność na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego<sup>34</sup>. Niestety nie udało się osiągnąć zamierzonych celów i obecnie projekt składa się z realizowanych niezależnie od siebie, indywidualnych przedsięwzięć.



Rys. 9. Mapa przemian przestrzennych w okolicy KCK 2001–2012 r., powierzchnia – ok. 77,5 ha, Gęstość zaludnienia – ok. 1 624 os/km<sup>2</sup>, Projekty kubaturowe – 25 proj. (źródło: opracowanie własne"ewqtce)

Fig. 9. – Map of spatial transformations in KTC area, year 2000–2012, Area – ca. 77,5 ha, Population – ca. 1 624 os/km<sup>2</sup>, Spatial projects – 25 proj. source: author

### 3.2. Obszar Zabłocia

Zabłocie jest poprzemysłową dzielnicą Krakowa usytuowaną na obrzeżach historycznej dzielnicy Starego Podgórze. Do 2002 r. obszar ten był zmarginalizowany ze względu na słabą dostępność komunikacyjną, brak atrakcyjnych przestrzeni publicznych i zabudowę o niskiej wartości funkcjonalnej i estetycznej. Na przestrzeni ostatniej dekady zaszły znaczące zmiany, gdyż wybudowano: Most Kotlarski, Krakowską Akademię im. Frycza Modrzewskiego, Muzeum Sztuki Współczesnej, Muzeum w Fabryce O. Schindlera, uzupełniono miejski układ komunikacji zbiorowej i prywatnej. Na terenie dzielnicy obowiązuje plan miejscowy i program rewitalizacji, które regulują rozwój przestrzenny.

<sup>34</sup> *Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne w strefach śródmiejskich*, s. 8.



Rys. 10. Mapa przemian przestrzennych w okolicy Zabłocia 2001–2012 r., powierzchnia – ok. 148 ha, Gęstość zaludnienia – ok. 309 os/km<sup>2</sup>, Projekty kubaturowe – 24 proj. (źródło: opracowanie własne autora)

Fig. 10. Map of spatial transformations in Zabłocie area, year 2000-2012, Area – ca. 148 ha, Population – ca. 309 os/km<sup>2</sup>, Spatial projects – 24 proj. source: author

### 3.3. Obszar III Kampusu UJ

Historia części Krakowa, w której ulokowany jest omawiany projekt, jest dosyć krótka. Jeszcze do lat 90. ten teren przypominał strefę podmiejską. Intensywne, choć w dużej mierze wymykające się planistycznej kontroli, procesy urbanizacyjne doprowadziły w krótkim czasie do rozkwitu nowej dzielnicy mieszkaniowej – Ruczaju.

W 1997 r. utworzono tu Specjalną Strefę Ekonomiczną Krakowskiego Parku Technologicznego – Pychowice. Dodatkowo ulokowanie III Kampusu UJ pozwoliło na zerwanie z wizerunkiem „sypialni” Krakowa. Obecnie infrastruktura transportowa jest bardzo dobrze rozwinięta, miejsce jest łatwo dostępne ze względu na wybudowaną linię tramwajową, przebudowę głów-



nej arterii samochodowej i bliskość zjazdu z autostrady A4. Kampus jest położony w niezwykle cennych przyrodniczo obszarach (m.in. Zakrzówek), dodatkowo wzdłuż jego północno-wschodniej granicy biegnie trasa proponowanego Kanału Krakowskiego. Rozwój terenu jest podporządkowany zapisom miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W skład Kampusu wchodzi wiele budynków dydaktycznych i biurowych. Na uwagę zasługuje realizowany przez Jagiellońskie Centrum Innowacji kompleks Park Life Science. Całość założenia urbanistycznego UJ ma posiadać ok. 25 000 m<sup>2</sup> powierzchni, lecz jest uzupełniana przez pojawiające się budynki biurowe prywatnych przedsiębiorstw.



Rys. 11. Mapa przemian przestrzennych w okolicy III Kampusu UJ 2001–2012 r., powierzchnia – ok. 131 ha, Gęstość zaludnienia – ok. 3 827 os/km<sup>2</sup>, Projekty kubaturowe – 17 proj. (źródło: opracowanie własne autora)

Fig. 11. Map of spatial transformations of UJ Third Kampus, year 2000–2012, Area – ca. 131 ha, Area – ca. 3 827 os/km<sup>2</sup>, Spatial projects – 17 proj. source: author

#### 4. Wnioski

Warte ponownego podkreślenia są następujące wnioski płynące z przeprowadzonych badań:

1. Realizacja dużych inwestycji miejskich, Strategicznych Projektów Urbanistycznych jest możliwa i celowa nie tylko w największych i najbardziej wpływowych miastach Europejskich jak Londyn, Paryż, Amsterdam czy Hamburg.
2. Przygotowanie do tak radykalnego zabiegu, jakim jest wdrożenie Strategicznych Projektów Urbanistycznych wymaga wyprzedzającego przeanalizowania i drobiazgowych stu-

diów rangi ośrodka miejskiego na arenie międzynarodowej, w tym długotrwałego procesu dochodzenia do spójnej wizji rozwoju akceptowanej przez wszystkie podmioty biorące udział w inwestycji (ustalenie strategicznych ram projektów<sup>35</sup>) przy możliwie otwartej formule dopuszczającej wariantowanie i korygowanie inwestycji w trakcie jej realizacji.

3. Strategiczne projekty są istotne zarówno dla miast historycznych, jak i tych bez ściśle ulokowanego kapitału tożsamościowego w postaci dziedzictwa poprzednich epok. Bez względu na strategię rozwoju miasta opartą o eliminowanie zagrożeń przestrzennych zaburzających oryginalną formę miasta lub zakładającą rozwój na zasadach wolnorynkowych projekty strategiczne powinny być uwzględniane jako ważne ogniwo realizacji zakładanych celów transformacji przestrzennej.
4. Wpływ architekta-wizjonera na kształt przestrzeni jest niezwykle cennym zasobem, którym mogą się poszczycić nieliczne miasta. Jego pozytywne oddziaływania przekłada się na rozpoznawalność marki miejskiej, respektowanie kontekstu i jak pokazuje badany przykład Lublany, poszanowania wytworzonego specyficznego *genius loci* przez przyszłe pokolenia projektantów.
5. Analizowanie realizacji Strategicznych Projektów Urbanistycznych w poszczególnych miastach europejskich jest cenną wskazówką wnoszącą wkład do budowania podstaw teoretycznych pod możliwości konfigurowania takich przedsięwzięć na obszarach, gdzie do tej pory nie występowały.
6. SPU w Krakowie wymagają dalszych prac badawczych dotyczących sposobów właściwego konfigurowania pakietów projektów, które nie są objęte jednym, całościowym zamierzeniem projektowym.

#### Literatura

- [1] Broeck J. van den, *Strategic Spatial Planning and Strategic Projects, A transformative practice*, Lublana: 44th ISOCARP Congress 2008, prezentacja konferencyjna.
- [2] Dimitrovska A.K. *The Urban Dynamics of Ljubljana: Land Use and Urban Renewal*, COST Action TUD602 Land Management for Urban Dynamics, Lublana 2008, prezentacja konferencyjna.
- [3] Dimitrovska A.K., *Prostorska vizija "Ljubljana 2025"*, Urbanistični Inštitut Republike Slovenije, Lublana 2007.
- [4] Drobne S., Konjar M., Lisec A., Pichler-Milanović N., Zavodnik Lamovšek A., *Functional Regions Defined by Urban Centres of (Inter)National Importance – The Case of Slovenia*, Real Corp 2010: Cities for Everyone, Liveable, Healthy, Prosperous, Wiedeń 2010.
- [5] ESPON. *POLYCE: Metropolisation and Polycentric Development in Central Europe*, ESPON, Wiedeń, 2012.
- [6] ESPON, 1.1.1. *Potentials for polycentric development in Europe. Final project report*, Sztokholm, Nordregio 2004.

<sup>35</sup> Proponowane metody i techniki ustalania zasad integrowania interesów różnych aktorów o przestrzeń miejską opisano w książce: *Framing Strategic Urban Projects: Learning from current experiences in European urban regions*.

- [7] Flyvbjerg B., *Five misunderstandings about case-study research*, [w:] *Qualitative Research Practice*, (red.) Seale C., Gobo J., Gubrium F., Londyn, Sage 2004.
- [8] Flyvbjerg B., Bruzelius N., Rothengatter W., *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*, Cambridg, Cambridge University Press, 2003.
- [9] Galusek Ł., *Jože Plečnik: Architekt i Wizjoner*, Międzynarodowe Centrum Kultury, Kraków 2006.
- [10] Krečič P., *Ljubljana – A Mediterranean City? Plečnik's Experiment*, Lublana 2009.
- [11] Krečič P., *Plečnik's Ljubljana*, Ljubljana Tourism, Lublana 2011.
- [12] Ljubljana, Glasilo Mestne občine, *Vizija Ljubljana 2025*, Ljubljana Municipality, Lublana 2007.
- [13] Lokalny Program Rewitalizacji Zabłocia, Kraków 2008.
- [14] Miejski Program Rewitalizacji Krakowa, Kraków 2009.
- [15] Oosterlynck S., Broeck J. van den, Albrechts L., Moulaert F., Verhet-sel A., *Strategic Spatial Projects: Catalysts for Change*, Oxon, Routledge, 2011.
- [16] Pichler-Milanović N., *Ljubljana: from „beloved” city of the nation to Central European „capital”*, 2005.
- [17] Pichler-Milanović N., *European Urban Sprawl: Sustainability, Cultures of (Anti)Urbanism and »Hybrid Cityscapes«*, 2007.
- [18] Pichler-Milanović N., Zavodnik Lamovšek A., *Urban Land Use Management in Ljubljana: From Competitiveness to Sustainability – or vice versa?*, Real Corp 2010: Cities for Everyone, Liveable, Healthy, Prosperous, Wiedeń 2010.
- [19] Prelovšek D., *Plečnik in Ljubljanski Grad*, Lublana, Lublanski Grad, 10.IV.2012, wykład.
- [20] Rossi A., *The Architecture of the City*, Cambridge, MIT, 1984.
- [21] Šašek Divjak M., *Urban planning for the strategic spatial development of Ljubljana*, Urbani izziv, Lublana 2008.
- [22] Salet W., Gualini E., *Framing Strategic Urban Projects: Learning from current experiences in European urban regions*, Oxon, Routledge, 2007.
- [23] Schaefer M., Spoelstra M., *Light Capital: Urban Scripts for Ljubljana*, Rotterdam, Berlage Institute, 2006.
- [24] Sitar M., Šubic-Kovač M., *Large scale Public/Private–Partnership redevelopment projects in Slovenia: case studies from the City of Ljubljana*, Lublana 2009.
- [25] SpaceSyntax. *Ljubijana, Smartinska – Urban masterplan*, broszura informacyjna, SpaceSyntax, Londyn 2009.
- [26] Stanič I., *Ljubljana – Partnership Šmartinska District Redevelopment*, broszura informacyjna, Miasto Lublana i partnerzy, Lublana 2007.
- [27] Strategia Rozwoju Krakowa, Kraków 2005.
- [28] Strateški prostorski načrt Mestne občine Ljubljana, Lublana, Urbanistični Inštitut Republike Slovenije, 2007.
- [29] Świrko B., *Komentarz do Miejscowego Planu Przestrzennego Zagospodarowania dla Obszaru Kraków Zabłocie*, Biuro Planowania Przestrzennego UMK, Kraków 2005.
- [30] Taut B., *Die Stadtkrone*, Jenna, Eugen Diederich Verlag, 1919.
- [31] Vogelij J., *Assesment of strategic spatial plan Ljubljana*, Soest: Ljubljana Municipality, 2008.

- [32] Volk J., *Functional urban areas and their role in the polycentric spatial development in Slovenia*, Lublana: Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo, Univerza v Ljubljani, 2006, praca magisterska.
- [33] Wieloletni Plan Finansowo-Inwestycyjny Miasta Krakowa, Kraków 2010.
- [34] Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Krakowa w rejonie Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łągiwnikach, Kraków 2010.
- [35] Zuziak Z.K., *O tożsamości urbanistyki*. Politechnika Krakowska, Kraków 2008.
- [36] Zuziak Z.K. *Krakowska Przestrzeń Metropolitalna*, *Urbanista*, 27 (3), 2005.
- [37] Zuziak Z.K., *Wieloprzestrzenne projekty inwestycyjne w strefach śródmiejskich*, [w:] *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*, (red.) Markowski T., Biuletyn KPZK PAN, Warszawa 2004.
- [38] Żabiński A., *Strategiczne projekty urbanistyczne dla miasta innowacyjnego. Przykład Krakowa*, [w:] *Miasto innowacyjne Wiedza – Przedsiębiorczość – Marketing*, (red.) Makiela Z., Szromnik A., Studia KPZK PAN T.CXLI, Warszawa 2012.