

# Stawiajmy wieżowce przy rondach

► **Debatujemy, gdzie budować wysokie budynki**

► **Wypowiada się współwłaściciel szkieletora**

**Piotr Rapalski**



**Szymon Duda, architekt, udziałowiec GD&K Group, współwłaściciela szkieletora**

Głos w naszej debacie poświęconej budowie wysokościowców w Krakowie zabiera pierwszy ekspert. Architekt Szymon Duda wskazuje miejsca dla wieżowców i odnosi się do opracowania przygotowanego przez urzędników w 2010 roku. Ograniczyło ono tereny pod budowę „drapaczy chmur” do Rybitw, Płaszowa, okolic węzła Bieżanów, osiedla Kurdwanów i Piaski.

Szymon Duda: Odpowiedź na pytanie, czy władze powinny w ogóle myśleć o wieżowcach, nasuwa się sama. Myślały przynajmniej od 100 lat. Przecież wieżowce – może o mniej bulwersującej nazwie – powstawały w Krakowie od dawna, o czym zresztą informują autorzy opracowania wykonanego w urzędzie.

Jak można było nazwać przed drugą wojną światową sześciokondygnacyjny budynek Feniksa postawiony w Ryнку Gł. przez Szyszko-Bohusza albo 15-kondygnacyjny budynek

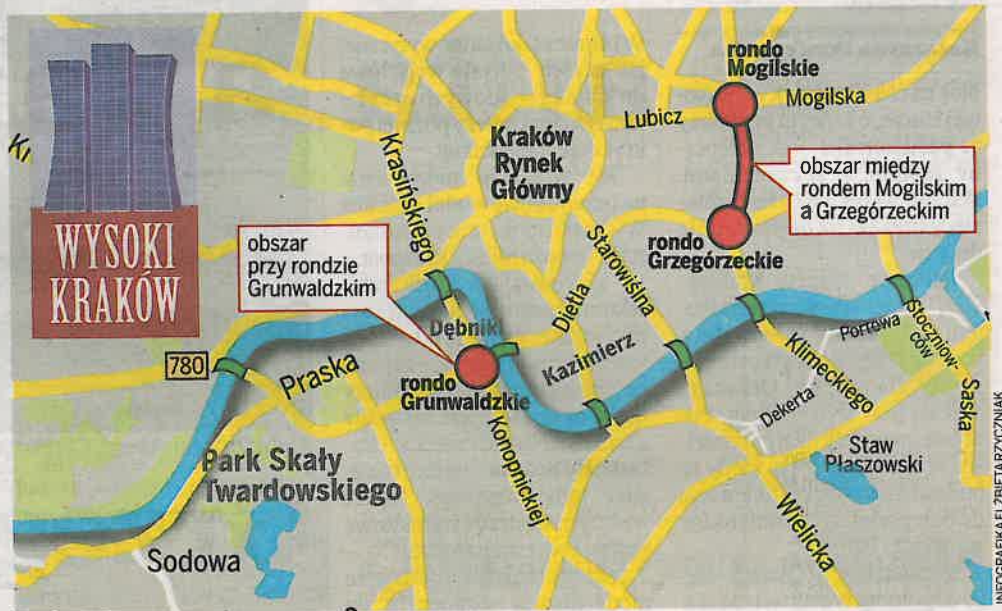
Biprostalu z lat 60., nie wspominając o „błękitku”, który na owe czasy (lata 80.) był wysokościowcem nawet według dzisiejszych przepisów budowlanych (mierzył bowiem ponad 70 m wysokości).

A kto, jeśli nie władze Krakowa wydały zezwolenie na budowę obiektu o wysokości 104 metrów, czyli szkieletora? Wieżowce były w zatwierdzonych planach przestrzennego zagospodarowania miasta. Czyli dawniej władza myślała „pod górkę”, a teraz władza – może raczej różne środowiska – myślała „z góry”. Oby nie zeszło do parteru.

Autorzy opracowania próbują wyznaczyć obszar możliwej lokalizacji obiektów wysokościowych w aspekcie ochrony panoramy miasta Krakowa. Niewątpliwie ważny punkt analiz, ale jest

to jedna z dziesiątek analiz o wiele ważniejszych w swoich znaczeniach dla przyszłości Krakowa. Kilku obiektów, które już zakłóciły wyidealizowaną panoramę naszego miasta, nie uda się już zburzyć. Stały się „z musu” ikonami miasta i do tego rozpoznawalnymi przez mieszkańców, a nawet przyjezdnych. Ale, jak wskazują przykłady z wielu miast europejskich, wieżowce bardzo szybko wpisują się w świadomość mieszkańców, stają się chlubą miast, a do tego stają się nowymi pozytywnymi ikonami, w sposób zasadniczy umniejszającymi rolę „ikon” niepożądanych, jak w przypadku np. kominów Łęgu w Krakowie.

Powstawanie wysokościowców uzależnione będzie nie tylko od wybranej strategii rozwoju miasta i konsekwentnego jej wdrażania. Jest ona niezwykle ważna w sytuacji, w której europejskie – ale nie tylko – miasta rywalizują ze sobą na wielu płaszczyznach. Miasta, które znajdują najlepsze rozwiązania, będą się rozwijały, a inne wegetowały. Moja wizja miasta to milionowy Kraków w 2050 roku, ze znacznym odsetkiem młodych ludzi kończących studia, którzy pozostają w Krakowie. W takiej sytuacji muszą powstawać w mieście budynki znacznych rozmiarów, dające gwarancję lokalizowania w nich dużych przedsiębiorstw, spółek czy in-



**Według Szymona Dudy wieżowce powinny powstać w dobrze skomunikowanej okolicy rond**

nych obiektów użyteczności publicznej. Mogą to być wieżowce do 50 m wysokości, ale powinny być również dopuszczone obiekty wyższe.

Kraków od wielu lat przygotowuje się do łagodzenia skutków wzrastającej motoryzacji oraz mobilności społeczeństwa. Dlatego priorytetowe stały się rozwiązania komunikacyjne takie jak linie szybkiego tramwaju, budowa węzłów drogowych, wiaduktów i nowych linii tramwajowych. Przebudowano już rondo Mogilskie, Grzegorzeckie,

znajdujące się w samym centrum Krakowa, po to, aby przejąć znaczny ruch pojazdów i pieszych. Są to dobre miejsca przesiadkowe, usprawniające życie krakowianom. To w najbliższej okolicy tych rond powinny powstawać wysokie budynki, bo te miejsca były po to projektowane. A jeśli autorzy opracowania chcą lokalizować wysokie budynki na „dziewiczym terenie” pod względem infrastruktury, choćby komunikacyjnej, to co to ma znaczyć? Czy zbudowane niemałym nakła-

dem ronda należy nazwać urbanistycznym błędem?

Dlatego najważniejszą lokalizacją na wieżowce, niekoniecznie 110-metrowej wysokości, widzę właśnie w okolicy wspomnianych rond – w pierwszym etapie. Później nie wykluczałbym miejsc zaproponowanych przez autorów opracowania, pod warunkiem zagwarantowania w miejskim budżecie kilku miliardów złotych na inwestycje komunikacyjne i dodatkowo przekonanie do tego urzędników z Unii Europejskiej”.