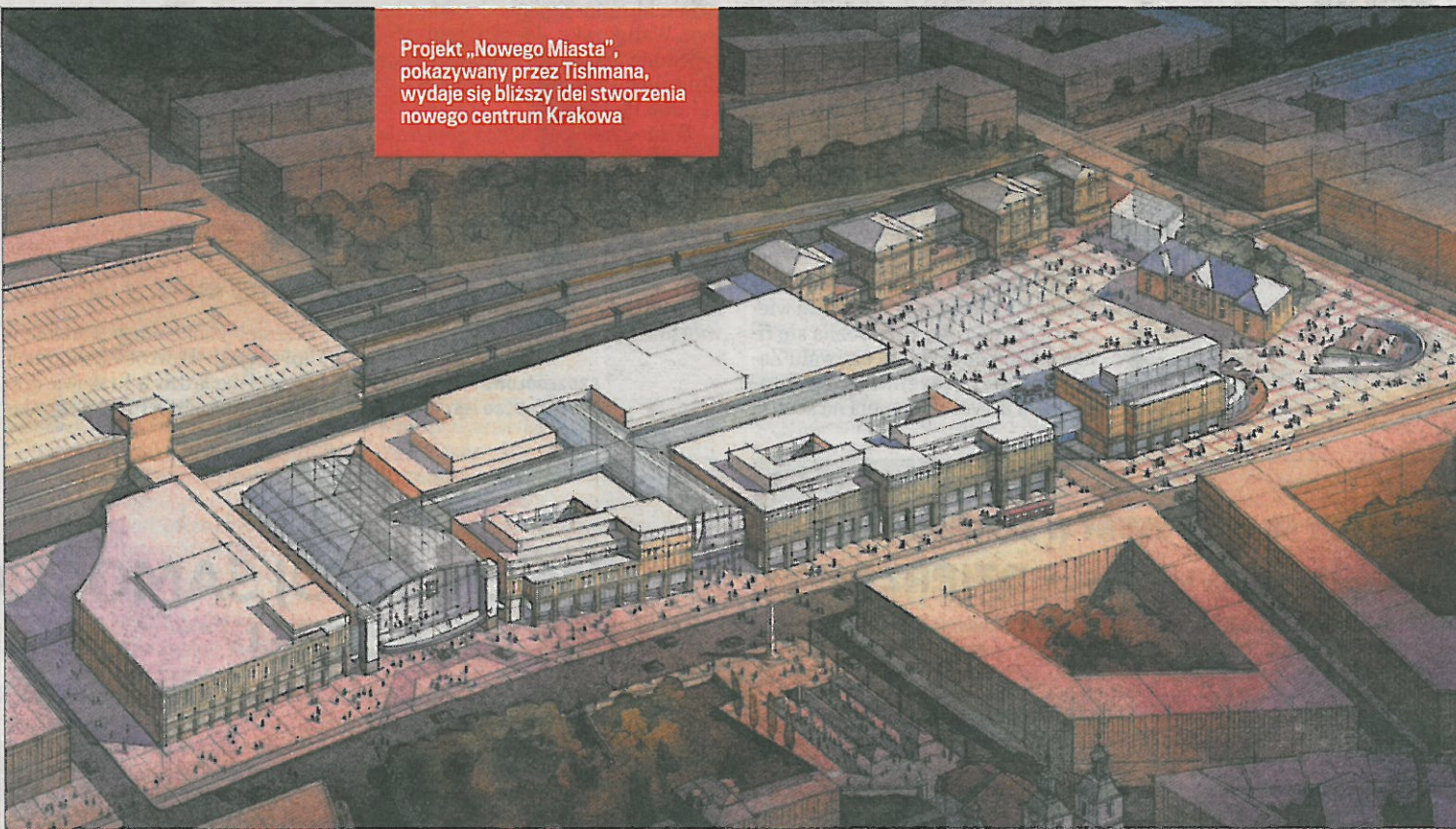


NOWE CENTRUM, CZYLI MARZEN

- Kraków nie ma swego skrzyżowania Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi, nie ma z przełomu XIX i XX wieku. A powinien – mówił na łamach „Gazety” prof. Jacek Purchla

**NAM
NIE JEST
WSZYSTKO
JEDNO**

MATERIAŁY INWESTORA



Projekt „Nowego Miasta”, pokazywany przez Tishmana, wydaje się bliższy idei stworzenia nowego centrum Krakowa

**Magdalena Kursa,
Dawid Hajok**

Miasto nigdy nie wykształciło w sobie nowego obszaru o charakterze urzędowego subcentrum, gdzie mogłyby skupiać się wszystkie najważniejsze funkcje administracyjne i publiczne.

Taką rolę wciąż wypełnia jego historyczny rdzeń - Stare Miasto. Zaczyn nowej administracyjno-biurowej dzielnicy, będącej nowoczesnym uzupełnieniem historycznego centrum, chcieli stworzyć dopiero peerelowski decydenci wzdłuż dzisiejszej al. Powstania Warszawskiego. Choć idea budowy „krakowskiego Manhattanu” w większości pozostała tylko na papierze, świadectwem wielkich niezrealizowanych ambicji ówczesnych władz jest górujący do dziś nad miastem nieskończony szkielet biurowca NOT.

Peerelowski Manhattan

W końcu lat 60. powstała koncepcja nowej zabudowy całego kwartału między ul. Beliny-Prażmowskiego, Lubomirskiego, aż do Warszawskiej. Budynek NOT-u, zaprojektowany przez zespół Zdzisława Arcta, miał być pierwszą realizacją. W tamtym czasie przy Wydziale Architektury Urzędu Miasta w Krakowie działała pracownia urbanistyczna, która pod nadzorem głównego architekta miasta przygotowywała perspektywiczne plany rozwoju Krakowa. Stamtąd architekci planujący nową dzielnicę otrzymali polecenie, żeby ciągnąć budynek jak najbardziej w górę. Załącznik graficzny z całościową wizją nowego centrum, którego pełną realizację przewidywano do 2005 roku, przedstawiał las drapaczy chmur wyrosłych obok Starego Miasta. Wśród nich budynek NOT-u wyglądał jak... niewiele znaczący element. Przy ogrodzie botanicznym, u wylotu ul. Kopernika, przewidziano lokalizację nowego gmachu opery, znacznie zresztą okazalszego od istniejącego dziś przy ul. Lubicz.

Trzeba przyznać, że w tym olbrzymim zamierzeniu urbanistycznym nie zapomniano o ludziach. Chciano dać im przestrzeń wolną od uciążliwości, jakie tworzą środki komunikacji. Podobnie więc jak w projekcie La Defense w Paryżu nowe krakowskie centrum miało stanąć na wyniesionej na wysokość pierwszego piętra ponad poziom gruntu płycie. Pod nią chciano zamieścić cały ruch kołowy i komunikację zbiorową z płatanią ulic i parkingów.

Wkrótce projekt, jeszcze rozwinięty, był na ukończeniu. W 1975 roku ruszyła budowa, którą jednak wstrzymano już po czterech latach. Przyszedł kryzys i śmiałe plany kreślone przez młodych architektów na marzących o tworzeniu budynków na skalę amerykańską trafiły do szuflady. I pozostały tam do dzisiaj.

Nowe Miasto Tishmana

Jeszcze bliżej do budowy nowego centrum Krakowa było u progu XXI wieku, gdy niemal gotowy już był do realizacji projekt „Nowego Miasta” przewidujący budowę dzielnicy biurowo-handlowej w sąsiedztwie Dworca

**Prof. Jacek Purchla:
Marzę o nowym
centrum, lecz
trzeba uważać, by
nie zabić żywotności
i dynamiki
historycznego
śródmieścia, które tak
odbiega od centrów
innych zabytkowych
miast, często
martwych**

Głównego, będącej częścią Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

- Nazwa Nowe Miasto wzięła się stąd, że w Krakowie, w przeciwieństwie do większości dużych miast, mamy nieprzerwanie od 1257 roku to samo centrum miasta. Ta przestrzeń nie została nigdy zniszczona - to bardzo dobrze, ale też przez lata nie udało się wytworzyć alternatywnego obszaru, który uzupełniałby funkcje centrum. Dlatego w latach 90. uznaliśmy, że nadeszła pora, by owe nowe miasto zbudować - tłumaczy Krzysztof Görlich, wiceprezydent Krakowa w latach 1994-1998. - Ulica Pawia miała być adresem nr 1 w Krakowie, jeśli chodzi o przestrzeń biurowe najwyższej jakości. Podobne funkcje miała też pełnić ulica Lubicz, a w następnej kolejności ulice Mogińska i Powstania Warszawskiego. Pod tę śródmiejską funkcję CBD (centralnej dzielnicy biurowej) przygotowywano infrastrukturę, np. tunel Politechnika - rondo Mogiłskie wraz z budową linii szybkiego tramwaju. Patrzyliśmy na ten projekt również z perspektywy potrzeb międzynarodowego biznesu. Zakładaliśmy, że skoro z Warszawy do Krakowa pociągiem można przejechać w dwie godziny, wie-

le firm zdecyduje się na lokowanie swych centrali w krakowskiej przydworcowej dzielnicy biznesu, a nie w stolicy.

W tamtych latach przygotowano plan koordynacyjny dla KCK, rozstrzygnięto też konkurs na koncepcję urbanistyczną. Plany były atrakcyjne dla inwestorów - na rynku nieruchomości panował boom, a Kraków był jednym z nielicznych europejskich miast mających w zabytkowym śródmieściu ogromny, niezabudowany obszar, który można było od początku zaprojektować i ukształtować wedle potrzeb miasta. Na dodatek badania wskazywały, że przez ten obszar każdego tygodnia przewija się około miliona osób.

Jeszcze w 1989 roku przetarg dla inwestorów na zagospodarowanie KCK wygrała amerykańska firma Tishman Speyer Properties, deklarująca wydanie 700 mln zł na przekształcenie zdegradowanych terenów wokół dworca.

Miało być tak pięknie!

Co dokładnie planował Tishman? Dzięki jego inwestycji zabytkowe serce Krakowa miało się powiększyć o 20 hektarów nowoczesnego centrum powiązanego z historyczną strukturą urbanistyczną. W pierwszym etapie Amerykanie mieli zbudować obiekty handlowe, usługowe i rozrywkowe, a także 22 tys. m kw. powierzchni biurowej. W drugim etapie miało powstać luksusowy hotel. Ulicy Pawiej wróżono los prestiżowego deptaku, a miastu miały przybyć dwa duże place miejskie: przy starym budynku dworca oraz u wylotu ul. Kurniki.

- Prowadziliśmy rozmowy z kurią, by na potrzeby Nowego Miasta udostępnić przestrzeń za kościołem św. Floriana, by powstał tam pasaż w kierunku pl. Matejki. Rozmowy zmierzania w dobrą stronę. Wedle tej koncepcji miał powstać zupełnie nowy ciąg komunikacyjny: z ulicy Floriańskiej wchodziłoby się, jak dziś, w plac Matejki, a potem odnowioną ulicą Kurniki dochodziło do placu i głównego wejścia do Dworca Głównego. Dalej poprzez podziemny dworzec (który wedle umów między firmą Tishman a PKP miał być ukończony do 2002 roku) miało zostać otwarte powiązanie

MATERIAŁY INWESTORA



Tak miał wyglądać "szkielet" wg projektu z lat 1972-75, autorstwa Krzysztofa Leśnodorskiego i Zdzisława Arcta

ze wschodnią częścią centrum - wspomina Krzysztof Görlich.

Krakowowi miała też przybyć nowa ulica, nazywana roboczo Nowojorską - planowano ją równoległe do ulicy Pawiej.

Niestety... większość tych planów pozostała na papierze. Zamiast Nowego Miasta mamy Galerię Krakowską z dobrze zamaskowanym wejściem na dworzec.

Dlaczego się nie udało?

Na niepowodzenie wpływ miało z pewnością kilka czynników: zmiana władzy w Krakowie, postawa PKP, które przez prawie trzy lata ociągały się z przekazaniem terenów przydworcowych, aż w końcu projekt zablokował ówczesny wicepremier Marek Pol z SLD. Zapewne zaważyło też osłabnięcie koniunktury na rynku nieruchomości.

W 1998 roku ekipa Józefa Lassoty przegrała wybory samorządowe. Władzę przejęła AWS, która na prezydenta miasta wybrała Andrzeja Gołasia. Krzysztof Görlich został wówczas dyrektorem u Tishmana - pod względem politycznym sytuacja była bardzo napięta...

Zdaniem Görlicha AWS chciała wszystko zrobić lepiej i „po swojemu”. Porzucano m.in. rozwiązania planistycz-

ne poprzedników. - Prezydent Gołasię zakwestionował też rozwiązania prawne umowy między Tishmanem i miastem. Skutkiem tego Tishman sprzedał prawa do projektu firmie ECE, która była wcześniej uczestnikiem postępowania konkursowego na teren KCK, ale ponieważ proponowała wyłącznie budowę galerii handlowej, nie została wybrana. Przez rozstrzygnięcia Andrzeja Gołasia mogła powrócić ze swoim projektem, odrzuconym wcześniej przez komisję konkursową, jako niezgodny z planem koordynacyjnym dla tej części miasta - mówi Görlich.

Były prezydent Andrzej Gołasię do dziś nie żałuje twardych negocjacji z Tishmanem i nadal jest przekonany, że deweloper nie miał czystych intencji. - Miał w stosunku do miasta postawę roszczeniową. I choć wywiązaliśmy się ze zobowiązań dotyczących infrastruktury komunikacyjnej, odsprzedał tereny, które wcześniej kupił za psie pieniądze. Poza tym umowa, którą z Tishmanem podpisali moi poprzednicy, była skrajnie niekorzystna dla gminy - twierdzi Gołasię.

Postęp po krakowsku

Choć projekt Nowego Miasta nie został zrealizowany, okolice dworca zmieniły

IA O MANHATTANIE

nowoczesnego centrum, jak wszystkie metropolie

MATERIAŁY INWESTORA

Wraz z dokończeniem „szkieletora” planowana jest budowa, od strony ul. Lubomirskiego, otwartego placu oraz kilku mniejszych budynków



jednak swój wygląd. Andrzej Gołaś: - Mam mieszane uczucia. Cieszę się, że to, co kiedyś było siedliskiem menelstwa, dziś jest czystym fragmentem miasta, a sama Galeria Krakowska stała się miejscem pielgrzymek nie tylko krakowian. Martwi mnie jednak jej marna wartość estetyczna, a także brak przestrzeni publicznych wokół dworca.

Zmianę na lepsze widzi też Krzysztof Görlich, komentując, że mamy wreszcie wokół dworca rejon o standardzie europejskim. Ubolewa jednak, że bezpowrotnie utracono kilka istotnych szans związanych z projektem Tishmana. - Nie istnieją projektowane wcześniej przestrzenie publiczne, które miały być „bramą do Krakowa” dla wszystkich przyjeżdżających koleją, a niedługo „Kraków Główny” będzie „bramą do Krakowa” także dla wielu z tych, którzy do Krakowa przylatują samolotem.

Nie powstało też skuteczne powiązanie wschodniej i zachodniej strony dworca. Pawia nie jest interesującą przestrzenią - nie ma tam nie tylko prestiżowych adresów biurowych, ale nawet sklepów. Tereny naprzeciw Politechniki spadły do bardzo niskiej kategorii - o czym zaświadcza kategoria zbudowanego tam hotelu - i są z punktu widze-

nia standardów urbanistycznych bezwartościowe. A całość nie ma żadnego powiązania funkcjonalnego ani „ideowego” z wnętrzem Krakowa w obrębie Plant. Jest za to Galeria Krakowska, która - jak ocenia architekt Krzysztof Bień - stała się nie tylko funkcjonalną przeszkodą dla Krakowa, ale także naraziła miasto na stratę natury estetycznej.

Nie wszystko stracone

Wzdłuż al. Powstania Warszawskiego władze miasta, ale także prywatni inwestorzy nadal widzą szansę na zbudowanie nowego centrum, skupiającego już teraz część ważnych administracyjnych funkcji. Mieszczą się tam pracownie Biura Rozwoju Krakowa, kompleks budynków Naczelnego Sądu Administracyjnego, pracownie planistyczne miasta, Małopolska Agencja Rozwoju Regionalnego.

- To miejsce doskonale nadaje się na administracyjno-biurowe subcentrum. Zainteresowanie inwestorów sektora biurowego położonymi tam terenami jest olbrzymie, a połączenia komunikacyjne wymiarze - ocenia wiceprezydent ds. rozwoju miasta Elżbieta Koterba. Zapewnia, że tuż po uchwaleniu nowego studium zagospodarowania Krakowa plany miejsco-

we dla całego tego obszaru będą jednymi z kluczowych.

Tymczasem jeszcze w tym miesiącu pod głosowanie radnych trafi inny ważny projekt planu dla nowego City, który uporządkować ma okolice ronda Mogińskiego od strony Uniwersytetu Ekonomicznego. Oczkiem w głowie jest tam „szkieletor”, który dzięki zapisom w tym dokumencie ma w końcu doczekać się realizacji.

Stalowo-szklane elewacje, ogromny kamienny portal i najlepszy widok w mieście - to wizja „szkieletora” opracowana przez biuro DDJM. Kosztem 100 mln euro właściciele obiektu ze spółki Treimorfa chcą wreszcie rozpocząć budowę olbrzymiego biurowo-usługowego kompleksu, który w sumie stworzyć będzie aż osiem różnej wysokości budynków. „Szkieletor” będzie najwyższym z nich. Mający w tej chwili 91,5 m urosnie do 102,5 m. Na tyle zgodził się wojewódzki konserwator zabytków, uznając, że taka wysokość nie zaszkodzi panoramie Starego Miasta. W budynku pojawiają się biura i hotel, a na ostatnich dwóch kondygnacjach restauracja z panoramą na Kraków i Łańcut oraz wielofunkcyjna powierzchnia wystawienniczo-koncertowa.

Najważniejszą, a zarazem centralną częścią kompleksu Treimorfa będzie Piazza, czyli bulwar zlokalizowany pomiędzy budynkami, biegnący od głównego wejścia (wysokiego na 17 m portalu) do najwyższej wieży w kierunku ronda Mogińskiego. Będzie to swoisty deptak, miejsce do odpoczynku, relaksu i spotkań. Szerokość Piazza wymierzono na 16 m, tyle samo, ile placu przy Rockefeller Center w Nowym Jorku.

- Z dystansem odnoszę się do porównań z architekturą amerykańską, bo Kraków jest miastem o zupełnie innym charakterze. Dla mnie największą wartością tego projektu jest fakt, że tworzy on fragment uporządkowanego miasta. Cieszę się jednak, że będzie to zupełnie nowe wnętrze urbanistyczne o atmosferze, jakiej w Krakowie jeszcze nie było - ocenia koncepcję prof. Andrzej Wyżkowski, główny architekt miasta.

Co da się jeszcze uratować?

Zdaniem Krzysztofa Görlicha wiele szans związanych z przekształceniem okolic dworca zostało bezpowrotnie zaprzepaszczonej. Ma też jednak konkretne propozycje: - Trzeba próbować odzyskać nieco przestrzeni publicznej, pracować, choćby przez mądre oznakowanie, nad połączeniem wschód - zachód, także w kontekście nowych obiektów Browaru Lubicz. Trzeba też koniecznie stworzyć plac dworcowy po stronie wschodniej (raczej placzyk z powodu braku miejsca), bo dziś od strony ul. Topolowej do dworca kolejowego i autobusowego nie ma dostępu dla publicznego i indywidualnego transportu... Trzeba wreszcie zadbać o warunki zabudowy po zachodniej stronie ulicy Pawiej dla powstających tam inwestycji i być może podjąć jeszcze próbę otwarcia „pasażu” między głównym wejściem do galerii i placem Matejki. No i kościołem św. Floriana, związanym z Janem Pawłem II. Byłoby właściwe, gdyby na wejściu do Galerii Krakowskiej, przy istniejącym tam zegarze, pojawił się, tak jak kiedyś planowano, napis: „Kraków Główny”. Dworce są ważne dla miast. Dziś znowu wierzymy w kolej i warto pamiętać o tym, że galeria handlowa jest przy Dworcu Głównym właśnie dlatego, że on tam jest, a nie odwrotnie. ●