



Klimatyczny Kwartal

Masterplan

Zamawiający



Gmina Miejska Kraków

Pl. Wszystkich Świętych 3-4

31-004 Kraków

reprezentowana przez Zarząd Transportu
Publicznego w Krakowie (ZTP)

Opracowanie



A2P2 architecture & planning

Wassowskiego 12

80-225 Gdańsk

WOLAŃSKI



Wolański sp. z o.o.

Stawki 8/7

00-193 Warszawa

Kierownicy zespołu

dr inż arch. Łukasz Pancewicz

dr inż arch. Paweł Wojdylak

Zespół

dr inż. arch. Monika Arczyńska

mgr inż. Michał Babicki

mgr inż. arch. kraj. Natalia Budnik

mgr inż. arch. Michał Jabłonowski

inż. Jakub Kaczorowski

mgr Michał Kocikowski

mgr inż. Bartosz Korniluk

dr Magdalena Ochał

mgr inż. arch. Maciej Rodak

mgr Denis Wawreczko

dr Michał Wolański

mgr inż. arch. Anna Zasada

mgr inż arch. Bartosz Zimny

Gdańsk, 08.11.2021 r.

Spis treści

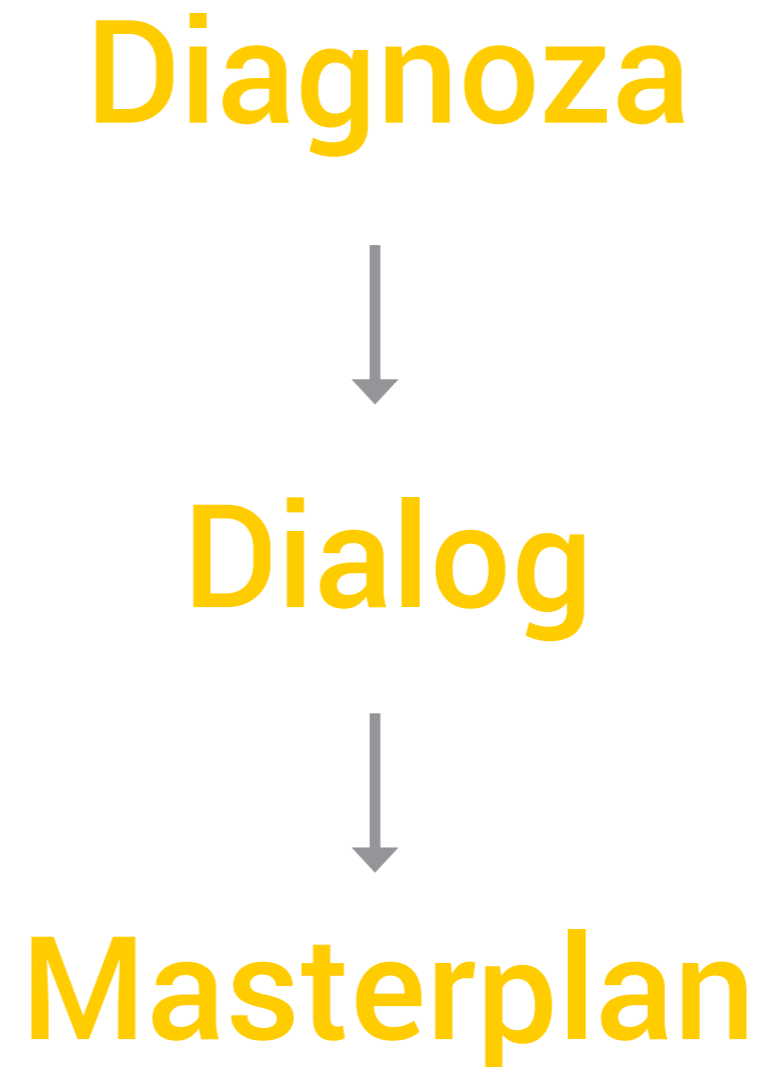
Zawartość opracowania	4	Zarządzanie projektem i promocja	26
Wykaz pojęć	5	Stan istniejący	26
Główne założenia projektu i cele projektu	6	Zarządzanie wewnątrz urzędu	26
Założenia projektu	6	Zarządzanie projektem na zewnątrz	27
Cele	7	Typologie przestrzeni	30
Masterplan	9	Ulica typu A	30
Czym jest masterplan?	9	Ulica typu B	36
Jak korzystać z tego dokumentu?	9	Punkt deszczowy	38
Typologia przestrzeni	10	Indywidualny charakter przestrzeni	39
Lista przestrzeni	10	Projekty pilotażowe	42
Wytyczne ogólne	12	Punkt deszczowy – Józefa/Wąska	46
Transport i Mobilność	12	Lista załączników	49
Błękitno-zielona infrastruktura	14		
Przestrzenie publiczne i użytkowanie przestrzeni	16		
Działania organizacyjne	18		
Mapa wdrożeniowa	20		
Proponowane działania	20		
Wątki	22		
Priorytety projektowe	22		
Projekty kluczowe	24		

Zawartość opracowania

„Masterplan” to ostatni z trzech raportów opracowanych w ramach projektu „Klimatyczny Kwartał”. Obejmuje on wytyczne do realizacji założonych celów projektu. Poprzednie opracowania to „Diagnoza”, która zawierała analizę obszaru opracowania oraz „Dialog”, stanowiący podsumowanie konsultacji społecznych.

Opracowanie składa się ze skrótego podsumowania głównych założeń projektu, opisu masterplanu i jego części składowych. Przedstawiona również została typologia proponowanych działań oraz lista interwencji, z której szczegółowo zaprezentowano wybrane projekty pilotażowe.

Załącznikiem do opracowania jest tabela z listą przestrzeni wraz z określeniem zakresu proponowanych działań. Tabela w przejrzysty sposób wskazuje, jakie działania i w jakim zakresie są rekomendowane do realizacji w poszczególnych przestrzeniach. Załączono również wykaz przestrzeni, które można „odbetonować”, czyli zamienić utwardzoną nieprzepuszczalną nawierzchnię na powierzchnię biologicznie czynną.



Wykaz pojęć

Klimatyczny Kwartal - projekt, którego celem jest koordynacja działań związanych z urbanistyką, planowaniem przestrzennym i mobilnością (zarówno ruchem pieszym, rowerowym, transportem zbiorowym, jak i samochodowym) dla krakowskich dzielnic - Kazimierza i Grzegórzek. Wyznaczony Kwartal obejmuje cały teren Kazimierza oraz część Grzegórzek ograniczoną ulicami Dietla, Grzegórzecką, aleją Daszyńskiego i Wisłą.

Idea miasta 15-minutowego - koncepcja zakładająca takie kształtowanie przestrzeni miejskiej, aby podstawowe usługi (sklep, poczta, szkoła, przedszkole, park, apteka, kawiarnia itp.) zlokalizowane były w obrębie 15 minut spacerem lub jazdy rowerem od miejsca zamieszkania, a infrastruktura pozwalała na wygodne i bezpieczne odbywanie podróży pieszych i rowerowych. Przemieszczanie się na dalsze odległości, m.in. pomiędzy osiedlami czy dzielnicami, odbywać się ma natomiast szybkim i wygodnym transportem publicznym. Takie podejście pozwala ograniczyć potrzebę korzystania z samochodów osobowych.

Zrównoważona mobilność - koncepcja zarządzania przemieszczaniem się, zakładająca koordynację planowania transportu z planowaniem przestrzennym, ochroną środowiska, integracją społeczną, równością płci, rozwojem gospodarczym, bezpieczeństwem, ochroną zdrowia, edukacją, technologiami informacyjnymi itp. Wdrażanie idei zrównoważonej mobilności pozwala wpływać na osiągnięcie europejskich celów związanych z ochroną klimatu i efektywnością energetyczną oraz poprawia jakość życia mieszkańców dzięki zmniejszeniu udziału podróży samochodem względem ogółu podróży. Prowadzi to do ograniczenia uciążliwości związanych z transportem zmotoryzowanym.

Strefa ograniczonej prędkości (tzw. tempo 30) - strefa, której początek oznakowany jest znakiem B-43, w której prędkość jazdy jest ograniczona do 30 km/h. Niższą prędkość jazdy często wymusza się również rozwiązaniami przestrzennymi, instalując np. progi zwalniające, wyniesione skrzyżowania lub wdrażając meandrowanie toru jazdy.

Strefa zamieszkania - strefa, której początek oznakowany jest znakiem D-40, w której pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdami i może poruszać się całą szerokością ulicy. Parkowanie jest dozwolone tylko w miejscach wyznaczonych oraz obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h.

Adaptacja do zmian klimatycznych - polega na podejmowaniu działań przystosowujących dany obszar do zmian następujących w klimacie. Miejski Plan Adaptacji dla Krakowa określa ryzyka i potencjały związane ze zmianami klimatycznymi i opisuje strategiczne dla miasta sektory, spośród których wybrano 4 najbardziej wrażliwe na zmiany klimatu: zdrowie publiczne/grupy wrażliwe, gospodarka wodna, transport oraz tereny zabudowy mieszkaniowej o wysokiej intensywności, z uwzględnieniem terenów zieleni.

Mitygacja zmian klimatycznych - ograniczanie tempa zmian klimatycznych poprzez usuwanie czynników powodujących zmiany, m.in. ograniczanie emisji CO₂. Działania te mogą być realizowane poprzez zmniejszenie emisji i energochłonności w transporcie, budynkach i infrastrukturze miejskiej.

Błękitno-zielona infrastruktura (BZI) - wszelkie założenia zieleni i powiązanej z niej infrastruktury zarządzania wodą opadową, w szczególności sposoby rozwiązujące występujące lokalnie problemy klimatyczne, takie jak fale upałów i przedłużające się susze, przeplatające się z gwałtownymi zjawiskami pogodowymi - porywistymi wiatrami i deszczami nawalnymi powodującymi lokalne podtopienia. Jednocześnie BZI poprawiają mikroklimat danego miejsca i pozwalają efektywnie zagospodarować wodę, np. deszczówkę. Wśród rodzajów BZI należy wymienić m.in. niecki bioretencyjne i infiltracyjne, muldy i rowy chłonne oraz bioretencyjne, ogrody deszczowe, zielone dachy, zielone fasady, stawy retencyjne.

Miejska wyspa ciepła - zjawisko nagrzewania się w mieście nawierzchni bardziej niż jego otoczenia. Można zapobiegać mu m.in. wprowadzając korytarze przewietrzania, tereny zielone i nawierzchnie odporne na nagrzewanie się.

Główne założenia i cele projektu

Założenia projektu

“Klimatyczny Kwartał” to projekt, którego celem jest koordynacja działań związanych z urbanistyką, planowaniem przestrzennym i zarządzaniem mobilnością dla Kazimierza i części Grzegórzek. Działania te mają na celu poprawę warunków przemieszczania się pieszych, rowerzystów, pasażerów transportu zbiorowego, aby każdy z użytkowników mógł realizować własne potrzeby. Wzmocnienie tych sposobów przemieszczania się jest jedną z metod przeciwdziałania przez Kraków kryzysowi klimatycznemu, m.in. dzięki redukcji zużycia energii i emisji zanieczyszczeń.

Projekt jest również częścią działań zainicjowanych przez Urząd Miasta Krakowa w ramach europejskiej inicjatywy Climate KIC Deep Demonstration. Celem projektu jest przetestowanie rozwiązań z zakresu zarządzania zmianą w samorządzie oraz wdrożenie działań adaptacyjnych w takich dziedzinach, jak gospodarka komunalna miasta i mobilność. Działanie ma charakter modelowy, a docelowo ma stać się wzorem dla dalszych działań miejskich. Efektem realizacji założeń zawartych w tym dokumencie będą zmiany w zagospodarowaniu i funkcjonowaniu niektórych przestrzeni obszaru Klimatycznego Kwartału.

Przyczyną realizacji projektu “Klimatyczny Kwartał” były również zobowiązania Krakowa w zakresie zapobiegania zmianom klimatu. Władze miasta zadeklarowały, że w 2050 roku miasto osiągnie zeroemisyjność, tzn. zostanie osiągnięta równowaga pomiędzy emisją CO₂ a jego pochłanianiem z atmosfery.

Analizy wskazują, że transport odpowiada za ok. 20-25% łącznych emisji CO₂ i istotnie zwiększa ilość innych szkodliwych dla zdrowia substancji w powietrzu (tlenki azotu, pyły zawieszone). Usprawnienie sposobu przemieszczania się innymi formami ruchu niż samochód nie tylko redukuje zanieczyszczenia powietrza wywołane transportem, ale przynosi również inne dodatkowe korzyści: zmniejsza zanieczyszczenie hałasem i poprawia bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Dla osiągnięcia tego celu wykorzystano koncepcję “miasta 15-minutowego”, czyli idei takiego kształtowania przestrzeni, aby wykorzystać bliskość miejsca zamieszkania i dostępu do usług oraz zapewnić komfortowy dostęp do przystanków transportu zbiorowego, infrastruktury pieszej i rowerowej. Wybrane dzielnice (Kazimierz i Grzegórzki) zostały poddane ocenie wyposażenia w usługi, obsługę komunikacją miejską oraz możliwości dostępu do nich. Na podstawie

analiz wskazano rekomendacje do dalszych działań, m.in. mających poprawić warunki ruchu pieszego.

Dodatkowo analizie poddano przestrzenie ulic i placów w tych dzielnicach, aby wskazać potencjalne miejsca do zwiększenia powierzchni biologicznie czynnych kosztem utwardzonych. Dzięki temu będzie można rozpatrywać możliwość dosadzania drzew, zieleni niskiej oraz retencjonowania wód opadowych. Działania te niosą korzyści związane z poprawą mikroklimatu, jakości powietrza i ochroną przed falami upału dzięki zacienianiu. W ramach wytycznych wskazano także sposoby wdrożenia i promocji projektu.

Projekt również ma na celu skoordynowanie inicjatyw wszystkich wydziałów i jednostek miejskich, które mają wpływ na zarządzanie przestrzeniami publicznymi i mobilnością. Wspólna perspektywa pozwoli lepiej zaplanować ich działania w ramach tego obszaru. Z tego powodu przy pracach nad projektem uwzględnione zostały dotychczasowe ustalenia z mieszkańcami, w tym m.in. wyniki konsultacji dla ul. Starowiślniej i placu Nowego oraz inne projekty. W trakcie sporządzania dokumentu proponowane rozwiązania były dyskutowane na radach technicznych i w trakcie konsultacji międzywydziałowych. W ramach prac przygotowawczych opracowany został plan działań – inwestycji związanych ze zmianą zagospodarowania dróg i placów, organizacji ruchu i parkowania czy wprowadzania zieleni.

Niniejszy dokument wyznacza rekomendowaną kolejność działań inwestycyjnych na najbliższe lata.

Miasto 15-minutowe

Idea miasta 15-minutowego zakłada takie kształtowanie przestrzeni, aby podstawowe usługi (sklep, poczta, szkoła, przedszkole, park, apteka, kawiarnia itp.) zlokalizowane były w obrębie 15 minut spacerem lub rowerem od miejsca zamieszkania. Niezbędne jest, aby infrastruktura miasta pozwalała odbywać podróże piesze i rowerowe w bezpieczny i wygodny sposób. Podstawą tego modelu jest więc mieszanie funkcji, a także rozmieszczanie ich blisko siebie i dosyć gęsto. W idei miasta 15-minutowego ważna jest jakość przestrzeni publicznych i ich tożsamość, są one bowiem “łącznikiem” między miejscem zamieszkania a celami podróży. Dodatkową korzyścią takiego projektowania miasta jest poprawa więzi sąsiedzkich w dzielnicy dzięki mieszkaniu blisko siebie różnych mieszkańców.

Przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi jednostkami urbanistycznymi (osiedlami czy dzielnicami) w tej koncepcji jest możliwe dzięki szybkiemu i wygodnemu transportowi publicznemu. Takie podejście pozwala ograniczyć potrzebę korzystania z samochodu osobowego. Możliwa jest więc dzięki temu redukcja negatywnego wpływu indywidualnego ruchu zmotoryzowanego na środowisko. Mniejsza liczba samochodów w przestrzeni ulic, oprócz poprawy jakości powietrza, pozwala ponadto przeznaczyć część obszarów pasa drogowego na błękitno-zieloną infrastrukturę.

Zrównoważona mobilność

Idea zrównoważonej mobilności wiąże się m.in. z tworzeniem warunków umożliwiających załatwianie codziennych spraw lokalnie oraz zachęcaniem mieszkańców do korzystania z innych środków lokomocji niż samochód. W zależności od dystansu planowanej podróży może to być transport zbiorowy, rower, UTO lub przemieszczanie się pieszo. Kluczowe jest również zapewnienie dogodnych warunków przesiadek pomiędzy systemami transportu oraz integracja taryfowa. Wdrażanie rozwiązań zgodnych z ideą zrównoważonej mobilności jest podstawą polityki transportowej miasta Krakowa. Celem takiego podejścia jest nie tylko ograniczenie emisji, ale również uzyskanie lepszego podziału zadań przewozowych, czyli zmniejszenia udziału podróży samochodem w podróżach ogółem, dążąc do zmniejszenia zatłoczenia komunikacyjnego śródmieścia.

Lokalność

Lokalność oznacza kształtowanie i ochronę unikatowego charakteru kulturowego dzielnicy. W przypadku Kazimierza oznacza to włączenie mechanizmów ochrony dziedzictwa kulturowego, uwzględnienie potrzeb mieszkańców i realizacja działań mających na celu zarówno poprawę warunków zamieszkania, jak i zatrzymanie bądź odwracanie negatywnych efektów turystyfikacji i gentryfikacji dzielnicy. Zmiany w mobilności czy przestrzeniach publicznych mogą osłabiać lub wzmacniać proces turystyfikacji np. poprzez ograniczenie dostępu autami dla turystów bądź poprzez wskazanie sposobu korzystania z przestrzeni ulicy przez usługi nastawione na odwiedzających. Dlatego też plany realizowane w ramach Klimatycznego Kwartału należy wdrażać uzupełniająco i równoważnie do takich działań jak rewitalizacja, zarządzanie ruchem turystycznym oraz wdrażanie regulacji wynikających z parku kulturowego.

Cele

Głównym celem działań w ramach Klimatycznego Kwartału jest redukcja emisji gazów cieplarnianych. Realizację tego celu wspierają następujące cele szczegółowe:

- wdrożenie idei miasta 15-minutowego przy zachowaniu lokalnej tożsamości i specyfiki Kazimierza i Grzegórzek,
- rozwój priorytetu dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego przy zapewnieniu niezbędnego poziomu dostępu dla ruchu indywidualnego,
- zwiększenie udziału powierzchni biologicznie czynnej (zazielenianie),
- uwzględnienie w znacznym stopniu potrzeb związanych z mobilnością pieszą mieszkańców i przedsiębiorców przy kształtowaniu przestrzeni.

Cele te będą realizowane poprzez następujące kierunki działań.

W zakresie wdrażania miasta 15-minutowego:

- utrzymanie kluczowych funkcji publicznych, koniecznych do spełnienia potrzeb mieszkańców – usług edukacji, ochrony zdrowia, kultury, handlu targowiskowego itp.;
- zadbanie o przyjemność użytkowania przestrzeni poprzez zapewnienie bezpiecznych i komfortowych warunków przemieszczania się dla pieszych i rowerzystów, odpowiednio kształtując infrastrukturę – sieci dróg rowerowych, ciągów pieszo-jezdnych (w ramach stref zamieszkania);
- wykorzystanie przestrzeni placów do wprowadzania funkcji wspierających lokalne potrzeby związane m.in. z kulturą i życiem społecznym, w celu zróżnicowania obecnego turystycznego i rekreacyjnego charakteru części obszaru opracowania.

W zakresie rozwoju priorytetu dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego:

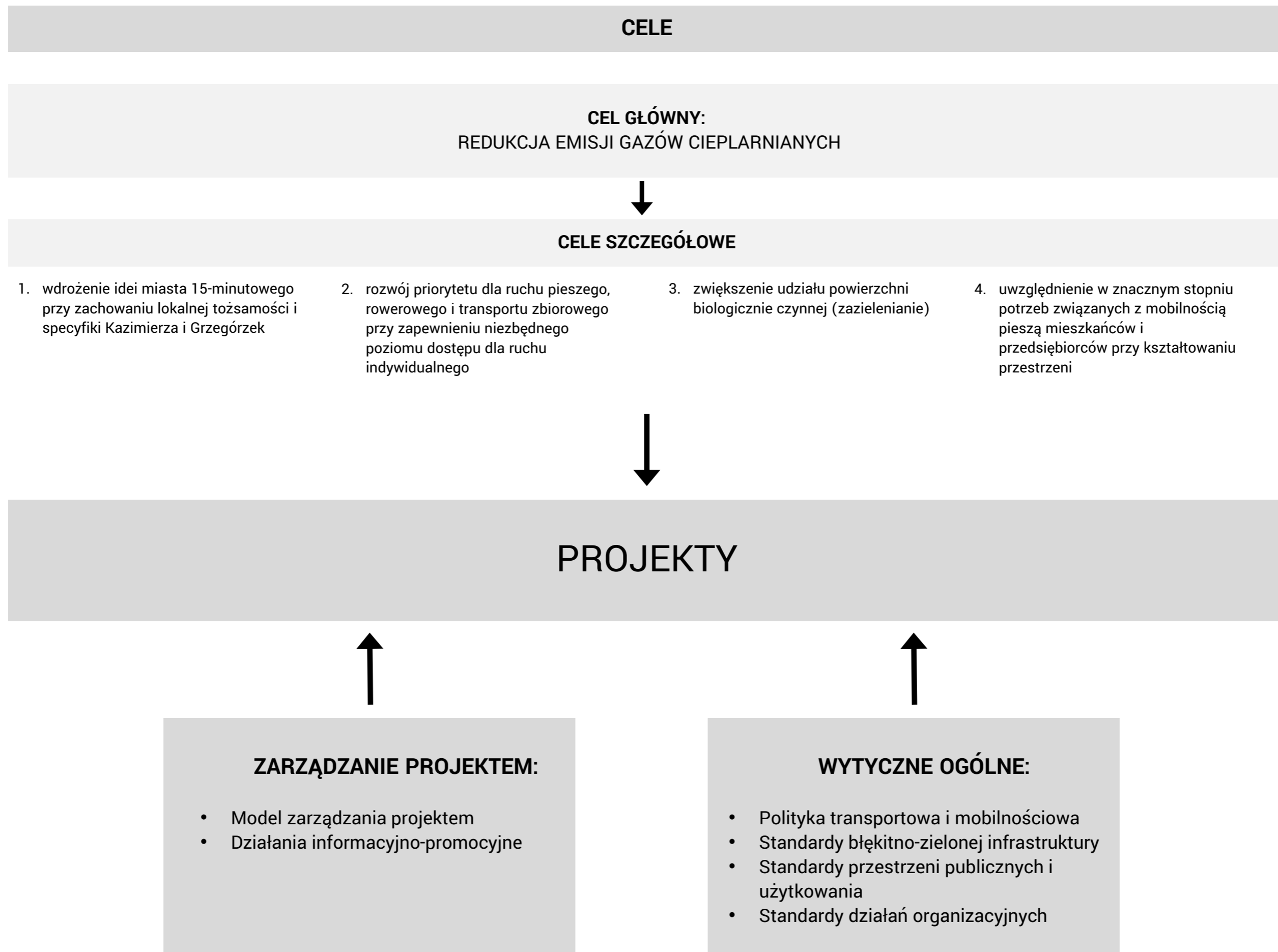
- wykorzystanie potencjału transportu aglomeracyjnego (Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej - SKA) do kształtowania połączeń przedmieść z centrum, organizacja wygodnego węzła przesiadkowego w rejonie placu Grzegórzeckiego;
- utrzymanie wysokiego priorytetu dla dostępności i rozwoju transportu tramwajowego, autobusowego, a także taksówek;
- zmiany w organizacji ruchu uwzględniające ustalenia miejskiej polityki transportowej.

W zakresie zwiększenia udziału powierzchni biologicznie czynnej (zazielenianie):

- wykorzystanie przekształceń przestrzeni publicznych do zwiększenia udziału zieleni, w szczególności zieleni wysokiej oraz wprowadzenie błękitno-zielonej infrastruktury,
- wykorzystanie potencjału niedostępnych terenów zieleni znajdującej się na terenach wspólnot wyznaniowych jako terenów rekreacyjnych dla mieszkańców,
- możliwość zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej w przestrzeniach publicznych przy okazji wprowadzania zmian w stałej organizacji ruchu oraz korekty geometrii układów drogowych i drogowo-torowych (działania te będą możliwe do wprowadzenia stosunkowo szybko oraz nie będą kosztochłonne).

W zakresie uwzględnienia potrzeb związanych z mobilnością mieszkańców i przedsiębiorców:

- uwzględnienie potrzeb mieszkańców i przedsiębiorców przy organizacji parkowania,
- priorytetowe potraktowanie potrzeb parkingowych mieszkańców (wyznaczanie miejsc postojowych dla posiadaczy abonamentów mieszkańca danego sektora) oraz tworzenie miejsc postojowych przeznaczonych dla czynności ładunkowych,
- wykorzystanie potencjału logistyki miejskiej, w tym transportu ostatniej mili, poprzez organizację dostępu, lokalizację infrastruktury logistycznej (miejskie centra logistyczne, pojazdy niskoemisyjne) i zapewnienie możliwości obsługi.



Ryc. 1. Schemat realizacji celów projektu Klimatyczny Kwartał
źródło: opracowanie własne

Masterplan

Czym jest masterplan?

Masterplan to dokument strategiczny, którego celem jest określenie sposobu przyszłego postępowania na danym obszarze miasta. Dokument ten definiuje, jakie działania inwestycyjne oraz zarządcze powinny zostać zrealizowane, aby w skoordynowany sposób osiągnąć założone cele. Masterplan określa katalog działań oraz plan wdrożeniowy wraz z harmonogramem. Może być również traktowany jako wewnętrzny dokument ułatwiający podejmowanie decyzji dotyczących inwestycji w obszarze zarządzania mobilnością, kształtowania przestrzeni publicznych i zieleni. Adresatami i współtwórcami tego dokumentu są przede wszystkim jednostki i wydziały realizujące te zadania.

Działania proponowane w masterplanie wynikają z wiedzy pozyskanej w trakcie opracowywania projektu, zweryfikowanej w procesie dialogu z przedstawicielami miejskich jednostek, a także z mieszkańcami i innymi kluczowymi interesariuszami Klimatycznego Kwartału. W dokumencie uwzględnione zostały również zaplanowane wcześniej projekty, wpisujące się w założenia masterplanu.

Celem opracowania masterplanu jest możliwość wdrażania projektów na Kazimierzu i Grzegórkach w sposób skoordynowany, prowadzący do realizacji ustalonych celów. W oparciu o niniejszy dokument możliwe będzie opracowanie dalszych, szczegółowych projektów dla wybranych przestrzeni.

Jak korzystać z tego dokumentu?

Masterplan został podzielony na następujące części:

- **ogólny rysunek i opis masterplanu** - rozdział zawiera zbiorczy rysunek i zestawienie proponowanego docelowego stanu przekształceń, ze wskazaniem głównych typologii przestrzeni (ulic, placów, przestrzeni publicznych, głównych elementów błękitno-zielonej infrastruktury).
- **wytyczne ogólne** - rozdział zawiera ogólne wytyczne i zasady dla zarządzania całością obszaru. Zostały one podzielone na główne kategorie: transport i mobilność, błękitno-zielona infrastruktura, przestrzenie publiczne i użytkowanie przestrzeni.
- **działania organizacyjne** - rozdział zawiera zapis rekomendowanych działań organizacyjnych, tj. niezwiązanych z samą realizacją inwestycji czy urządzeniem terenu, lecz z zarządzaniem przestrzenią, np. organizacją parkowania, zarządzaniem logistyką miejską czy prowadzeniem dialogu społecznego.
- **mapa wdrożeniowa** - rozdział zawiera listę rekomendowanych inwestycji, z podziałem na grupy, które są ze sobą powiązane przestrzennie i funkcjonalnie oraz ze wskazaniem priorytetów ich realizacji. Każda z inwestycji posiada własny numer, pozwalający na zidentyfikowanie jej w dalszym opisie dokumentu i załącznikach nr 1 - 3.
- **priorytety projektowe** (pilotaże, wątki, projekty pozostałe) - w rozdziale wskazano i opisano priorytety wykonania poszczególnych elementów i wskazano pilotaże (szybkie działania demonstracyjne, projekty i wątki, których realizacja jest kluczowa dla osiągnięcia celów Klimatycznego Kwartału) oraz pozostałe proponowane działania.
- **zarządzanie projektem / promocja** - rozdział zawiera rekomendacje dotyczące zarządzania projektem oraz jego promocji. Opisano w nim proponowane mechanizmy koordynacji wewnątrzurzędowej i wymiany informacji. Dodatkowo wskazano rekomendacje w jaki sposób można wdrażać podobne działania w innych dzielnicach Krakowa.

- **wytyczne szczegółowe** - rozdział zawiera szczegółowe rekomendacje dla kształtowania ulic, placów oraz przestrzeni publicznych wewnątrz Kwartału oraz wytycznych dla mikroretencji.
- **typologie przestrzeni** - rozdział zawiera zapis wytycznych dla głównych typów ulic (typ A i typ B).
- **pilotaże** - w rozdziale opisane szczegółowo dla poszczególnych przestrzeni będących działaniami pilotażowymi - punktów deszczowych i ulic.
- **załączniki** - zawiera załączniki z dodatkowymi wytycznymi (zał. 1), wykaz przestrzeni, które mogą zostać poddane rozszczelnieniu (zał. 2), wytyczne dla spółki Wodociągi Miasta Krakowa S.A. (zał. 3), analiza zlewni Klimatycznego Kwartału (zał. 4).

Masterplan należy traktować jako dokument wewnętrzny i ramowy, którego głównym zadaniem jest koordynacja inwestycji i działań miejskich. Zawarte w nim wytyczne mają ogólny charakter, co oznacza, że powinny być doprecyzowane na etapie przygotowywania koncepcji i materiałów do przetargów i/lub konkursów. Zapisy tego opracowania powinny także posłużyć do zmian dokumentów planistycznych (np. miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego) lub innych narzędzi zarządzania mobilnością (np. stałej organizacji ruchu). Dokument ten powinien być także aktualizowany w oparciu o wyniki kolejnych projektów lub konsultacji.

Typologia przestrzeni











W Masterplanie dla Klimatycznego Kwartału zdefiniowano, jaki charakter mają mieć poszczególne przestrzenie publiczne w podziale na:

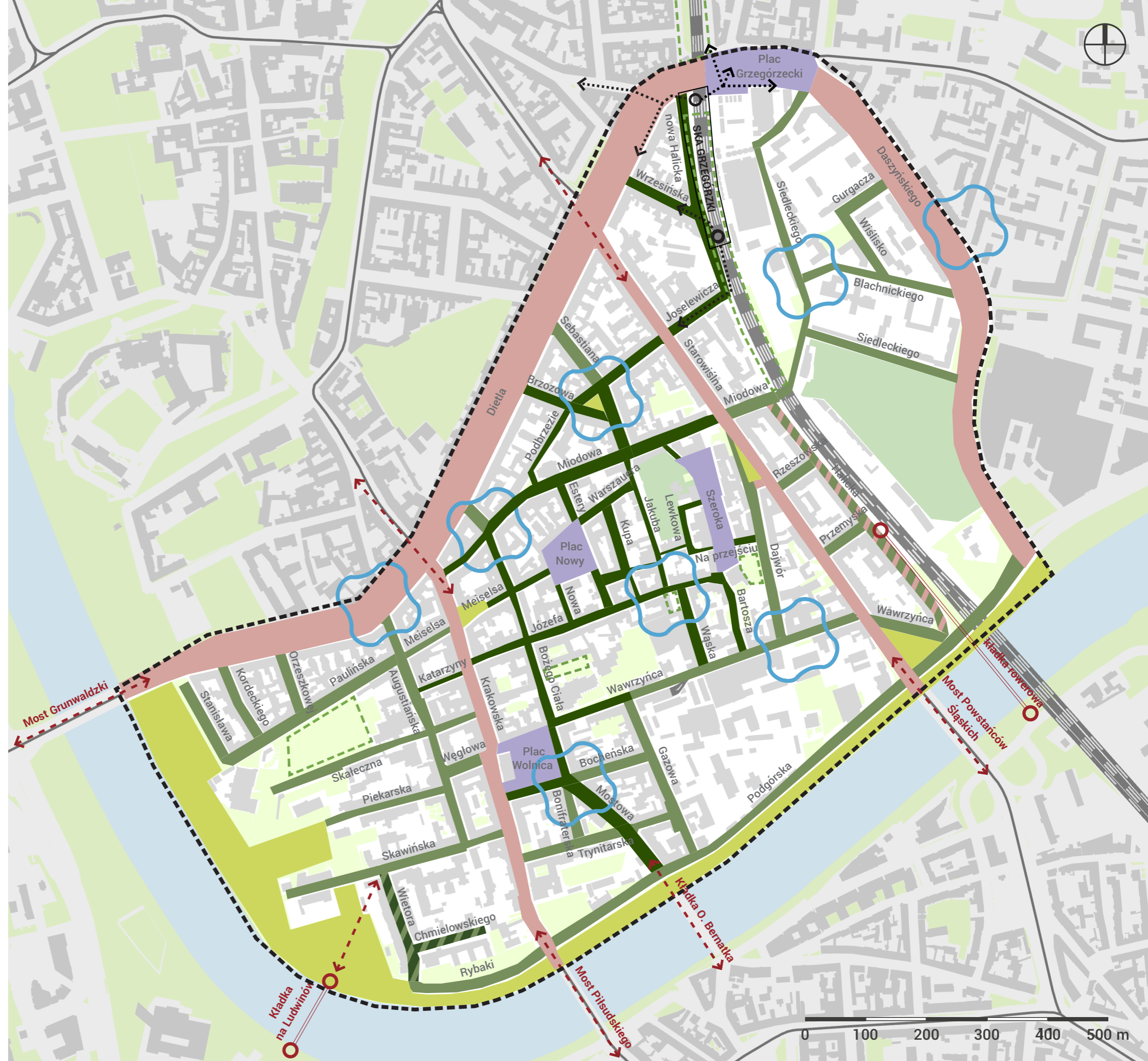
- **przestrzenie o charakterze indywidualnym** - przestrzenie o unikalnym charakterze, które nie kwalifikują się do żadnego z poniższych typów przestrzeni.
- **ulice typu A** - ulice o dużym potencjale ruchu pieszego, gdzie rekomendowane jest zagospodarowanie przestrzeni jako woonerf oraz wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej.
- **ulice typu B** - ulice o średnim i niskim potencjale ruchu pieszego, dla których rekomendowane jest zachowanie podziału na jezdnię i chodnik oraz wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej w przestrzeniach niewykorzystywanych do obsługi ruchu kołowego i pieszego z możliwością zastąpienia części miejsc postojowych zielenią.
- **punkty deszczowe** - najniższe położone obszary w obrębie zlewni, na których rekomendowane jest zlokalizowanie urządzeń magazynujących i opóźniających spływ wód deszczowych i opadowych.
- **place** - główne przestrzenie publiczne Klimatycznego Kwartału, w tym historyczne, np. plac Wolnica i Nowy oraz planowane, np. plac Grzegórzecki.
- **bulwary, parki i skwery** - istniejące przestrzenie zieleni o charakterze przestrzeni publicznych.
- **potencjalne tereny rekreacyjne** - tereny zieleni, które znajdują się w zarządzie wspólnot wyznaniowych i obecnie nie są dostępne lub dostępne w ograniczonym stopniu dla mieszkańców. Obszary te są rekomendowane do zagospodarowania w porozumieniu z ich zarządcami jako tereny zieleni rekreacyjnej wraz z elementami błękitno-zielonej infrastruktury.

Ogólne wytyczne dla danego rodzaju przestrzeni znajdują się na kolejnych schematach, opisujących rozwiązania w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury. Rekomendacje dla poszczególnych przestrzeni znajdują się na mapie wdrożeniowej oraz w zał. nr 1 do tego raportu. Działania, które odnoszą się do całego obszaru i mają charakter organizacyjny, zostały opisane w działaniach organizacyjnych.

Lista przestrzeni

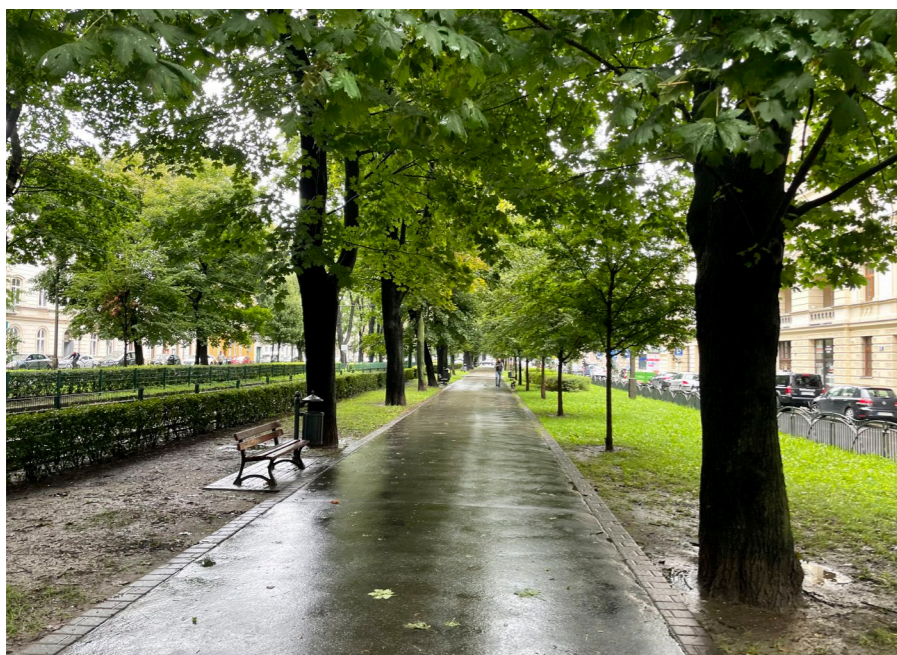
- | | |
|-----------------------------------|--|
| ● Augustiańska | ● plac Grzegórzecki |
| ● Bartosza | ● plac Nowy |
| ● Blich | ● plac Wolnica |
| ● Bocheńska | ● Podbrzezie |
| ● Bonifratska | ● Podgórska |
| ● Bożego Ciała | ● Przemyska |
| ● Brzozowa | ● Rybaki |
| ● Bulwar Inflancki | ● Rzeszowska |
| ● Bulwar Kurlandzki | ● Siedleckiego |
| ● Chmielowskiego | ● Skąteczna |
| ● Ciemna | ● Skawińska |
| ● Dajwór | ● skrzyżowanie Bocheńska / Mostowa |
| ● Daszyńskiego | ● skrzyżowanie Bożego Ciała / Miodowa |
| ● Dietla | ● skrzyżowanie Daszyńskiego / Chodkiewicza |
| ● Estery | ● skrzyżowanie Dietla / Augustiańska |
| ● Gazowa | ● skrzyżowanie Józefa/Wąska |
| ● Grzegórzecka | ● skrzyżowanie Wawrzyńca / Dajwór |
| ● Halicka | ● skwer Berreciego |
| ● Jakuba | ● skwer Kółeczko |
| ● Joselewicza | ● skwer przy szkole podstawowej nr 10 |
| ● Józefa | ● Starowiślna |
| ● kładka na Ludwinów | ● Szeroka |
| ● kładka na Zabłocie | ● Św. Katarzyny |
| ● Kordeckiego | ● Św. Sebastiana |
| ● Krakowska | ● Św. Stanisława |
| ● ks. Błachnickiego | ● teren pod estakadami (na południe od Dietla) |
| ● ks. Gurgacza | ● teren pod estakadami (na północ od Dietla) |
| ● Kupa | ● teren zieleni przy Bazylice Bożego Ciała |
| ● Lewkowa | ● tereny zieleni przy ul. Paulińskiej |
| ● Meiselsa | ● tereny zieleni przy ul. Dajwór |
| ● Metalowców | ● Trynitarzka |
| ● Miodowa (po stronie Grzegórek) | ● Warszawera |
| ● Miodowa (po stronie Kazimierza) | ● Wawrzyńca (od Bożego Ciała do Gazowej) |
| ● Mostowa | ● Wawrzyńca (od Gazowej do Starowiślniej) |
| ● Na przejściu | ● Wawrzyńca (od Starowiślniej do Podgórskiej) |
| ● Nowa | ● wraz z przyległymi terenami zieleni |
| ● nowa Halicka | ● Wąska |
| ● Orzeszkowej | ● Węglowa |
| ● Paulińska | ● Wietora |
| ● Piekarska | ● Wiślicko |
| | ● Wrzesińska |

- ulica typu A 
- ulica typu B 
- plac 
- indywidualny charakter przestrzeni 
- punkt deszczowy (wetspot) 
- bulwary, parki i skwery istniejące 
- potencjalne tereny rekreacyjne 
- budowane/planowane mosty i kładki 
- główne połączenia 
- wyjścia z przystanku Kraków Grzegorzki oraz główne połączenia piesze z otoczeniem 



Ryc. 2. Masterplan
 źródło: opracowanie własne

Charakter indywidualny



Fot. 1. Planty Dietlowskie
źródło: A2P2/Wolański

Ulice typu A



Fot. 3. Skrzyżowanie ul. Józefa i ul. Bożego Ciała, wskazanych do przekształcenia w przestrzeń typu A
źródło: A2P2/Wolański

Ulice typu B



Fot. 5. Ulica Paulińska, wskazana jako wzorcowa przestrzeń typu B
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 2. Ul. Starowiślna
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 4. Ulica Meiselsa, wskazana do przekształcenia w przestrzeń typu A
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 6. Ulica Skaleczna, wskazana do przekształcenia w przestrzeń typu B
źródło: A2P2/Wolański

Punkty deszczowe



Fot. 7. Skrzyżowanie ul. Mostowej i Bocheńskiej wskazane do przekształcenia w punkt deszczowy
źródło: A2P2/Wolański

Place | Bulwary, parki i skwery



Fot. 9. Pawilony handlowe na Placu Nowym
źródło: A2P2/Wolański

Potencjalne tereny rekreacyjne



Fot. 11. Tereny zieleni przy ul. Bożego Ciała w zarządzie wspólnoty wyznaniowej
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 8. Parking przy ul. Wąskiej i ul. Józefa wskazany do przekształcenia w punkt deszczowy
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 10. Zielen wysoka na skwerze Kółeczko
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 12. Tereny zieleni przy ul. Paulińskiej w zarządzie wspólnoty wyznaniowej
źródło: pl.worldorgs.com

Wytyczne ogólne

Transport i mobilność

„Węzeł przesiadkowy PKP Grzegórzki”

Realizowany przystanek kolejowy Kraków Grzegórzki wraz z planowanym placem Grzegórzeckim będzie stanowić jeden z najważniejszych węzłów przesiadkowych w tej części Krakowa. To bardzo ważne, aby zapewnić wygodne powiązanie piesze węzła z obszarem Klimatycznego Kwartału (do ulicy Starowiślnej) oraz w kierunku Starego Miasta (ul. Wielopole). Powinna również powstać infrastruktura rowerowa o odpowiednim standardzie w celu połączenia nowego przystanku kolejowego z istniejącą siecią dróg rowerowych w ul. Dietla, ul. Wielopole, al. Pokoju czy al. Powstania Warszawskiego.

Transport zbiorowy

Klimatyczny Kwartał jest obszarem o bardzo dobrej dostępności do transportu publicznego. Należy jednak dążyć do zwiększenia prędkości komunikacyjnej tramwajów m.in. poprzez wydzielenie torowiska z jezdni na ul. Starowiślnej, zwiększenie poziomu priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach sterowanych sygnalizacją świetlną lub przekształcanie skrzyżowań na niesterowane, wykorzystując inne rozwiązania z zakresu organizacji ruchu zapewniające sprawność i bezpieczeństwo ruchu.

Organizacja ruchu

Obowiązująca organizacja ruchu nadaje priorytet ruchowi pieszemu i rowerowemu, zgodnie z założeniami polityki transportowej. Część ulic objęta jest strefą zamieszkania i strefą ograniczonego ruchu. Na całym obszarze (z wyjątkiem głównych ulic) obowiązuje strefa ograniczonej prędkości (tzw. tempo 30).

Jak wskazano w Diagnozie, rodzaj zastosowanych nawierzchni jezdni, a także geometria oraz zagospodarowanie niektórych ulic objętych strefą zamieszkania (m.in. Meiselsa, Bożego Ciała, Józefa czy fragment Mostowej) nie odpowiada ich charakterowi i funkcjom. Rekomendowane jest więc podniesienie poziomu bezpieczeństwa i komfortu użytkowania tych przestrzeni np. poprzez zrównanie poziomu chodnika i jezdni, zastąpienie nawierzchni bitumicznej kostką brukową, optymalizację geometrii skrzyżowań pod kątem przeznaczenia niewykorzystywanych przestrzeni na błękitno-zieloną infrastrukturę oraz zmianę przekroju pasa drogowego w taki sposób, aby wprowadzić zieleni wysoką oraz elementy małej architektury (meble miejskie). Zasadne jest również wprowadzenie dalszych zmian w organizacji ruchu

ograniczających tranzyt, zgodnie z koncepcją prawoskrętnej sektorowej dostępności wewnątrz II obwodnicy Krakowa. Zmiany te obejmują cztery obszary: plac Grzegórzecki, ul. Starowiślną, rejon ul. Mostowej oraz objęcie dodatkowych przestrzeni strefą zamieszkania.

Ograniczenie ruchu tranzytowego wiąże się z:

- wprowadzeniem jednego kierunku ruchu w rejonie placu Grzegórzeckiego pomiędzy ul. Wielopole i ul. Metalowców i odcięciem al. Daszyńskiego od ul. Grzegórzeckiej, a także odwróceniem kierunku ruchu na ulicy Siedleckiego oraz wprowadzeniem jednego kierunku ruchu na fragmencie ul. Miodowej pomiędzy ul. Halicką a ul. Siedleckiego;
- wprowadzeniem jednego kierunku ruchu na ul. Starowiślnej w ramach jej przebudowy, a także na sąsiednich ulicach: Halickiej, Wawrzyńca i Podgórskiej oraz odwróceniem kierunku na ul. Przemyskiej i Rzeszowskiej;
- likwidacją jezdni ul. Starowiślnej pomiędzy ul. Miodową a południową częścią skweru Berrecciego (uzyskana przestrzeń pozwoli powiększyć skwer).

Po wybudowaniu tzw. Nowej Halickiej pomiędzy ul. Wrzesińską i ul. Dietla, proponowane jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Wrzesińskiej, co pozwoli utworzyć prawoskrętny układ dostępności w tym rejonie.

Utworzenie punktu deszczowego w rejonie skrzyżowania pl. Wolnica - ul. Bocheńska - ul. Bonifratska - ul. Mostowa wymaga wygospodarowania przestrzeni poprzez odcięcie ul. Mostowej od strony pl. Wolnica i w konsekwencji odwrócenia kierunku ruchu na fragmentach ulic Trynitarzkiej, Gazowej i Bocheńskiej.

Proponowane zmiany w organizacji ruchu obejmują również wprowadzenie strefy zamieszkania na ulicach Wietora, Chmielowskiego, Węglowej, Berka Joselewicza, Brzozowej oraz tzw. Nowej Halickiej i Wrzesińskiej.

Ruch rowerowy

Poruszanie się rowerem w obszarze Klimatycznego Kwartału jest wygodne dzięki systemowi ulic jednokierunkowych z kontraruchem i kontrapasami rowerowymi wewnątrz Kwartału, dogodnymi warunkami do jazdy rowerem

w ruchu ogólnym na głównych ulicach oraz drogami dla rowerów wzdłuż bulwarów oraz w ciągu ul. Dietla i Grzegórzeckiej. Powstająca w ramach inwestycji PKP PLK kładka rowerowa na Zabłocie będzie stanowić element ważnego korytarza rowerowego w osi północ-południe, w związku z czym niezbędne jest właściwe zorganizowanie infrastruktury rowerowej w ramach Parku Kolejowego i w ciągu ul. Halickiej. Powinno się również zachować połączenie rowerowe w kierunku wschód-zachód w ul. Dietla i Grzegórzeckiej jako wygodny i bezpieczny dojazd do centrum dla mieszkańców wschodnich i zachodnich dzielnic Krakowa. Wraz z rozbudową połączeń rowerowych należy zapewnić współtowarzyszącą infrastrukturę rowerową tj. stojaki rowerowe i stacje naprawy rowerów, rozmieszczone w obszarze całego Klimatycznego Kwartału. Infrastruktura rowerowa powinna być stale utrzymywana w dobrym stanie technicznym, w celu zapewnienia komfortu i bezpieczeństwa jej użytkownikom. Rekomendowane jest również przywrócenie roweru miejskiego. Ponowne funkcjonowanie tego istotnego elementu miejskiej infrastruktury rowerowej był postulowane przez część uczestników konsultacji społecznych dot. Klimatycznego Kwartału.

Polityka parkingowa

Proponowane jest rozszerzenie czasu funkcjonowania Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania na obszarze Kazimierza i Grzegórek – powinna ona obowiązywać również w niedzielę i w godzinach 8:00-21:00 (obecnie obowiązuje od poniedziałku do soboty, w godzinach 10:00-20:00). Mieszkańcy wskazują na skuteczność ŚSPP, która zwiększa dostępność miejsc postojowych dzięki ich podwyższonej rotacji. Głosy o konieczności rozszerzenia funkcjonowania ŚSPP były wyrażane przez znaczną grupę rozmówców podczas konsultacji społecznych.

Należy szczegółowo i kompleksowo zbadać funkcjonowanie miejsc postojowych przeznaczonych do wyładunku dostaw i logistyki miejskiej. Na podstawie badań zapotrzebowania, czasu trwania czynności ładunkowych, należy rozważyć zmianę liczby i zasad funkcjonowania tych miejsc. W ramach przeprowadzonych rozmów, przedstawiciele przedsiębiorców z zainteresowaniem wyrażali się o możliwości wprowadzania takich rozwiązań jak miejsca dla rozładunku czy miejsca postoju krótkoterminowego dla odwiedzających punkty usługowe.

Konieczna jest poprawa koordynacji i spójności działań jednostek miejskich oraz położenie większego nacisku na konsekwencję w realizacji postanowień obowiązującej polityki transportowej miasta.

Błękitno-zielona infrastruktura

Wprowadzenie błękitno-zielonej infrastruktury ma na celu zapobieganie lokalnym podtopieniom, a także przeciwdziałanie suszy oraz efektowi miejskiej wyspy ciepła. Ponowne wykorzystanie zasobów wody opadowej, zamiast jej szybkiego odprowadzania do kanalizacji ogólnospławnej, będzie miało kluczowe znaczenie dla poprawy lokalnego klimatu Kwartalu i będzie stanowić niezbędne uzupełnienie istniejącej infrastruktury obszaru opracowania.

Od skali mikro do skali kwartału

Stopniowa decentralizacja rozwiązań związanych z odwadnianiem Kwartalu z wód deszczowych pozwoli na odkrycie nowych potencjałów klimatycznych. By móc zagospodarować opady na tak zwarto zabudowanym obszarze o niewielkiej powierzchni zielonych terenów przestrzeni publicznej, niezbędne będzie wykorzystanie potencjałów przestrzeni Kwartalu w różnej skali:

- istniejących podwórek wspólnot i ich potencjału do mikroretencji przejmującej wody opadowe z dachów poprzez stopniowe odłączanie rynien,
- planowanie przestrzenne zapewniające, że nowo powstające inwestycje na terenie Kwartalu będą odłączone od kanalizacji ogólnospławnej i wzbogacone o systemy retencji, takie jak zielone dachy czy zbiorniki retencyjne,
- włączenie do błękitno-zielonej infrastruktury Kwartalu ogrodów przyklasztornych,
- zrównoważona gospodarka wodą w przestrzeni placów,
- system zieleni towarzyszącej komunikacji pieszej i transportowi drogowemu traktowany jako błękitno-zielona infrastruktura Kwartalu.

Infiltracja (wsiąkanie wody)

W zwarto zabudowanym Kwartale kluczowe jest jak najwyższe rozszczelnienie nawierzchni w celu zwiększenia powierzchni biologicznie czynnych i przechwytyjących wodę. Zamiast odwadniania należy promować infiltrację, czyli wsiąkanie. Systemy odwodnienia nawierzchni chodników, dróg, a także powierzchni dachów powinny być sukcesywnie odłączane od systemu ogólnospławnego. Woda opadowa z chodnika powinna zasilać zielenią miejską zamiast odseparowania jej krawężnikiem i skierowania wody do systemu odwadniającego ulicę. W tym celu sugeruje się przeprowadzenie inwentaryzacji okrawężnikowania i wprowadzenie niezbędnych zmian, które mogłyby stanowczo poprawić warunki siedliskowe drzew. Ważnym tematem do przedyskutowania

będzie tu problem solenia ulic i ewentualne zastosowanie krawężników z zastawką, zatrzymującą wodę splukiwaną w pierwszych chwilach opadu.

Przykładowe rozwiązania BZI:

- nawierzchnie przepuszczalne takie jak nawierzchnie żwirowe, geokraty,
- ogrody deszczowe,
- rowy chłonne,
- muldy chłonne,
- niecki filtacyjne.

W załączniku nr 2 wskazano utwardzone przestrzenie pasa drogowego, które w większości nie są wykorzystywane ruchowo i mają potencjał do przekształcenia na powierzchnie biologicznie czynne.

Retencja (magazynowanie wody)

Opóźnienie odpływu (detencja) i magazynowanie wód opadowych (retencja) mają kluczowe znaczenie dla zapobiegania lokalnym podtopieniom. Odciążenie kanalizacji ogólnospławnej jest szczególnie ważne w przeciwdziałaniu ryzyku przeciążenia systemu, związanym z nawalnymi deszczami. Zaleca się jak największą decentralizację urządzeń odbierających deszczówkę i maksymalne zwiększenie pojemności chłonnej Kwartalu. Ważne jest oddzielenie czystej wody opadowej odprowadzanej z dachów i wykorzystanie jej przy podlewaniu zieleni miejskiej, a także jako zasilenie sieci mikroretencji - oczek, ogrodów deszczowych, fontann i zamglawiaczy. Przykładowe rozwiązania BZI:

- obniżenia terenowe z bioretencją (retencja przy udziale roślin),
- zielone i błękitne dachy,
- podłoże strukturalne (gleby o wysokiej porowatości około 40% zawierającej około 85% żwiru (wielkość ziaren 32–63 mm) zapewniające dobre warunki wodno-powietrzne dla rozwoju korzeni drzew w mieście, pełniąc przy tym rolę zbiornika retencjonującego,
- powierzchniowe zbiorniki infiltracyjno-retencyjne,
- podziemne szczelne zbiorniki retencyjne,
- pasáže roślinne (uszczelnione zagłębienia obsadzone roślinnością wodolubną).

Transport (odpływ wody)

Kierowanie spływu powierzchniowego i uwidacznianie obecności wody opadowej w mieście są kluczowe dla zrozumienia jej ważnej roli w miejskim ekosystemie. Zamiast natychmiast „schować” ją

pod powierzchnią ulic i chodników, można w widoczny sposób prowadzić wodę po nawierzchniach, schładzając je i poprawiać lokalny mikroklimat nawadniając rośliny. W ten sposób odzyskuje się cenny zasób wody deszczowej, unikając jego wymieszania w kanalizacji ogólnospławnej.

Przykładowe rozwiązania BZI:

- korytka spływowe - liniowe elementy odprowadzające wodę po nawierzchni,
- obniżone krawężniki / krawężniki z zastawką,
- otwarte zakończenia rynien skierowane do ogrodów deszczowych.

Ewapotranspiracja (odparowywanie)

W zwarto zabudowanym Kwartale szczególnie istotne jest zmniejszanie szybko nagrzewających się powierzchni poprzez zadrzewianie ulic oraz zazielenianie dachów i fasad. Zieleń wysoka dzięki zacienianiu, a także poprzez parowanie, znacząco poprawia lokalny mikroklimat i powinna być wprowadzana w przestrzeni placów i ulic - także historycznych.

W poprawie komfortu termicznego pomagają także ogrody deszczowe, oczka wodne, mikroziorniki wodne czy inne postaci wody w przestrzeni miejskiej, takie jak zamglawiacze czy fontanny, wykorzystujące ponownie wody opadowe. W okresach przedłużającej się suszy należy zadbać o dodatkowe nawadnianie zieleni miejskiej, np. z systemu studni bariery odwadniającej. W celu ograniczenia występowania miejskiej wyspy ciepła zaleca się również wykorzystywanie materiałów i obiektów wolno nagrzewających się jako elementów zagospodarowania przestrzeni publicznej. Przykładowe rozwiązania BZI:

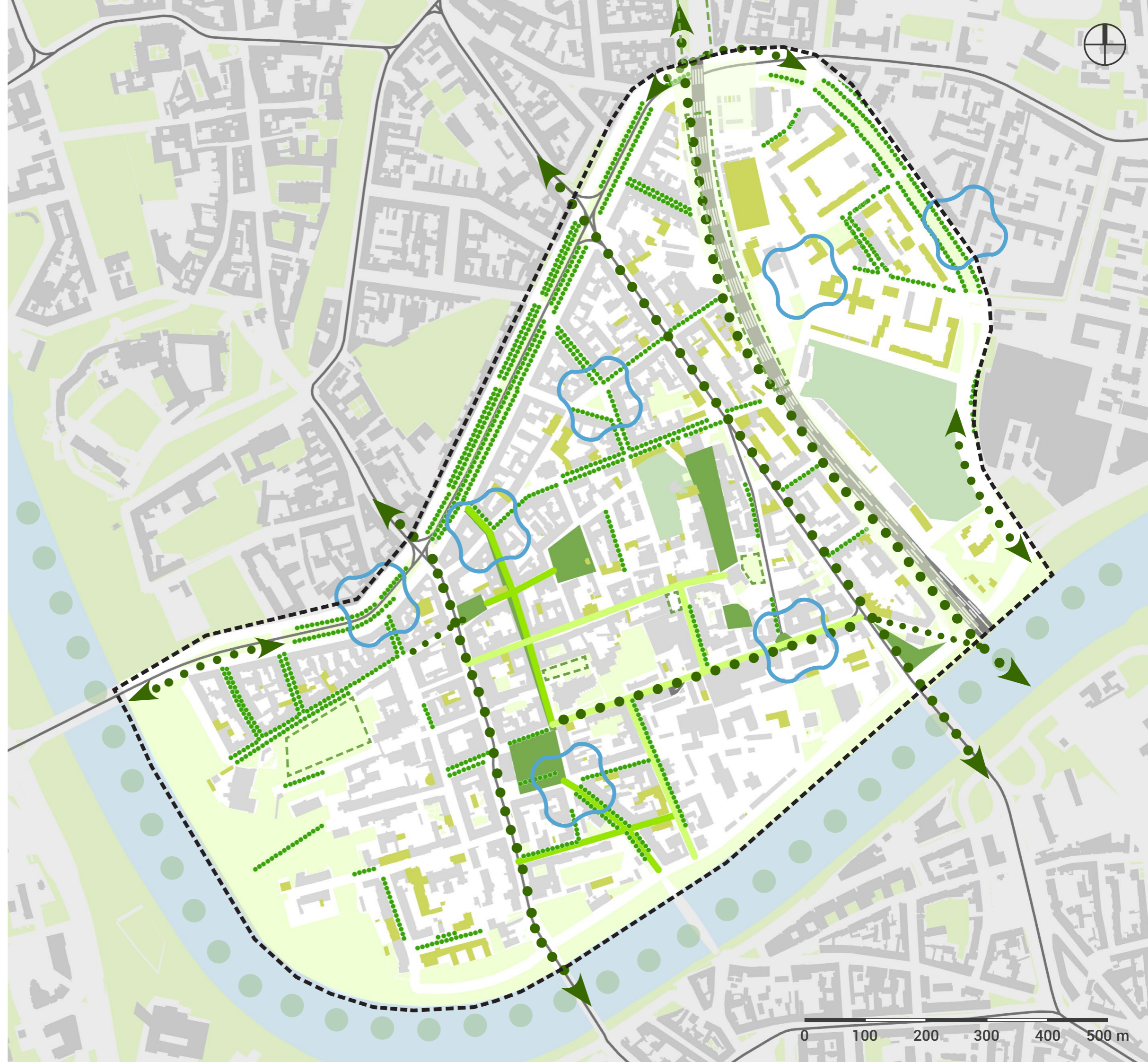
- nasadzenia zieleni wysokiej,
- zbiorniki wodne,
- fontanny/ zamglawiacze.

Na etapie przedprojektowym należy uzgodnić szczegółowy zakres i typ planowanej infrastruktury z Wodociągi Miasta Krakowa S.A.

Więcej informacji w zakresie technicznych aspektów wdrażania ww. rozwiązań:

Bergier T. Aspekty ekohydrologiczne. Aneks IV do opracowania „Kierunki rozwoju i zarządzania terenami zieleni w Krakowie na lata 2017–2030”, Kraków 2017
Błękitno-zielona infrastruktura dla łagodzenia zmian klimatu w miastach – narzędzia strategiczne., Ecologic Institute i Fundacja Sendzimira, 2020
Katalog zielono-niebieskiej infrastruktury, Część II Wytyczne i rozwiązania, Bydgoszcz 2017

- projektowane szpalery drzew
na podstawie
obowiązującego MPZP ●●●●
- ulice planowane
do zazielenienia
proponowane w ramach budżetu
obywatelskiego —
- planowane „ulice ogrody”
na podstawie Strategii rozwoju
Krakowa „Tu chcę żyć”.
Kraków 20230” —
- punkt deszczowy ☁
- potencjalne tereny
zieleni rekreacyjnej - - -
- zielone korytarze kluczowe
z punktu widzenia ciągłości
systemu KK z siecią
przyrodniczą Miasta Krakowa →
- rewaloryzacja zieleni
na podstawie Kierunków rozwoju
i zarządzania terenami zieleni
w Krakowie na lata 2019-2030 ■
- potencjalne zielone dachy
na podstawie map MonitAir ■



Ryc. 4. Schemat przedstawiający proponowane zmiany w zakresie błękitno-zielonej infrastruktury
źródło: opracowanie własne

Przestrzenie publiczne i ich użytkowanie

8, 9 Bulwary Wiślane

Przestrzeń Bulwarów Wiślanych powinna zostać zagospodarowana na tereny o przeznaczeniu rekreacyjnym. Wskazane jest wzmocnienie funkcji strategicznego połączenia rowerowego i pieszego.

41 Plac Grzegórzecki

W październiku 2021 roku, na zlecenie Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, zostały przeprowadzone konsultacje społeczne ws. zagospodarowania ul. Grzegórzeckiej i okolic. Według założeń Klimatycznego Kwartału w obrębie placu Grzegórzeckiego niezbędne jest zapewnienie odpowiedniej przestrzeni do obsługi ruchu pasażerskiego w ramach węzła przesiadkowego. Należy zadbać o czytelność połączeń, odpowiednie szerokości ciągów pieszych oraz o sprawne połączenia piesze i rowerowe w kierunku Kazimierza i Starego Miasta, a także o budowę parkingów rowerowych. Plac przed targowiskiem należy wyposażyć w elementy małej architektury. Docelowy projekt zagospodarowania placu powinien być ustalony wspólnie z kupcami targowiska Unitarg oraz Hali Targowej w celu utrzymania sprawnego funkcjonowania tego miejsca. Kluczowe jest zapewnienie ciągłości zieleni pomiędzy al. Daszyńskiego i ul. Dietla oraz wprowadzenie elementów retencjonujących wodę opadową. Proponowane jest wprowadzenie jednego kierunku ruchu na odcinku od ul. Metalowców do ul. Wielopole (w kierunku zachodnim) wraz ze zmianą organizacji ruchu w rejonie skrzyżowania z ul. Św. Łazarza i Metalowców. Rekomendowane jest zapewnienie miejsc postojowych dla mieszkańców w liczbie odpowiadającej stanowi obecnemu oraz zapewnienie dojazdu i miejsc postojowych dla targowiska w liczbie określonej na podstawie wyników kompleksowych badań i prognoz ruchu.

42 Plac Nowy

Od 2021 roku, na zlecenie Zarządu Dróg Miejskich Krakowa, przez firmę DAKUZO architektura & branding realizowane jest "Opracowanie wielowariantowej koncepcji zagospodarowania placu Nowego w Krakowie w zakresie przebudowy chodników, nawierzchni placu, infrastruktury technicznej, elementów małej architektury w ramach zadania Program Budowy Chodników". W ramach Klimatycznego Kwartału rekomendowana jest poprawa estetyki przestrzeni oraz wyposażenie jej w meble miejskie. Należy dążyć do poprawy dostępności pieszej. Niezbędne jest wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej wzdłuż krawędzi płyty placu.

Obecnie miejsce to ma silny profil gastronomiczno-usługowy, co wynika z ogólnych zmian charakteru Kazimierza. Docelowe zagospodarowanie placu powinno zostać ustalone wspólnie z kupcami w celu utrzymania sprawnego funkcjonowania targowiska - organizacji niezbędnych dojazdów, jak i ograniczenia uciążliwości dla okolicznych mieszkańców.

43 Plac Wolnica

W listopadzie 2021 roku firma Gehl Architects ApS na zlecenie ZTP sporządziła „Koncepcję zagospodarowania placu Wolnica”. Koncepcja zakłada m.in. wprowadzenie placu zabaw, miejskiej trybuny-amfiteatru i mikroretencji („Klimatyczna Przystań”). W ramach Klimatycznego Kwartału w zagospodarowaniu placu należy uwzględnić działalność Muzeum Etnograficznego. Plac jest wskazany jako miejsce organizacji dużych, miejskich imprez. Jego zagospodarowanie powinno uwzględniać potrzeby infrastrukturalne z tym związane (punkty zasilania, naprawa nawierzchni). Potrzebne jest złagodzenie działania miejskiej wyspy ciepła poprzez zwiększenie powierzchni biologicznie czynnych we wschodniej części placu. Należy również zwiększyć ilość zieleni wysokiej wzdłuż wszystkich krawędzi placu. Konieczne jest polepszenie warunków życiowych istniejących drzew, w tym m.in. obniżenie krawężników wokół drzew oraz wymiana na podłoże strukturalne zbitej gleby miejskiej. Należy powiązać rozwiązania mikroretencji w rejonie placu z projektami punktu deszczowego w rejonie ulicy Mostowej.

56 Skwer Józefa/ul. Wąska

W miejsce istniejącego parkingu zlokalizowanego w rejonie skrzyżowania ul. Wąska - ul. Józefa rekomendowana jest realizacja skweru z urządzeniami do rekreacji i wypoczynku przeznaczonymi dla mieszkańców. Skwer powinien zostać wyposażony w meble miejskie (ławki, pojemniki na odpady) oraz oświetlenie. Ważnym komponentem skweru powinna zostać błękitno-zielona infrastruktura w postaci m.in. urządzeń retencjonujących wodę opadową i roztopową, a także zieleni wysoka i niska. Ze względu na ograniczoną powierzchnię skweru, rekomendowane jest wprowadzenie zbiorników retencjonujących wodę opadową, które mogą funkcjonować jako elementy małej architektury, np. siedziska. Wprowadzenie wody w formie zamglawiaczy może poprawić lokalny mikroklimat.

58 Skwer Berrecciego

W ramach inwestycji przebudowy ul. Starowiślniej możliwe będzie

powiększenie skweru. Zaleca się likwidację wygrodzeń wokół skweru i wyposażenie go w meble miejskie. Funkcjonowanie skweru jest powiązane z lokalizacją przystanków tramwajowych - ważnego punktu dostępu do całości Kazimierza.

59 Skwer Kółeczko

Rejon skweru Kółeczko został zdiagnozowany jako lokalne obniżenie poziomu terenu - naturalny punkt gromadzenia wody opadowej. W związku z tym rekomendowane jest utworzenie punktu deszczowego zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w dziale "Typologie przestrzeni". Przy zagospodarowaniu skweru warto wykorzystać potencjał społeczny i organizacyjny podmiotów działających wokół skweru. Są to zarówno lokale gastronomiczne jak i działające tam galerie. Dzięki temu skwer może wzmocnić swoją rolę, jako przestrzeń sąsiedzka.

62 Ulica Szeroka

Rekomendowana jest poprawa dostępności ulicy dla osób o ograniczonej zdolności poruszania się poprzez poprawę stanu technicznego nawierzchni oraz zapewnienie szerokości ciągów pieszych spełniającej standardy dostępności. Należy wprowadzić zieleni niską i wysoką, w centralnej i południowej części ulicy. Istotne jest zachowanie możliwości organizowania wydarzeń kulturalnych, np. Festiwalu Kultury Żydowskiej. Dlatego też ostateczne rozwiązania dotyczące ew. zazieleniania tej przestrzeni należy projektować przy uzgodnieniu potrzeb użytkowników.

66, 67 Teren pod estakadami (północna i południowa część)

Zagospodarowanie terenu pod estakadami było przedmiotem konsultacji w 2019 r. Ich wyniki stanowiły podstawę dla dalszych działań koncepcyjnych. Zgodnie z tymi ustaleniami północna część terenu pod estakadami powinna być projektowana jako teren zieleni z elementami rekreacyjnymi dla mieszkańców. W ramach Klimatycznego Kwartału rekomendowane jest przystosowanie rejonu wyjść z przystanku kolejowego do potrzeb ruchu pasażerskiego, a także utworzenia połączenia pieszego z ul. Wrzesińską oraz ul. Berka Joselewicza. Ważnym elementem będą parkingi dla rowerów i droga dla rowerów przenosząca ruch tranzytowy w osi północ-południe. Południowa część Parku Kolejowego powinna zostać funkcjonalnie i wizualnie powiązana z targowiskiem.

**68 Tereny zieleni przy ul. Bożego Ciała,
69 Tereny zieleni przy ul. Paulińskiej**

Tereny te, po przeprowadzeniu negocjacji ich zarządcami, proponuje się wykorzystać do realizacji skweru z urządzeniami do rekreacji i wypoczynku dla mieszkańców. Zarządca terenu przy ul. Paulińskiej, poza obszarem rekreacyjnym, planuje zlokalizować również miejsca postojowe. Obszary te powinny zostać wyposażone w meble miejskie (ławki, pojemniki na odpady) oraz oświetlone. Należy rozważyć wprowadzenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury.

70 Tereny zieleni przy ul. Dajwór

Teren zieleni przy ul. Dajwór (za Starą Synagogą) można urządzić jako skwer z funkcją rekreacyjną i wypoczynkową dla mieszkańców. Przestrzeń powinna zostać wyposażona w meble miejskie (ławki, pojemniki na odpady, a także odpowiednio oświetlona. Na przyjemność korzystania z tej przestrzeni wpłynie wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej.

główne przestrzenie publiczne istniejące



główne połączenia



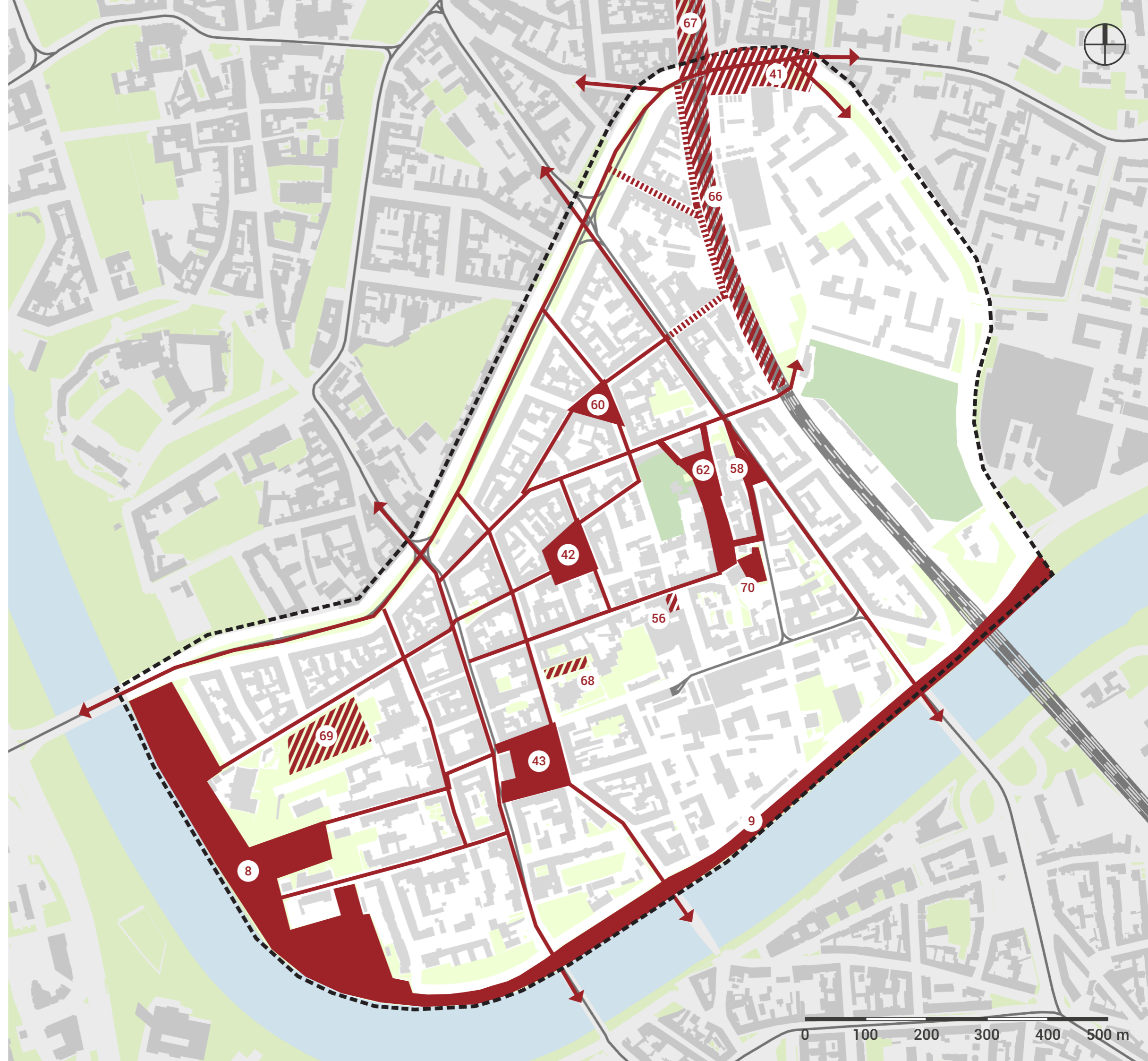
potencjalne przestrzenie publiczne



potencjalne główne połączenia



Ryc. 5. Schemat przedstawiający proponowane zmiany w zakresie funkcjonowania przestrzeni publicznych
źródło: opracowanie własne



Działania organizacyjne

1. Rozszerzenie czasu obowiązywania Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania.

Zgodnie z treścią Uchwały Nr LXXXIX/2177/17 Rady Miasta Krakowa z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, opłaty za parkowanie są pobierane od poniedziałku do soboty w godzinach 10:00 - 20:00. Diagnoza stanu istniejącego oraz konsultacje społeczne wykazały, że problemy z zapewnieniem odpowiedniej liczby miejsc postojowych dla mieszkańców występują przede wszystkim w weekendy. Część osób odwiedzających Kazimierz przyjeżdża samochodem w piątkowy wieczór, pozostawiając auto w dzielnicy do poniedziałkowego przedpołudnia. Tym samym ograniczona zostaje liczba miejsc postojowych dla mieszkańców. W celu zwiększenia rotacji na miejscach postojowych w obszarze Kazimierza rekomendowane jest wydłużenie czasu obowiązywania strefy na niedzielę oraz rozciągnięcie godzin jej obowiązywania od 8:00 do 21:00.

2. Wprowadzenie rozwiązań mających na celu egzekucję obowiązujących przepisów Prawa o Ruchu Drogowym

Jednym z wniosków z przeprowadzonych konsultacji społecznych była konieczność wdrożenia działań, które mogłyby przyczynić się do podniesienia poziomu egzekucji obowiązujących przepisów. Dotyczy to zarówno przestrzegania porządku publicznego oraz ciszy nocnej, ale również ograniczeń związanych z wjazdem do strefy ograniczonego ruchu czy parkowaniem pojazdów w wyznaczonych miejscach zgodnie z organizacją ruchu. Pierwszym działaniem, jakie należy wykonać w tym zakresie, jest zwiększenie liczby patroli straży miejskiej i policji w obszarze Kazimierza. Potrzebne jest również skrócenie czasu oczekiwania na interwencję służb. Rekomendowane jest przywrócenie funkcjonowania posterunku straży miejskiej w obszarze Kazimierza lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie.

3. Przeciwdziałanie turystyfikacji

Jednym z kluczowych wniosków z konsultacji jest konieczność przeciwdziałania turystyfikacji dzielnicy. Termin ten oznacza nadmierne wykorzystywanie obszaru przez turystów i odwiedzających i negatywne zmiany związane z wyprowadzką mieszkańców, zanikaniem usług im służącym, nadmierny udział usług rekreacyjnych, gastronomicznych



Fot. 13. Straż miejska prowadząca kontrolę na obszarze strefy ograniczonego ruchu
źródło: krakow.pl



Fot. 14. Oznaczenie strefy płatnego parkowania na Kazimierzu
źródło: A2P2/Wolański

i hotelarskich. Choć przedmiotem projektu jest przede wszystkim mobilność i kształtowanie przestrzeni publicznych, a nie usług i lokali mieszkalnych, wpływ działań wdrażanych w ramach Klimatycznego Kwartału na pełne zatrzymanie procesu turystyfikacji może być ograniczony. W zakresie projektu możliwe jest wprowadzenie kilku kategorii działań przeciwdziałających turystyfikacji.

Kształtowanie przestrzeni publicznych i sposobów ich użytkowania:

- ograniczenie przestrzeni przeznaczonych na ogródki gastronomiczne w ramach pasów technicznych dróg i terenów placów oraz takie wyznaczenie ogródków, aby nie utrudniały ruchu pieszych, rowerzystów i kołowego;
- negocjacje w celu ograniczenia czasu działania otwartych terenów gastronomicznych (skupiska food trucków, targowiska posiadające usługi gastronomiczne), kontrola legalności zajmowania terenu przez food trucki;
- równoważenie sposobu wykorzystania miejskich placów w celu zwiększenia liczby wydarzeń kulturalnych i niekomercyjnych;
- utrzymanie przez służby miejskie porządku na ulicach, placach i zieleniach,
- odpowiednie utrzymanie i pielęgnacja istniejącej zieleni,
- egzekucja utrzymania porządku na terenach chodników i ulic w otoczeniu lokali gastronomicznych (pojemniki na odpady, oznakowanie ulic, elementy małej architektury, współodpowiedzialność za utrzymanie porządku przed frontami lokali);
- wprowadzenie mechanizmów współpracy i dialogu na forum dzielnicy między urzędem miasta, radą dzielnicy, restauratorami i innymi zarządzającymi usługami dla turystów.

Działania związane z ochroną stref mieszkaniowych:

- ograniczenia w możliwości lokalizacji ogródków gastronomicznych w obszarach o charakterze mieszkaniowym;
- zapewnienie priorytetu dla parkowania dla mieszkańców w obszarach o charakterze mieszkaniowym, wykorzystanie narzędzi takich jak SOR (strefa ograniczonego ruchu);
- wprowadzenie ograniczeń w sprzedaży alkoholu;
- strefowanie miejsc cumowania statków i barek rzecznych generujących hałas;

- opóźnienie lub rezygnacja z inwestycji wzmagających ruch turystyczny (np. kładka na Ludwinów).

Działania związane z bezpieczeństwem:

- zwiększenie częstotliwości patroli policji i straży miejskiej w przestrzeni publicznej, wzmocnienie pokrycia terenów monitoringiem wizyjnym, poprawa oświetlenia na terenach wymagających poprawy bezpieczeństwa (planty Dietla) w celu lepszej egzekucji właściwego zachowania wszystkich uczestników ruchu;
- wzmocnienie egzekucji porządku przez służby mundurowe w przestrzeni publicznej (polityka zero tolerancji wobec wykroczeń związanych z nadużywaniem alkoholu, naruszeniami ciszy nocnej i porządku publicznego);
- uruchomienie współpracy między strażą miejską a prywatnymi służbami ochrony działającymi w obszarze narażonym na niebezpieczeństwa,
- prowadzenie działań edukacyjno-informacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wprowadzanych zmian.

Szczególnie ważna jest koordynacja działań realizowanych w ramach Klimatycznego Kwartału, a innymi działaniami prowadzonymi przez miasto, m.in. Planem Ochrony Parku Kulturowego Kazimierz ze Stradomiem w Krakowie, politykami zarządzania ruchem turystycznym (m.in. „Polityka zrównoważonej turystyki Krakowa na lata 2021–2028”).

4. Logistyka miejska

Kraków zainicjował program „Green City”, który wspiera rozwój miasta zgodnie z ideą *smart city** poprzez oferowanie mieszkańcom nowoczesnych usług, rozwój optymalnej i ekologicznej sieci paczkomatów oraz działania na rzecz poprawy jakości powietrza i ochrony klimatu. Program przewiduje rozwój szeregu nowoczesnych usług dla mieszkańców, takich jak m.in. ładowarki elektryczne przy paczkomatach, rozwój transportu przyjaznego środowisku czy nasadzenia roślinności oczyszczającej powietrze. Dodatkowo planowana jest sukcesywna wymiana floty dostawczej z silnikami spalinowymi na samochody elektryczne.

*smart city - miasto inteligentne, w którym zbierane są różnorodne dane o życiu jego mieszkańców i funkcjonowaniu infrastruktury, a decyzje o inwestycjach są podejmowane wspólnie w oparciu o te dane

Poza kontynuacją działań miasta i współpracujących firm, związanych z upowszechnieniem i rozszerzeniem usług opartych o urzędmaty, w przyszłości zostanie wypracowywane rozwiązanie informatyczne integrujące budowaną przez Urząd Miasta platformę elektronicznych usług publicznych z systemami i aplikacjami informatycznymi firm kurierskich. Rozwiązanie to przyczyni się w przyszłości m.in. do ograniczenia ruchu samochodowego, związanego z koniecznością osobistego odbioru przesyłek z siedzib urzędu.

Z punktu widzenia celów Klimatycznego Kwartału szczególnie ważne są zagadnienia związane z:

- konsolidacją transportu,
- kontrolowaniem dostawców,
- rodzajem floty dostawczej,
- dojazdem i wjazdem do dzielnicy,
- miejscami rozładunku (paczkomaty i inne miejsca),
- organizacją logistyki ostatniej mili,
- uruchomieniem miejskiego centrum logistycznego lub magazynu przeładunkowego w bezpośrednim sąsiedztwie Klimatycznego Kwartału.

Ważnym polem współpracy może być zaopatrzenie branży HoReCa (hotelarskiej i gastronomicznej). W obszarze Klimatycznego Kwartału zlokalizowane jest targowisko Unitarg. Jednym z pomysłów na pilotaż w ramach Green City może być próba skrócenia łańcucha dostaw (logistyka krótkiego dystansu) i powiązanie działalności Unitargu z potrzebami branży HoReCa.



Fot. 15. Jeden z pierwszych urzędomatów w Krakowie uruchomiony w 2020 r.
źródło: lovekrakow.pl/

Mapa wdrożeniowa

Proponowane działania

Mapa wdrożeniowa wskazuje działania proponowane w celu osiągnięcia charakteru przestrzeni wynikającego z typologii wskazanej w masterplanie (typ A, typ B, punkt deszczowy itd.).

Opis proponowanych działań został wskazany w zał. nr 1, tj. tabeli z listą wszystkich przestrzeni objętych masterplanem. W tabeli została opisana każda z 80 ponumerowanych na mapie wdrożeniowej przestrzeni wraz ze wskazaniem zmian niezbędnych w celu osiągnięcia charakteru określonego w masterplanie. Proponowane zmiany, opisane w tabeli, to działania dotyczące m.in. organizacji ruchu oraz błękitno-zielonej infrastruktury. W tabeli opisano również charakterystyczne dla danej przestrzeni parametry, np. szerokość i długość ulic, powierzchnię placów itd. Zawarto też wytyczne z projektu planu ochrony dla Parku Kulturowego Kazimierza ze Stradomiem oraz informacje na temat stanu obecnego i planowanych w ramach odrębnych inwestycji działań.

Na **szaro** oznaczono przestrzenie, które w stanie obecnym odpowiadają już charakterowi określonemu w masterplanie i nie wymagają prowadzenia dodatkowych działań.

●	1	Augustiańska	●	41	plac Grzegórzecki
●	2	Bartosza	●	42	plac Nowy
●	3	Blich	●	43	plac Wolnica
●	4	Bocheńska	●	44	Podbrzezie
●	5	Bonifratska	●	45	Podgórska
●	6	Bożego Ciała	●	46	Przemyska
●	7	Brzozowa	●	47	Rybaki
●	8	Bulwar Inflancki	●	48	Rzeszowska
●	9	Bulwar Kurlandzki	●	49	Siedleckiego
●	10	Chmielowskiego	●	50	Skaleczna
●	11	Ciemna	●	51	Skawińska
●	12	Dajwór	●	52	skrzyżowanie Bocheńska / Mostowa
●	13	Daszyńskiego	●	53	skrzyżowanie Bożego Ciała / Miodowa
●	14	Dietla	●	54	skrzyżowanie Daszyńskiego / Chodkiewicza
●	15	Estery	●	55	skrzyżowanie Dietla / Augustiańska
●	16	Gazowa	●	56	skrzyżowanie Józefa/Wąska
●	17	Grzegórzecka	●	57	skrzyżowanie Wawrzyńca / Dajwór
●	18	Halicka	●	58	skwer Berreciego
●	19	Jakuba	●	59	skwer Kółeczko
●	20	Joselewicza	●	60	skwer przy szkole podstawowej nr 10
●	21	Józefa	●	61	Starowiślna
●	22	kładka na Ludwinów	●	62	Szeroka
●	23	kładka na Zabłocie	●	63	Św. Katarzyny
●	24	Kordeckiego	●	64	Św. Sebastiana
●	25	Krakowska	●	65	Św. Stanisława
●	26	ks. Błachnickiego	●	66	teren pod estakadami (na południe od Dietla)
●	27	ks. Gurgacza	●	67	teren pod estakadami (na północ od Dietla)
●	28	Kupa	●	68	teren zieleni przy Bazylice Bożego Ciała
●	29	Lewkowa	●	69	tereny zieleni przy ul. Paulińskiej
●	30	Meiselsa	●	70	tereny zieleni przy ul. Dajwór
●	31	Metalowców	●	71	Trynitaraska
●	32	Miodowa (po stronie Grzegórzek)	●	72	Warszauera
●	33	Miodowa (po stronie Kazimierza)	●	73	Wawrzyńca (od Bożego Ciała do Gazowej)
●	34	Mostowa	●	74	Wawrzyńca (od Gazowej do Starowiślniej)
●	35	Na przejściu	●	75	Wawrzyńca (od Starowiślniej do Podgórskiej) wraz z przyległymi terenami zieleni
●	36	Nowa	●	76	Wąska
●	37	nowa Halicka	●	77	Węglowa
●	38	Orzeszkowej	●	78	Wietora
●	39	Paulińska	●	79	Wiślisko
●	40	Piekarska	●	80	Wrześcińska

Oznaczenia:

- indywidualny charakter przestrzeni
- ulica typu A
- ulica typu B
- punkt deszczowy
- place
- bulwary, skwery i parki
- potencjalne tereny zieleni rekreacyjnej

Wątek I

41 Plac Grzegórzecki wraz z przystankiem SKA Kraków Grzegórzki, 66, 67 teren pod estakadami południe i północ (Park Kolejowy), 37 Nowa Halicka, 80 Wrzesińska, 20 Joselewicza, 31 Metalowców,

Wątek II

61 Starowiślna, 74,75 Wawrzyńca (od Gazowej do Podgórskiej wraz z przyległymi terenami zieleni), 12 Dajwór, 58 skwer Berrecciego, 57 punkt deszczowy Wawrzyńca/Dajwór

Wątek III

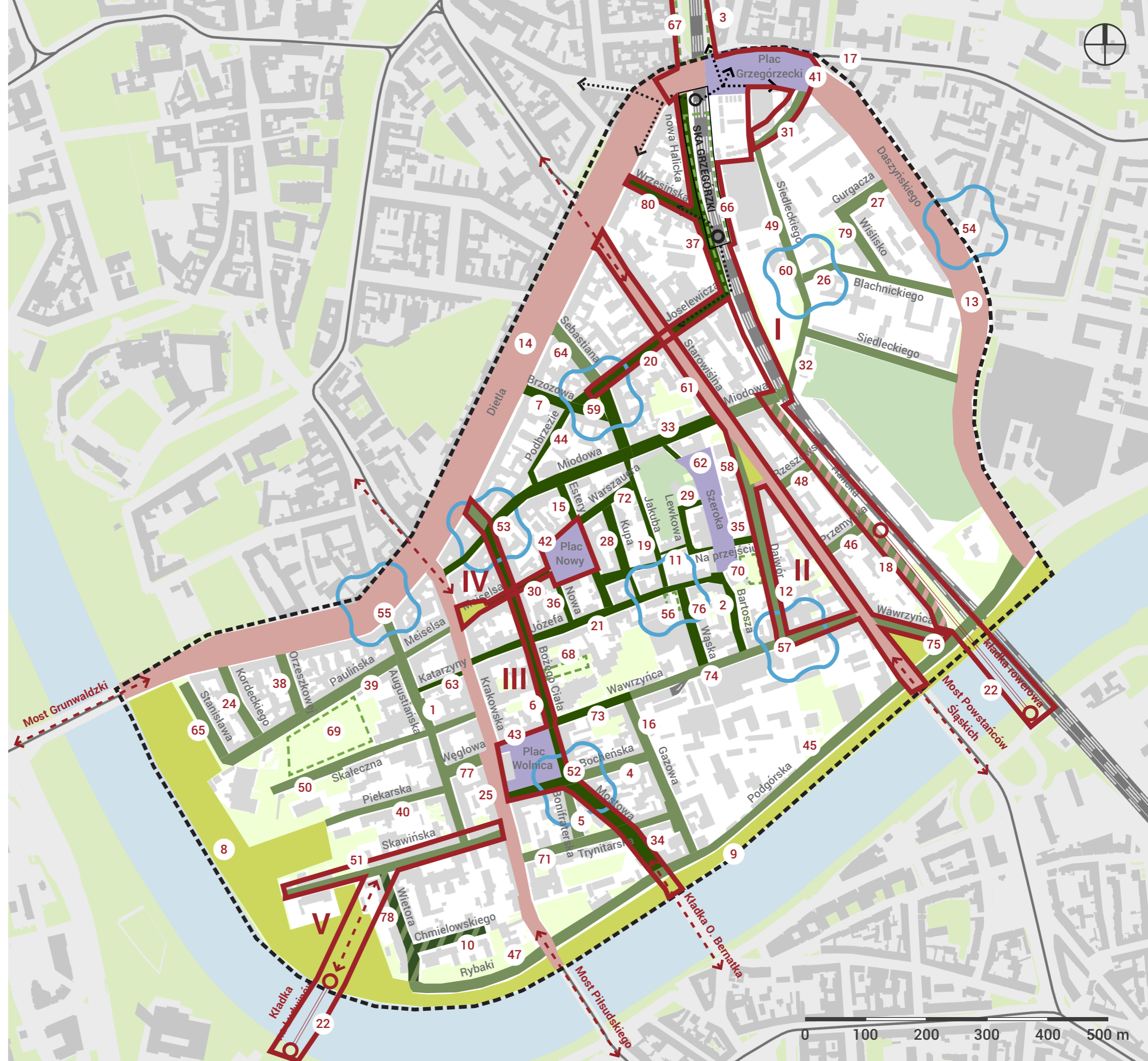
6 Bożego Ciała, 43 Plac Wolnica, 34 Mostowa, 52 punkt deszczowy Bocheńska/Mostowej, 53 punkt deszczowy Bożego Ciała/Miodowa

Wątek IV

42 Plac Nowy, 30 Meiselsa (wraz ze skwerem)

Wątek V

22 Kładka na Ludwinów, 51 Skawińska, 8 bulwar Inflancki



Ryc. 6. Mapa wdrożeniowa
źródło: opracowanie własne

Wątki

Niektóre ze wskazanych zadań wzajemnie się uzupełniają i są logicznie ze sobą powiązane. W dokumencie są one wskazane jako wątki, czyli pakiety projektów skupionych wokół jednego tematu. Wątki są formą przestrzennego i funkcjonalnego porządkowania projektów, a nie wyznaczania priorytetu ich realizacji.

W dokumencie wymieniono 5 wątków - pakietów projektów o różnym priorytecie. Projekty kluczowe opisane jako wątek I i II w największym stopniu realizują wyznaczone cele Klimatycznego Kwartału.

Wątek I - Plac Grzegórzecki oraz jego bezpośrednie otoczenie

Powstanie przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej może pozytywnie wpłynąć na zachowania mobilnościowe mieszkańców Kwartału. Ponadto inwestycja ta wiąże się z koniecznością wprowadzenia zmian w zagospodarowaniu przestrzeni publicznych oraz organizacji ruchu w najbliższym sąsiedztwie, zapewniających dostęp i dojazd do tej przestrzeni. Ważnym elementem tej przestrzeni jest targowisko Unitarg i Hala Targowa.

Wątek II - przebudowa ulicy Starowiślnej

Celem realizacji projektu jest poprawa jakości komunikacji zbiorowej (skrócenie czasu przejazdu tramwajów) oraz ograniczenie ruchu tranzytowego, a także wprowadzenie zieleni wysokiej. Projekty, możliwe do realizacji przy okazji tego zadania, to przekształcenie przestrzeni ulic Dajwór oraz Św. Wawrzyńca w celu stworzenia punktu deszczowego na ich przecięciu. Efektem projektu powinna być kompleksowa poprawa jakości i komfortu korzystania z całości tej przestrzeni.

Wątek III - ciąg ulic Mostowa-Bożego Ciała

Wątek obejmuje pakiet projektów dotyczących jednego z najbardziej uczęszczanych ciągów pieszych i rowerowych w Klimatycznym Kwartale, łączącego Stare Podgórze (przez kładkę O. Bernatka) z Kazimierzem i Starym Miastem (przez ulicę Mostową i Bożego Ciała). Przestrzeń ta w dużym stopniu funkcjonuje już jako przestrzeń dla użytkowników niezmotywowanych, jednakże komfort przemieszczania się wymaga poprawy. W pakiecie powiązanych projektów oprócz działań już zainicjowanych (przebudowa placu Wolnica), zaproponowano przebudowę ulicy Mostowej, Bożego Ciała oraz stworzenie dwóch punktów deszczowych.

Wątek IV - Plac Nowy-Meiselsa

Wątek IV to pakiet projektów, których realizacja przyczyni się do poprawy komfortu korzystania z przestrzeni publicznych na osi wschód-zachód w Klimatycznym Kwartale. Przebudowa placu Nowego jest zadaniem, dla którego opracowana została wielowariantowa koncepcja zagospodarowania. Przekształceń wymaga również przestrzeń ulicy Meiselsa, która łączy plac Nowy z ulicą Krakowską. Proponowana jest jej przebudowa zgodnie z wytycznymi dla ulicy typu A, a więc rezygnacja z podziału na chodnik i jezdnię oraz zmiana i ujednoczenie rodzaju nawierzchni w całej szerokości ulicy. W ramach tego pakietu projektów sugeruje się zagospodarowanie skweru u zbiegu ulic Meiselsa i Krakowskiej. Komponentem tego wątku jest plac Nowy, a priorytetem - poprawa obsługi komunikacyjnej otoczenia placu. Samo zagospodarowanie i sposób użytkowania płyty placu powinno być przedmiotem dalszej dyskusji z najemcami i użytkownikami.

Wątek V - Kładka na Ludwinów

Ostatni pakiet projektów (wątek V) zlokalizowany jest w obszarze Klimatycznego Kwartału użytkowanego głównie przez mieszkańców. Planowana budowa kładki na Ludwinów zapewni nowe połączenie pieszo-rowerowe przez Wisłę, co może skutkować wzrostem atrakcyjności tej części Kwartału. Należy jednak dążyć do zachowania mieszkaniowego charakteru zachodniej części Kazimierza. Przy projektowaniu kładki należy też wziąć pod uwagę istniejącą zielenią wysoką i tereny wykorzystywane rekreacyjnie, aby nie zmniejszać ich powierzchni i potencjału nową konstrukcją. Realizacja kładki powinna być przedmiotem dodatkowych analiz korzyści i ryzyk związanych z jej budową. Istotnym działaniem jest również przebudowa ulicy Skawińskiej, zgodnie z wytycznymi dla ulicy typu B, tj. zachowaniem podziału na jezdnię i chodnik oraz wprowadzeniem zieleni niskiej i wysokiej w przestrzeniach niewykorzystywanych do obsługi ruchu kołowego i pieszego oraz możliwością zastąpienia części miejsc postojowych zielenią.

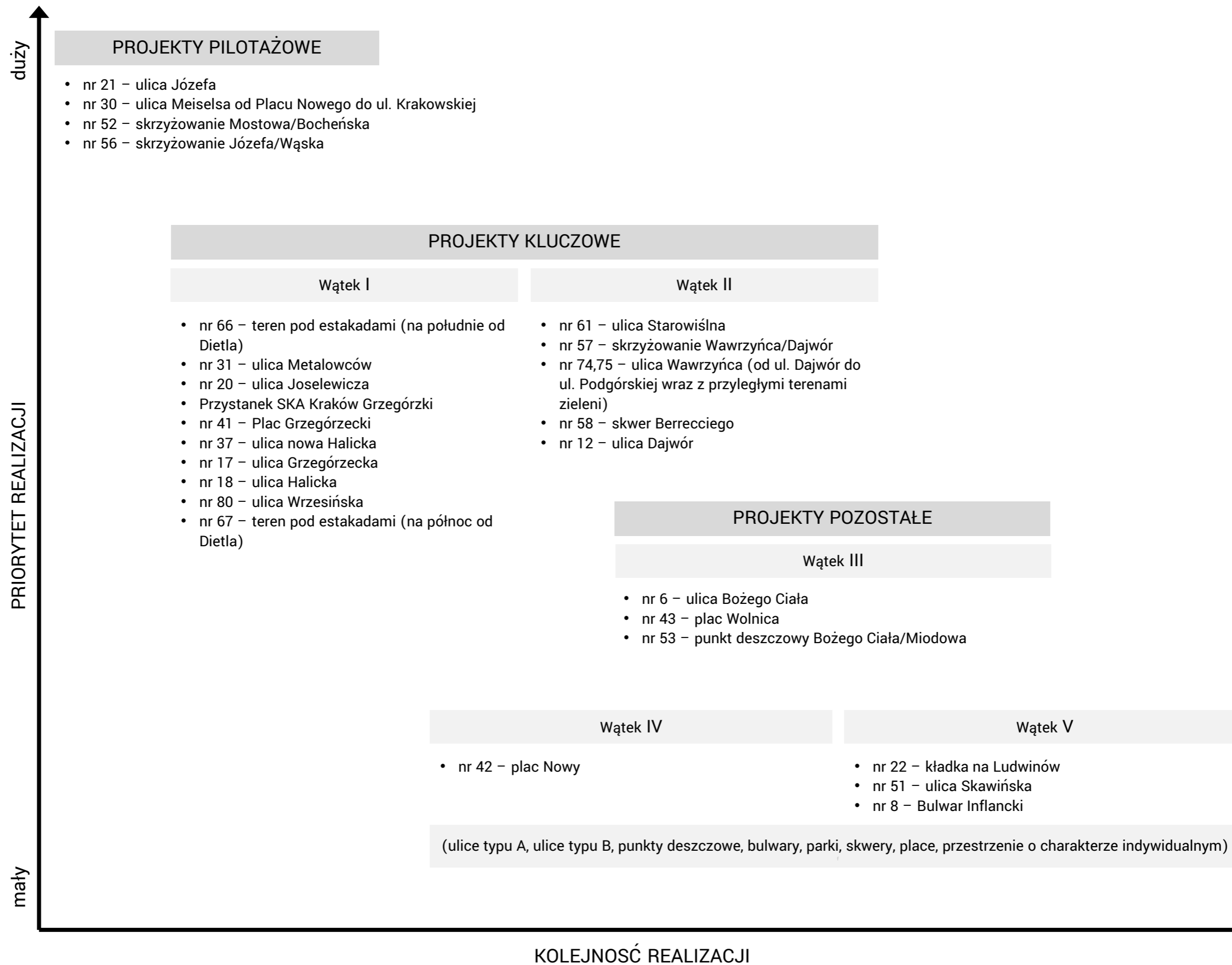
W wątku V ujęto również powiązania kładki z Bulwarem Inflanckim, który powinien zostać zagospodarowany jako teren rekreacyjny oraz zapewnić strategiczne połączenie rowerowe, z uwzględnieniem infrastruktury przeciwpowodziowej. Pod względem priorytetów przebudowę Bulwaru należy traktować jako nadrzędną wobec tej inwestycji.

Priorytety projektowe

Na schemacie zamieszczonym na kolejnej stronie wskazano priorytety dla wdrażania poszczególnych działań inwestycyjnych. Zostały one dobrane pod względem tego, w jaki sposób ich realizacja pozwala na sprawną realizację założonych celów projektu.

Projekty zostały podzielone na trzy główne kategorie priorytetów:

- **pilotaż** - są to w założeniu małe projekty demonstracyjne, które można realizować szybko i sprawnie. Ich rolą jest pokazanie nowych sposobów zagospodarowania przestrzeni. W ramach projektów rekomendowane jest wdrażanie takich przestrzeni jak ulice współdzielone / woonyerfy (ulice typu A) czy urządzenia mikroretencji (punkty deszczowe).
- **projekty kluczowe** - są to strategiczne projekty obejmujące duże inwestycje, takiej jak plac Grzegórzecki i ulica Starowiślna, których realizacja jest priorytetem ze względu na znaczny potencjał poprawy infrastruktury dla transportu zbiorowego (kolei aglomeracyjnej, tramwaju).
- **projekty pozostałe** - są to działania, których realizacja pozwala na osiągnięcie celów Klimatycznego Kwartału, ale może następować w różnym tempie. Część z nich jest powiązana w wątki (nr III, IV i V) bądź stanowi indywidualne działania.



Ryc. 7. Schemat realizacji projektów w ramach Klimatycznego Kwartału
 źródło: opracowanie własne

Projekty kluczowe

Projekty kluczowe są działaniami strategicznymi ze względu na skalę i cel ich wdrożenia. W kolejnych punktach zawarto syntetyczny opis działań rekomendowanych w ramach poszczególnych projektów.

PLAC GRZEGÓRZECKI (WĄTEK I)

Projekty kluczowe w tym wątku obejmują szereg działań realizowanych w otoczeniu planowanego przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) PKP Grzegórzki. Rdzeniem działań jest organizacja punktu przesiadkowego między koleją aglomeracyjną a przystankami autobusowo-tramwajowymi na ciągu ulic Dietla i Grzegórzeckiej oraz wygodnych połączeń pieszych z sąsiednimi obszarami - Kazimierzem, Grzegórkami, ul. Blich, Wesołą i Starym Miastem. Każdy z tych obszarów jest w zasięgu ok. 15-20-minutowego dojazdu pieszego od tej stacji.

Wykorzystanie kolei aglomeracyjnej niesie znaczny, strategiczny potencjał dla zmiany zachowań transportowych w relacjach przedmieścia-centrum Krakowa. Stworzenie węzła przesiadkowego w tym rejonie jest zasadne ze względu na funkcjonowanie w ciągu Dietla i Grzegórzeckiej korytarza tramwajowo-autobusowego o wysokiej zdolności przewozowej. Korytarz ten, zorientowany w osi wschód-zachód, pozwoli skrócić czas podróży aglomeracyjnych, których źródła i cele zlokalizowane są w znacznym oddaleniu od krakowskiej linii średnicowej. Dzięki łączeniu wszystkich planowanych tras SKA i bliskiemu dystansowi między peronem a przystankami PKP Grzegórzki będzie tam możliwa jedna z najwygodniejszych przesiadek w śródmieściu miasta. W tym punkcie krzyżują się także istniejące i planowane trasy rowerowe.

Po stronie miejskiej projekt obejmuje szereg działań związanych z przebudową ulic, zmianą organizacji ruchu, a także budową połączeń rowerowych i pieszych. Przebudowa tzw. placu Grzegórzeckiego jest też działaniem mającym na celu kompleksową poprawę przestrzeni publicznej z zazielenieniem.

Plac Grzegórzecki łączy się z szeregiem projektów pozwalających na tworzenie połączeń pieszych z nowym przystankiem i spinających pozostałe przestrzenie w najbliższej okolicy. Są to m.in. ciąg terenów pod estakadami PKP (tzw. Park Kolejowy) oraz ulice prowadzące do tego obszaru.

Dodatkowym atutem dla projektu placu jest możliwość włączenia przekształceń targowiska Unitarg i Hali w proces zmian przestrzeni całej okolicy. Targowisko przy ul. Grzegórzeckiej, po otwarciu przystanku kolejowego, będzie jedynym tego typu punktem handlowym w Krakowie,



Fot. 16. Widok w kierunku wschodnim na obszar planowanego Placu Grzegórzeckiego
źródło: ZZM



Fot. 17. Widok w kierunku wschodnim na obszar planowanego Placu Grzegórzeckiego
źródło: ZZM

którego bezpośrednia obsługa komunikacyjna oparta będzie zarówno o transport autobusowy, tramwajowy, jak i kolejowy. Dzięki temu możliwe jest wykorzystanie synergii, którą daje transport zbiorowy i handel. Targowisko obsługuje głównie Grzegórzki i część dzielnicy Kazimierz, ale bywa także ogólnomiejskim celem podróży (Giełda Staroci).

STAROWIŚLNA (WĄTEK II)

Ulica Starowiślna to jedna z głównych ulic o charakterze śródmiejskim w obszarze Klimatycznego Kwartału. Stanowi bardzo uczęszczany ciąg pieszy łączący Stare Miasto z Kazimierzem, a także istotne połączenie tramwajowe. Analizy wskazują, że ulica ta nadal pełni funkcje ulicy handlowej, służącej codziennym potrzebom mieszkańców.

Przebudowa tej przestrzeni to kluczowy projekt, nad którym prace trwają od 2016 roku (szczegółowy przebieg prac nad projektem został opisany na str. 144 Diagnostyki - pierwszej części opracowania przygotowanego w ramach Klimatycznego Kwartału).

Pogarszający się stan techniczny infrastruktury tramwajowej oraz nieprzystosowanie ulicy do współczesnych potrzeb mieszkańców były przyczynami zainicjowania prac nad projektem przebudowy układu drogowo-torowego tej przestrzeni. Przebudowa układu drogowo-torowego w ulicy Starowiślniej na odcinku od ulicy Dietla do mostu Powstańców Śląskich została ujęta w planie postępowań do realizacji przez Zarząd Dróg Miejskich Krakowa. Ogłoszenie przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej i uzyskanie nowej decyzji środowiskowej dla inwestycji zostało zaplanowane na IV kw. 2021 roku. Planowany termin opracowania projektu wynosi 18 miesięcy.

Na podstawie konsultowanych wariantów przekroju pasa drogowego, zostały sformułowane uwagi do koncepcji zagospodarowania pasa drogowego ulicy:

- Zgodnie z dokumentami strategicznymi, w tym "Polityką Transportową dla Miasta Krakowa na lata 2016 – 2025", konieczna jest realizacja działań mających na celu zwiększenie efektywności funkcjonowania systemu transportowego, w szczególności szynowych systemów transportu miejskiego. W związku z tym rekomendowane jest pełne wydzielenie torowiska tramwajowego z jezdni na całej długości.

Zapewni to separację ruchu tramwajowego od indywidualnego, zwiększając sprawność funkcjonowania i atrakcyjność trasy tramwajowej w ul. Starowiślniej;

- Mając na uwadze zapisy "Studium rozwoju systemu transportu Miasta Krakowa" ("konieczność dalszego stosowania ograniczeń dla samochodów w obszarze śródmieścia celem zabezpieczenia interesu publicznego transportu zbiorowego"), pełne wydzielenie torowiska tramwajowego z jezdni powinno odbyć się kosztem jednego pasa ruchu. Dla ruchu indywidualnego powinna zostać utrzymana możliwość jazdy w kierunku południowym po jednym pasie o najmniejszej możliwej szerokości, umożliwiającej przejeżdżanie wozom strażackim;
- W związku z uciążliwością wibroakustyczną ruchu tramwajowego, niedużą odległością pomiędzy linią zabudowy (minimalnie 18,25 m), a także potrzebą mitygacji zmian klimatu, w tym przeciwdziałania powstawaniu miejskich wysp ciepła oraz zwiększenia powierzchni biologicznie czynnej, rekomendowane jest zastosowanie roślinnej zabudowy torowiska tramwajowego (tzw. zielonego torowiska);
- Biorąc pod uwagę brak zieleni na odcinku pomiędzy ul. Dietla i Miodową oraz ograniczoną szerokość pasa drogowego, rekomendowane jest zaprojektowanie minimalnej liczby miejsc postojowych (głównie dla dostaw oraz miejsca Kiss & Ride) w celu wygospodarowania możliwie dużej przestrzeni dla zieleni;
- Przedstawiona podczas konsultacji propozycja wyłączenia z ruchu indywidualnego odcinka ul. Starowiślniej na wysokości skweru im. B. Berrecciego jest zasadna zdaniem zespołu projektowego Klimatycznego Kwartału. Rozwiązanie to ograniczy ruch tranzytowy, a tym samym pozwoli uspokoić ruch kołowy, poprawi poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD) oraz zwiększy obszary zieleni;
- Dla poprawy wygody i bezpieczeństwa pasażerów komunikacji miejskiej powinny zostać zastosowane przystanki wiedeńskie.



Fot. 18. Widok na ul. Starowiślną w kierunku południowym z okolic ul. Joselewicza
źródło: A2P2/Wolański



Fot. 19. Widok na ul. Starowiślną w kierunku północnym z okolic ul. Joselewicza
źródło: A2P2/Wolański

Zarządzanie projektem i promocja

Stan istniejący

Obecnie w strukturze Urzędu Miasta inicjatywa Klimatyczny Kwartał Krakowa jest pod opieką Zespołu Zadaniowego, zgodnie z zarządzeniem Prezydenta Miasta z dnia 7 maja 2021 r. W skład Zespołu wchodzi przedstawiciele kluczowych jednostek Urzędu Miasta zaangażowanych w kształtowanie przestrzeni. Dotychczasowe kompetencje Zespołu Zadaniowego związane są z opracowaniem koncepcji zagospodarowania przestrzeni w ramach inicjatywy Klimatyczny Kwartał.

Główną jednostką, bezpośrednio odpowiedzialną za koordynację zadań związanych z mobilnością, jest Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie (ZTP).

Zarządzanie wewnątrz urzędu

Rada Koordynacyjna

Na etapie wdrażania projektu należy rozszerzyć kompetencje Zespołu związane z realizacją poszczególnych zadań inwestycyjnych opisanych w Masterplanie. W tym celu proponowane jest powołanie w ramach istniejącego Zespołu Zadaniowego Rady Koordynacyjnej projektu, złożonej z jednostek bezpośrednio zaangażowanych w realizację zadań (Zarząd Transportu Publicznego, Zarząd Zieleni Miejskiej, Zarząd Dróg i Miasta Krakowa, Wodociągi Miasta Krakowa Spółka Akcyjna, Zarząd Inwestycji Miejskich).

Do zadań Rady Koordynacyjnej będzie należała bieżąca współpraca związana z wdrażaniem poszczególnych zadań, koordynacja poszczególnych projektów, monitorowanie realizacji zadań oraz zgodności poszczególnych projektów z wytycznymi określonymi w Masterplanie. Na poziomie Rady Koordynacyjnej kluczowa będzie stała współpraca i koordynacja poszczególnych projektów (unikanie podejmowania błędnych decyzji).

W składzie Rady Koordynacyjnej powinni znaleźć się dyrektorzy ww. jednostek. Spotkania Rady Koordynacyjnej powinny odbywać się co najmniej raz na kwartał.

Zespół Zadaniowy

W związku z wdrożeniem projektu Klimatyczny Kwartał kompetencje Zespołu Zadaniowego powinny zostać rozszerzone. Konieczne może być również włączenie dodatkowych osób.

Zespół Zadaniowy będzie odpowiadał za opracowanie poszczególnych projektów, bieżącą współpracę z projektantami i nadzór w trakcie ich realizacji. Zespół Zadaniowy raportuje na bieżąco postęp prac nad poszczególnymi projektami Radzie Koordynacyjnej.

Spotkania Zespołu Zadaniowego powinny odbywać się co najmniej raz w miesiącu. Kluczowe decyzje podejmowane są przez Radę Koordynacyjną oraz Prezydentów.

Planowanie strategiczne

W Masterplanie wskazano listę oraz pakiety projektów, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia celu głównego, określonego w projekcie Klimatyczny Kwartał. Realizacja tak szeroko zakrojonego programu wiąże się z przełożeniem poszczególnych projektów na zadania inwestycyjne, posiadające określony budżet i sposób finansowania oraz przydzieleniem ich jednostkom odpowiedzialnym za realizację.

Część z projektów przedstawionych w Masterplanie jest już ujęta w Wieloletniej Prognozie Finansowej Miasta. Jednym z kluczowych zadań będzie zaplanowanie realizacji kolejnych zadań w logiczny sposób (zgodny z zaproponowaną logiką interwencji), uwzględniając możliwości finansowe miasta.

Decyzja dotycząca kolejności realizacji poszczególnych projektów powinna zostać podjęta przez Prezydenta Miasta oraz Zastępców Prezydenta odpowiedzialnych za kształtowanie przestrzeni miejskiej (Zastępca Prezydenta ds. Rozwoju Miasta oraz Zastępca Prezydenta Polityki Społecznej, Kultury i Promocji Miasta) przy udziale służb finansowych (Skarbnik), Rady Koordynacyjnej oraz dyrektorów jednostek odpowiedzialnych za planowanie strategiczne i zarządzanie projektami.

Finansowanie

W masterplanie wskazano listę 80 przestrzeni, możliwych do przekształcenia zgodnie z założeniami inicjatywy Klimatyczny Kwartał. Projekty te cechuje różna skala oraz proponowany zakres przekształceń, co przełoży się na zróżnicowany budżet realizacji. Projekty pilotażowe opisane na str. 46 należą do przedsięwzięć o stosunkowo niewielkim budżecie i należy dążyć do ich jak najszybszej realizacji z wykorzystaniem bieżących środków inwestycyjnych.

Sprawną realizację programu może umożliwić pozyskanie finansowania z różnych dostępnych źródeł zewnętrznych (środki unijne, krajowe). Należy jednak pamiętać, że sprawna realizacja tak złożonego przedsięwzięcia wymaga również zaplanowania odpowiedniego strumienia finansowego ze środków własnych.

Szansą na dodatkowe źródło finansowania dla działań opisanych w masterplanie może być Budżet Obywatelski. W jego poprzednich edycjach pojawiały się inicjatywy dla przestrzeni Klimatycznego Kwartału zgodne z celami określonymi w niniejszym dokumencie. Na etapie zgłaszania projektów w obszarze Klimatycznego Kwartału konieczna będzie ich weryfikacja z ustaleniami Masterplanu przez Zespół Zadaniowy oraz Referat ds. Partycypacji i Dialogu.

Wdrażanie

Rekomendowane jest, aby dokument Masterplanu został przyjęty w formie Zarządzenia Prezydenta, dzięki czemu zawarte w nim ustalenia będą miały wyższy priorytet. W Zarządzeniu Prezydenta należy określić zasady realizacji zadań oraz to, komu zostanie powierzony ich wykonanie, zgodnie z propozycją opisaną w rozdziale "Zarządzanie projektem i promocja".

Utrzymanie

Myśląc o finansowaniu realizacji poszczególnych projektów, należy przewidzieć środki na bieżące utrzymanie przestrzeni publicznych w obszarze Klimatycznego Kwartału. Dotyczy to w szczególności infrastruktury zieleni oraz błękitno-zielonej infrastruktury.

Zarządzanie projektem na zewnątrz

Działania informacyjno-promocyjne

Informacja i promocja działań w ramach Klimatycznego Kwartału jest równie istotna jak realizacja samych przedsięwzięć inwestycyjnych. Projekt Klimatyczny Kwartał to jeden z elementów pilotażowego europejskiego programu EIT Climate-KIC Deep Demonstration – Healthy, Clean Cities – Zeroemisyjny Kraków, a wypracowane rozwiązania w ramach projektu mają co do zasady być wdrażane również w innych dzielnicach Krakowa.

Należy zadbać, aby działania informacyjno-promocyjne były skierowane nie tylko do mieszkańców i interesariuszy zidentyfikowanych w obszarze Klimatycznego Kwartału, ale również do mieszkańców całego miasta.

Rekomendowane jest opracowanie spójnej i długofalowej koncepcji działań informacyjno-promocyjnych o całym projekcie. Należy rozważyć wsparcie zewnętrzne dla Urzędu Miasta przy opracowaniu takiej koncepcji.

Mieszkańcy Krakowa

Na poziomie ogólnomiejskim należy budować przekaz w oparciu o język korzyści, jakie zostaną osiągnięte dzięki realizacji celów projektu, którymi są:

- udoskonalenie funkcjonowania obszaru jako miasta 15-minutowego i zachowanie jego tożsamości,
- poprawa jakości przestrzeni publicznych i komfortu ich użytkowania,
- rozwój mobilności pieszej, rowerowej i transportu zbiorowego przy zapewnieniu niezbędnego poziomu dostępu dla ruchu indywidualnego,
- adaptacja do zmian klimatu,
- wprowadzanie zieleni w przestrzeniach publicznych.

Mieszkańcy Kwartału

Szczególną grupą odbiorców, do której należy z wyprzedzeniem kierować komunikat na temat planowanych działań, są mieszkańcy i interesariusze Klimatycznego Kwartału, korzystający z tej przestrzeni.

Poszczególnym projektom, które będą realizowane w Klimatycznym Kwartale, musi towarzyszyć spójny komunikat na temat planowanych działań. Wyprzedzająco należy także identyfikować głównych

interesariuszy i lokalnych liderów. Ważne jest zaproszenie rad dzielnic do współpracy, która powinna się opierać na zasadach partnerskich. Równie istotnym partnerem są podmioty prowadzące działalność społeczną i gospodarczą w obszarze opracowania.

Proponuje się, aby komunikat kierowany do mieszkańców oparty był o 4 podstawowe filary:

- wyjaśnienie, dlaczego konieczna jest realizacja danego projektu,
- odpowiedź na obawy i pytania mieszkańców zidentyfikowane na etapie konsultacji społecznych,
- opis prognozowanych efektów projektu (odpowiedź na pytanie: „co nam ten projekt da?”),
- opis planowanych działań wraz z harmonogramem prac.

Przekaz kierowany do mieszkańców powinien być spójny z komunikacją projektu na poziomie ogólnomiejskim. Działania informacyjno-promocyjne powinny być dostosowane do zidentyfikowanych grup. Należy opracować plan prasowy uwzględniający sposób i częstotliwość komunikatów o projekcie. Wskazane jest oparcie się o dostępne kanały informacyjne - prasa, media społecznościowe. Realizacja tak szeroko zakrojonego programu jest okazją do przeprowadzenia różnorodnych akcji promujących ideę miasta 15-minutowego, włączających mieszkańców do współdziałania.

Współpraca z partnerami społecznymi

Rekomendowane jest utrzymanie i wzmocnienie stałej współpracy z instytucjonalnymi i społecznymi partnerami działającymi w ramach obszaru opracowania. Współpraca dotyczy także już działających instytucji kultury (m.in. Muzeum Etnograficzne, Teatr Nowy Proxima), zrzeszeń i organizacji, w tym związków wyznaniowych. Partnerem w projekcie powinni być także lokalni przedsiębiorcy. Szczególnie istotnym partnerem są organizacje kupieckie (plac Nowy, plac Grzegorzeczki), drobni przedsiębiorcy i restauratorzy. Kontakt ze znaczną częścią z tych podmiotów został nawiązany na etapie sporządzenia masterplanu - należy go utrzymać i usprawniać.

Konsultacje projektów

W ramach przygotowania projektów wskazane jest prowadzenie dialogu z mieszkańcami i interesariuszami. Działania konsultacyjne

wykraczają poza kampanię informacyjną a ich celem jest angażowanie partnerów zewnętrznych, na zasadach partnerskich. W ramach działań rekomendowane jest:

- rozpoczynanie procesu konsultacyjnego na etapie koncepcji, gdy można wspólnie zbudować założenia projektu,
- prowadzenie różnorodnych form konsultacji, pozwalających na szerokie dotarcie do mieszkańców (punktów konsultacyjnych, ankiet i warsztatów),
- zastosowanie kilku kroków procesu - co najmniej diagnostycznego i weryfikującego propozycję projektową,
- wprowadzenie możliwości weryfikacji projektu realizowanego na podstawie wyników konsultacji.

Rekomendowane jest przede wszystkim prowadzenie konsultacji dla projektów skutkujących inwestycjami, które ze względu na lokalizację i możliwe konflikty interesu mogą wymagać wyprzedzającego dialogu.

Inne działania - testowanie i prototypowanie, wykorzystanie wydarzeń tymczasowych

Zmiana charakteru wybranych przestrzeni publicznych może być okazją do organizacji wydarzeń dla mieszkańców, podczas których będzie można przetestować zmiany danego miejsca, ale i poprowadzić szerszą dyskusję na temat idei Klimatycznego Kwartału.

Koncepcja wydarzeń powinna być dostosowana do harmonogramu realizacji poszczególnych projektów i możliwości oferowanych przez poszczególne przestrzenie. Np. plac Wolnica i skwer Kółeczko dają możliwości związane z tymczasowym aranżowaniem użytkowania, a także powierzeniem użytkowania i zagospodarowania lokalnym podmiotom społecznym. Działania te powinny być prowadzone na zasadach partnerskich, a stronę społeczną należy traktować podmiotowo.

Zmiany w organizacji ruchu czy użytkowania mogą być wdrażane w formule testowania lub prototypowania. W takim modelu przyszłe rozwiązania są wspólnie dyskutowane i wdrażane testowo, a następnie ocenia się mierzalne wyniki takiego działania (np. analizowane są pomiary ruchu kołowego, pieszego, rowerowego, wpływ na działalność gospodarczą). Kolejny krok to decyzje o utrzymaniu bądź likwidacji rozwiązań testowych.

Model wdrożenia Klimatycznego Kwartału

Jednym z założeń projektu "Klimatyczny Kwartał" jest zapewnienie możliwości przeniesienia sposobu działania dla innych dzielnic wymagających zbliżonej interwencji. Opisany poniżej model stanowi propozycję działania przez koordynatora działań. Model ten może być realizowany w oparciu o zasoby Urzędu Miasta Krakowa lub współpracę z wykonawcą zewnętrznym. Zapisane działania mogą być modyfikowane w zależności od specyfiki poszczególnych części miasta, np. dostępności i rozmieszczenia sieci transportu zbiorowego, usług publicznych, infrastruktury technicznej.

Kroki działania w części planowania:

Część analityczna - kameralna (ang. desk study)

1. Audyt obszaru opracowania pod kątem spełnienia kryteriów "miasta 15-minutowego":
 - dostępności do transportu zbiorowego;
 - dostępności do usług zamieszkania;
 - gęstości i rozmieszczenia ludności;
 - układu i charakterystyki terenów zieleni;
2. Rada techniczna z udziałem wydziałów i jednostek Urzędu Miasta Krakowa, określenie głównych wyzwań dla obszaru działania;
3. Kwerenda i identyfikacja zasobów miejskich (przykładem jest raport "Diagnoza") w tym zasobów w ramach obszaru opracowania (infrastruktury) jak i zasobów miejskich (kompetencji i zasobów wydziałów i jednostek koniecznych do wykonania zadania);
4. Kwerenda obecnych, planowanych działań planistycznych i inwestycyjnych, zmapowanie zależności i kolizji;
5. Podsumowanie i weryfikacja założeń z Urzędem Miasta Krakowa, potwierdzenie kierunku działania;

Część analityczna - społeczna

1. Identyfikacja interesariuszy projektu i poinformowanie ich o celach i wynikach diagnozy, identyfikacja możliwych partnerów we wdrożeniu projektu;
2. Zebranie propozycji dotyczących obszaru opracowania w formie i sposobie pozwalającym na szerokie dotarcie do interesariuszy;
3. Wykorzystanie jakościowych metod badań - wywiady fokusowe, rozmowy z interesariuszami;
4. Organizacja spotkania warsztatowego - zapewniającego możliwość

interaktywnego;

5. Podsumowanie wniosków i raportowanie do jednostki koordynującej z ramienia Urzędu Miasta Krakowa;

Część projektowa - wykonawcza

1. Określenie całościowej koncepcji organizacji mobilności, zagospodarowania przestrzeni oraz zieleni dla wybranego obszaru oraz ocena wpływu na działania w szerszej skali;
2. Określenie głównych działań, projektów i zadań, szacowanie możliwości wdrożenia i rzędu kosztów;
3. Rada techniczna z udziałem wydziałów i jednostek Urzędu Miasta Krakowa, konsultacje branżowe z poszczególnymi wydziałami i jednostkami, odpowiedzialnymi za wdrożenie działań;
4. Wdrożenie uwag i zebranie akceptacji przed prezentacją roboczej propozycji dla interesariuszy i mieszkańców;

Część projektowa - społeczna, prezentacja propozycji projektu

1. Ogłoszenie konsultacji propozycji działań dla obszaru;
2. Realizacja kolejnego etapu procesu dialogu, dyskusji nad propozycjami dla obszaru - zastosowanie różnych form konsultowania pozwalających na szerokie dotarcie do interesariuszy, w tym interaktywnych form dialogu (warsztat, punkt konsultacyjny);
3. Dialog z kluczowymi interesariuszami, w szczególności podmiotami społecznymi mogącymi wspierać wdrożenie działań (organizacje społeczne, przedstawiciele Rad Osiedli, aktywiści);
4. Podsumowanie wyników konsultacji, weryfikacja raportu (przykład działań konsultacyjnych jest zapisany w raporcie "Dialog");

Weryfikacja propozycji, podsumowanie

1. Ostateczna weryfikacja rezultatów, koordynacja wewnętrzna z udziałem wydziałów i jednostek Urzędu Miasta Krakowa;
2. Określenie priorytetów inwestycyjnych, wskazanie wydziałów i jednostek odpowiedzialnych za realizację, budżetowanie pilotaży;
3. Wskazanie koniecznych zmian w innych dokumentach miejskich, wynikających z ustaleń masterplanu;
4. Ogłoszenie wyników projektu publicznie, wskazanie perspektywy realizacji;

Wdrożenie

1. Zaplanowanie działań inwestycyjnych;
2. Ogłoszenie wyników projektu, wskazany dalszy dialog z lokalnymi, społecznymi partnerami projektu;
3. Realizacja działań pilotażowych (projekty pilotażowe, prototypowanie, propozycje do Budżetu Obywatelskiego, konkursy);
4. Działania edukacyjno-informacyjne;
5. Monitoring wdrożenia projektu;

Uwagi dotyczące wdrożenia Klimatycznego Kwartału

Ogólnomiejskie analizy dotyczące kryteriów miast 15-minutowych

Docelowo działania dotyczące inicjatywy powinny być skoordynowane z ogólnomiejskim audytem dzielnic, tak, aby można było priorytetyzować działania projektowe. W tym celu konieczna jest całościowa ocena dostępu dzielnic pod względem spełnienia kryteriów miasta 15-minutowego. Źródłem takiej wiedzy może być opracowywane studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Krakowa. W listopadzie 2021 r. opublikowany został raport Małopolskiej Szkoły Administracji Publicznej Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie pn. "Czy Kraków może stać się "miastem 15-minutowym"?", w którym sformułowano wnioski i rekomendacje do polityki miejskiej Krakowa w zakresie wprowadzania tej idei w życie. Materiał ten można traktować jako dobry punkt wyjścia do dalszej dyskusji.

Modelowanie emisji

Równie istotne jest włączenie działań związanych z modelowaniem ruchu i emisji, związanych ze zmianami w zachowaniach transportowych oraz zmianami w podróżach realizowanych w Krakowie i obszarze funkcjonalnym. Poziom masterplanu dla Klimatycznego Kwartału określa działania lokalne, dzielnicowe, które mogą oddziaływać na system transportowy, jest to jednak poziom działań operacyjnych. Dla oceny efektu tych działań konieczne jest jednak modelowanie w szerszym, strategicznym zakresie niż obszar opracowania. Prowadzenie takiego działania pozwoli na oszacowanie kumulatywnego efektu działań planowanych w ramach dalszych procesów.

Typologie przestrzeni

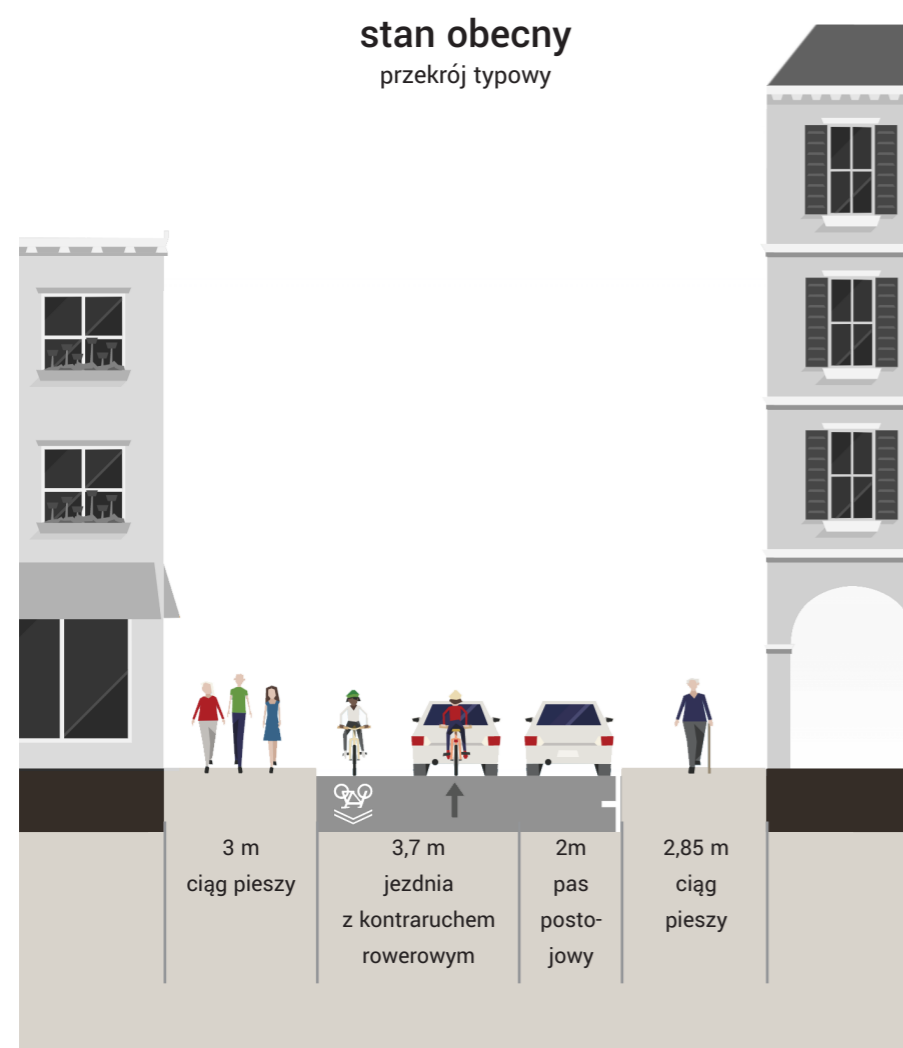
Ulica typu A

	TYP PRZESTRZENI	ULICA TYPU A
	PRZYKŁADY LOKALIZACJI	ulice: 6 Bożego Ciała, 21 Józefa, 34 Mostowa itd.
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI	Zmiana przestrzeni ulicy w celu poprawy warunków ruchu pieszych i rowerzystów, wraz z dodaniem zieleni. Możliwe typy interwencji: woonerf, poszerzenie chodników.
	USŁUGI W PARTERACH	lokale usługowe, duża koncentracja lokali o funkcji gastronomicznej
	PARAMETRY TECHNICZNE	indywidualne, zależne od danej przestrzeni
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	wprowadzenie szpalerów zieleni wysokiej krzewy
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	<ul style="list-style-type: none"> • nawierzchnie przepuszczalne • zielone fasady • podłoże strukturalne • rynny odprowadzające i korytka spływowe • obniżenie krawężników i ogrody deszczowe • podłoża strukturalne • skrzynki magazynujące wodę
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	<ul style="list-style-type: none"> • obszar o wysokim natężeniu ruchu pieszego, kluczowy pod względem niezmotywowanej komunikacji wewnątrz dzielnicy • rezygnacja z wydzielania jezdni i chodnika, lub wyznaczenie wizualnie (układem nawierzchni, zatopionymi krawężnikami) • zmiana nawierzchni jezdni celem podkreślenia pierwszeństwa pieszych • stosowanie mebli miejskich
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	prawdopodobne zmniejszenie liczby miejsc postojowych
	ORGANIZACJA RUCHU	<ul style="list-style-type: none"> • ruch samochodowy uspokoiony, podporządkowany ruchowi pieszemu • zapewnienie dojazdu do posesji • brak tranzytu • esowanie (meandrowanie) części, po której poruszają się samochody • wprowadzenie strefy zamieszkania



Ryc. 8. Wizualizacja przebudowanej ul. Józefa zgodnie z rekomendacjami dla ulicy typu A
źródło: opracowanie własne

Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała – przekrój typowy



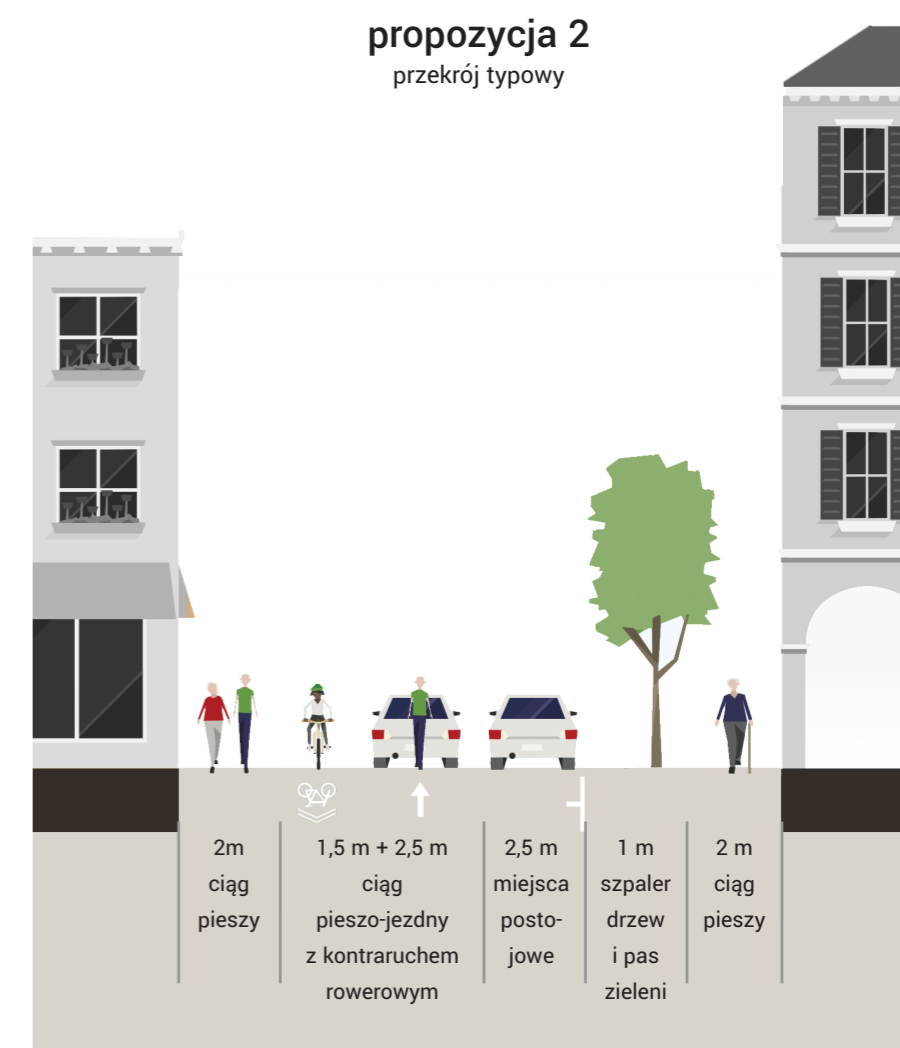
Ryc. 11. Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - stan obecny
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Ul. Bożego Ciała w stanie obecnym to przestrzeń bez zieleni z wyraźnym podziałem na część pieszą (chodniki) oraz jezdnię dla pojazdów kołowych - różnią się nawierzchnią oraz są oddzielone od siebie krawężnikiem.



Ryc. 10. Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

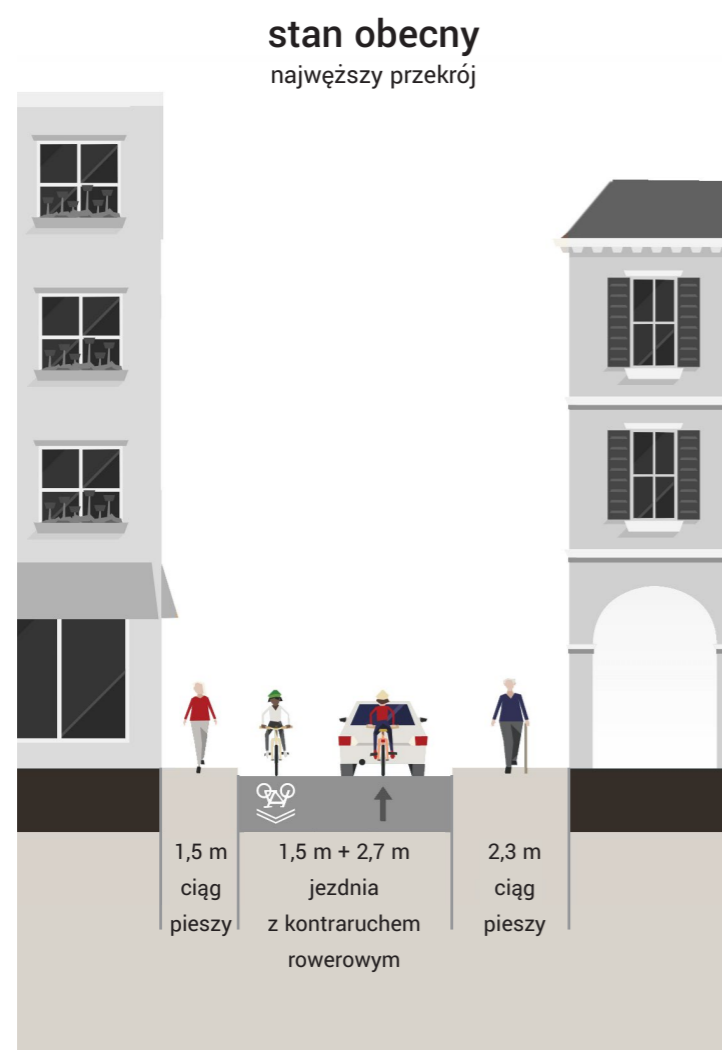
W stanie docelowym, zgodnym z typem A, zaproponowano zrównanie poziomu ciągów jezdnych i pieszych oraz ujednoczenie nawierzchni. Dodatkowo zaproponowano wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej. Zawężenie chodników w porównaniu do stanu obecnego rekompensowano przez możliwość poruszania się pieszych również po ciągu pieszo-jezdnym.



Ryc. 9. Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

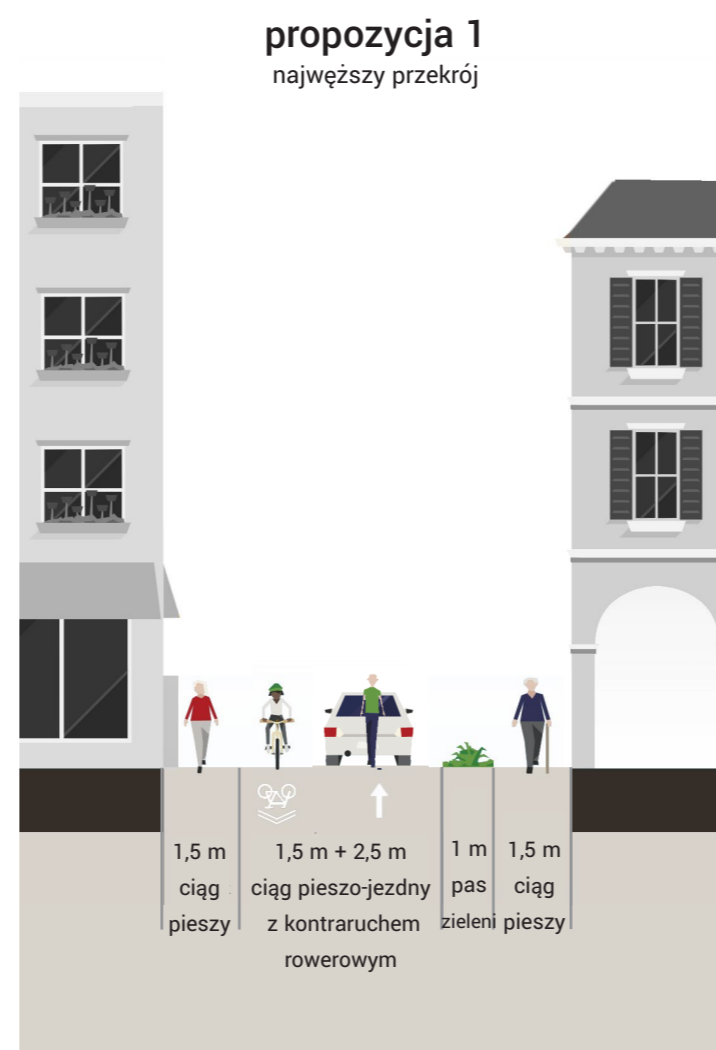
Na niektórych odcinkach ulicy w przestrzeni miejsc postojowych możliwa jest lokalizacja elementów małej architektury, w tym ogródków gastronomicznych (mając na uwadze wskazania opisane w punkcie 3. na stronie 20 tego opracowania).

Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - najwęższy przekrój



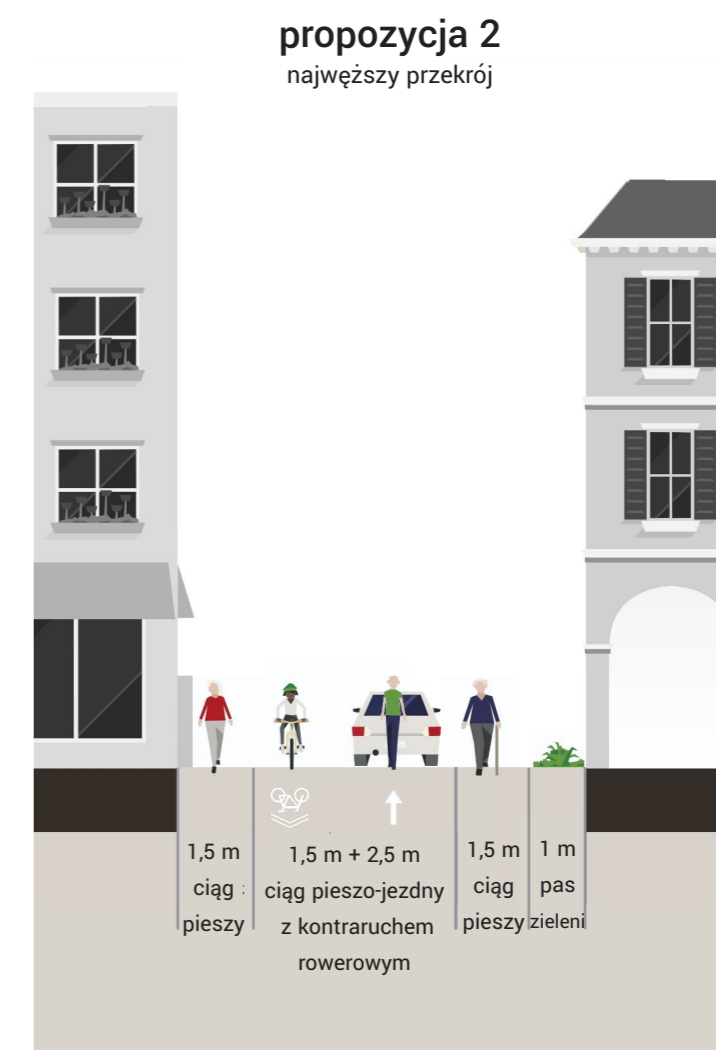
Ryc. 12. Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - stan obecny
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Obecnie ul. Bożego Ciała ma zaledwie 8 m w najwęższym miejscu. Mieszczą się tam dwa wydzielone chodniki oraz ciąg jezdny z kontraruchem rowerowym (zgodnie ze Stałą organizacją ruchu, aktualną na 22.11.2021 r.).



Ryc. 13. Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

W celu poprawy komfortu przemieszczania się pieszych zaproponowano ujednolicenie nawierzchni ciągów pieszych i jezdnych. Zieleni niską wprowadzono jako pas oddzielający ciąg pieszy od ciągu pieszo-jezdnego.



Ryc. 14. Ulica typu A na przykładzie ul. Bożego Ciała - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Zieleni niska może też być wprowadzana punktowo jako przedogródki.

Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - przekrój typowy

stan obecny
przekrój typowy



Ryc. 15. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan obecny
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

W stanie obecnym wzdłuż ul. Józefa wydzielone są obustronnie ciągi piesze oraz miejsca postojowe. Jezdnia z kontraruchem rowerowym ma zaledwie 3 m, co może zwiększać ryzyko kolizji.

propozycja 1
przekrój typowy



Ryc. 16. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Zaproponowano zrównanie poziomu ciągów jezdnych i pieszych oraz poszerzenie pasa ruchu przeznaczony na kontraruch rowerowy, z zachowaniem obustronnego parkowania.

propozycja 2
przekrój typowy



Ryc. 17. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Na niektórych odcinkach, przy zachowaniu jednostronnego parkowania, możliwe jest wprowadzenie pasa zieleni niskiej oraz mebli miejskich.

propozycja 3
przekrój typowy



Ryc. 19. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Zaproponowano również wprowadzenie zieleni niskiej i wysokiej w wersji z zachowanym jednostronnym parkowaniem.

propozycja 4
przekrój typowy

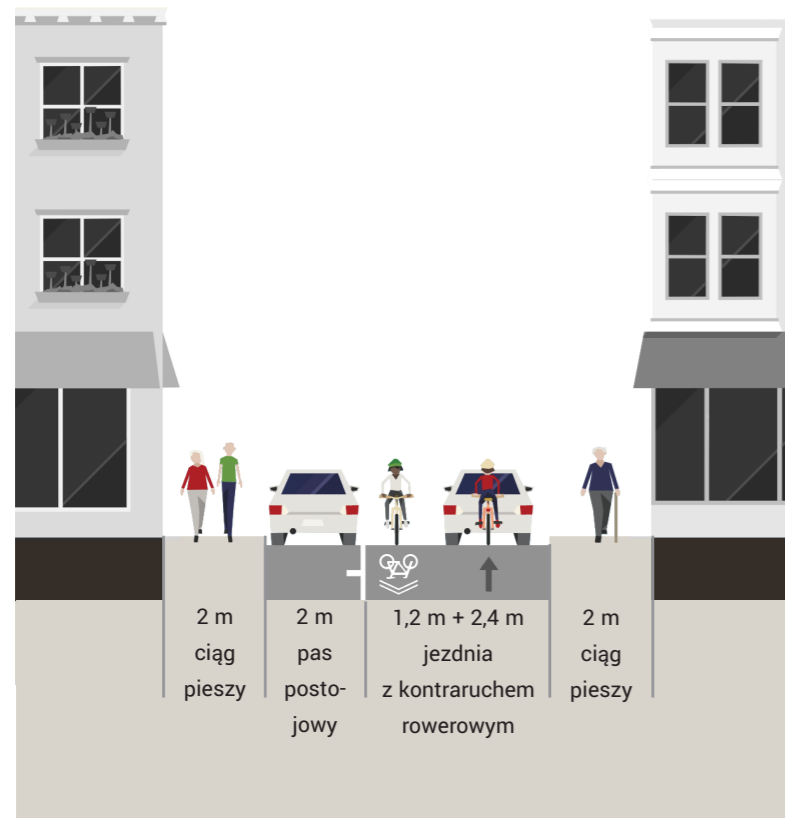


Ryc. 18. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Na niektórych odcinkach jezdni zaproponowano zastąpienie miejsc postojowych meblami miejskimi lub ogródkami gastronomicznymi.

Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - najwęższy przekrój

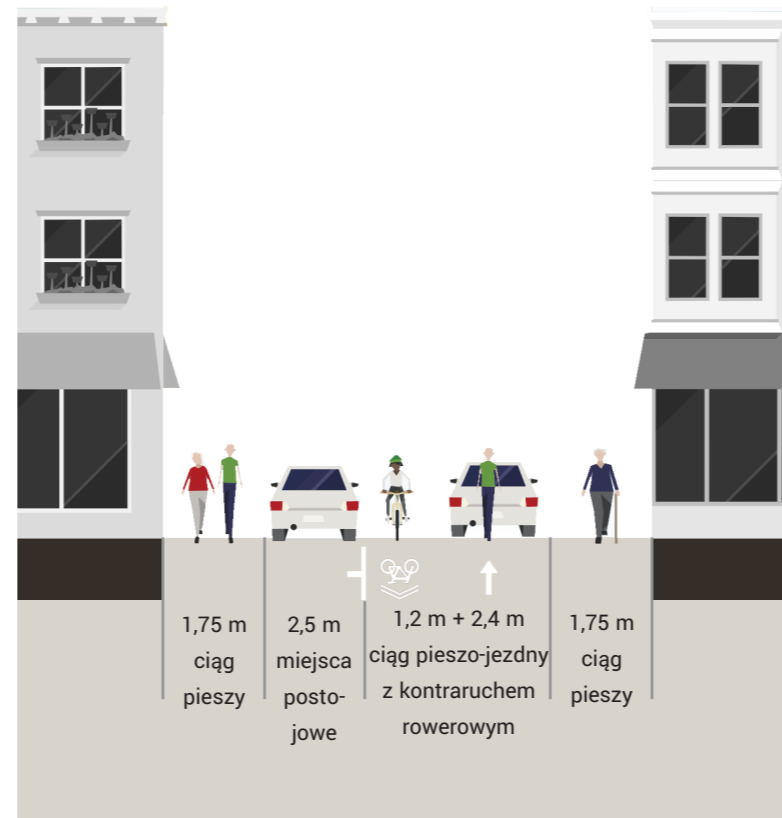
stan obecny
najwęższy przekrój



Ryc. 20. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan obecny
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

W najwęższym miejscu ul. Józefa ma zaledwie 9,4 m szerokości. Zaproponowano wydzielone chodniki i jezdnię wraz z równoległymi miejscami postojowymi oraz kontraruchem rowerowym.

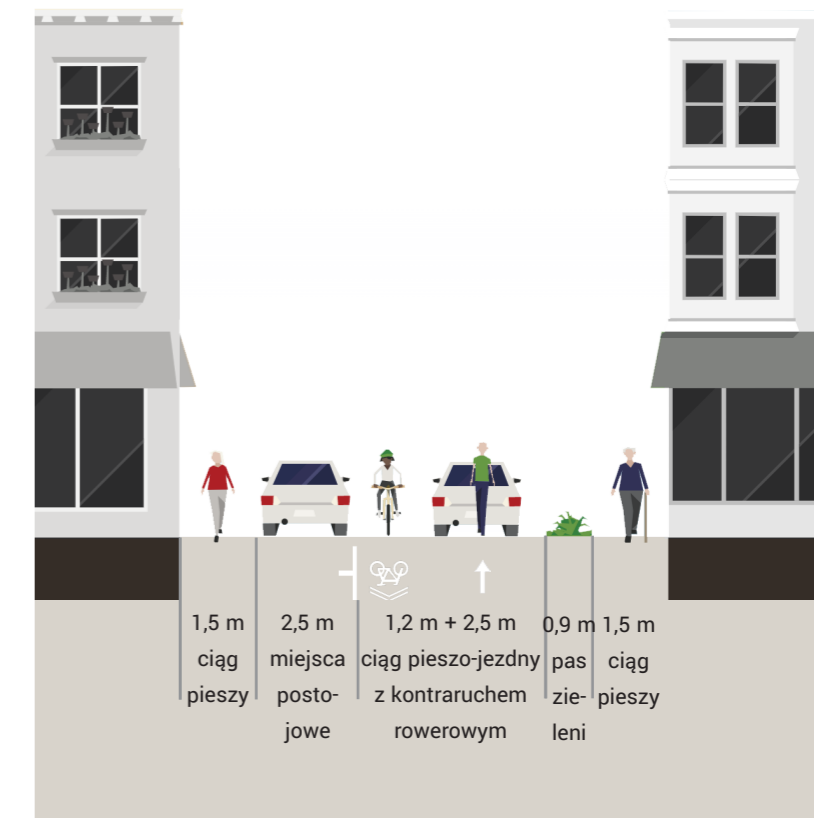
propozycja 1
najwęższy przekrój



Ryc. 21. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Ze względu na ograniczoną przestrzeń zaproponowano jedynie zrównanie poziomów jezdni i ciągów pieszych oraz ujednolicenie nawierzchni.

propozycja 2
najwęższy przekrój



Ryc. 22. Ulica typu A na przykładzie ul. Józefa - stan docelowy
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Wprowadzenie zieleni niskiej wymaga miejscowego zawężenia ciągu pieszych do 1,5 m.

Ulica typu B

	TYP PRZESTRZENI	ULICA TYPU B
	PRZYKŁADY LOKALIZACJI	ulice: 1 Augustańska, 40 Piekarska, 46 Przemyska, 48 Rzeszowska, 50 Skaleczna, 51 Skawińska itd.
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI	utrzymanie podziału na jezdnię i chodnik oraz uzupełnienie zieleni
	USŁUGI W PARTERACH	w parterach występują lokale mieszkaniowe lub usługowe o różnych funkcjach
	PARAMETRY TECHNICZNE	indywidualne, zależne od danej przestrzeni
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	zastąpienie niewykorzystanej przestrzeni jezdni oraz miejsc wyłączonych z możliwości parkowania, np. w sąsiedztwie skrzyżowań i przejść dla pieszych powierzchnią biologicznie czynną lub wprowadzenie tej powierzchni na części istniejących miejsc parkingowych (w miarę możliwości) w formie zieleni niskiej lub wysokiej
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	<ul style="list-style-type: none"> • nawierzchnie przepuszczalne • podłoże strukturalne • ogrody deszczowe
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	<ul style="list-style-type: none"> • utrzymanie podziału na jezdnię i chodnik • obszar o średnim/niskim natężeniu ruchu pieszego
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	brak zmian lub zmniejszenie liczby miejsc postojowych
	ORGANIZACJA RUCHU	<ul style="list-style-type: none"> • ruch samochodowy uspokoiony • wprowadzenie organizacji ruchu zgodnej z ideą prawoskrętnej sektorowej dostępności • zastąpienie niewykorzystywanych przestrzeni jezdni (zarówno w obecnej, jak i zoptymalizowanej geometrii skrzyżowania) powierzchniami biologicznie czynnymi



Ryc. 23. Propozycja przebudowy ul. Józefa zgodnie z rekomendacjami dla ulicy typu B
źródło: opracowanie własne

Ulica typu B na przykładzie ul. Augustiańskiej i ul. Paulińskiej



Ryc. 24. Ulica typu B na przykładzie ul. Augustiańskiej - stan obecny
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Ulica typu B na przykładzie stanu obecnego północnego odcinka ul. Augustiańskiej, będącej modelowym przykładem tej przestrzeni. Ulice typu B charakteryzują się zachowaniem wydzielonej jezdni i chodnika.

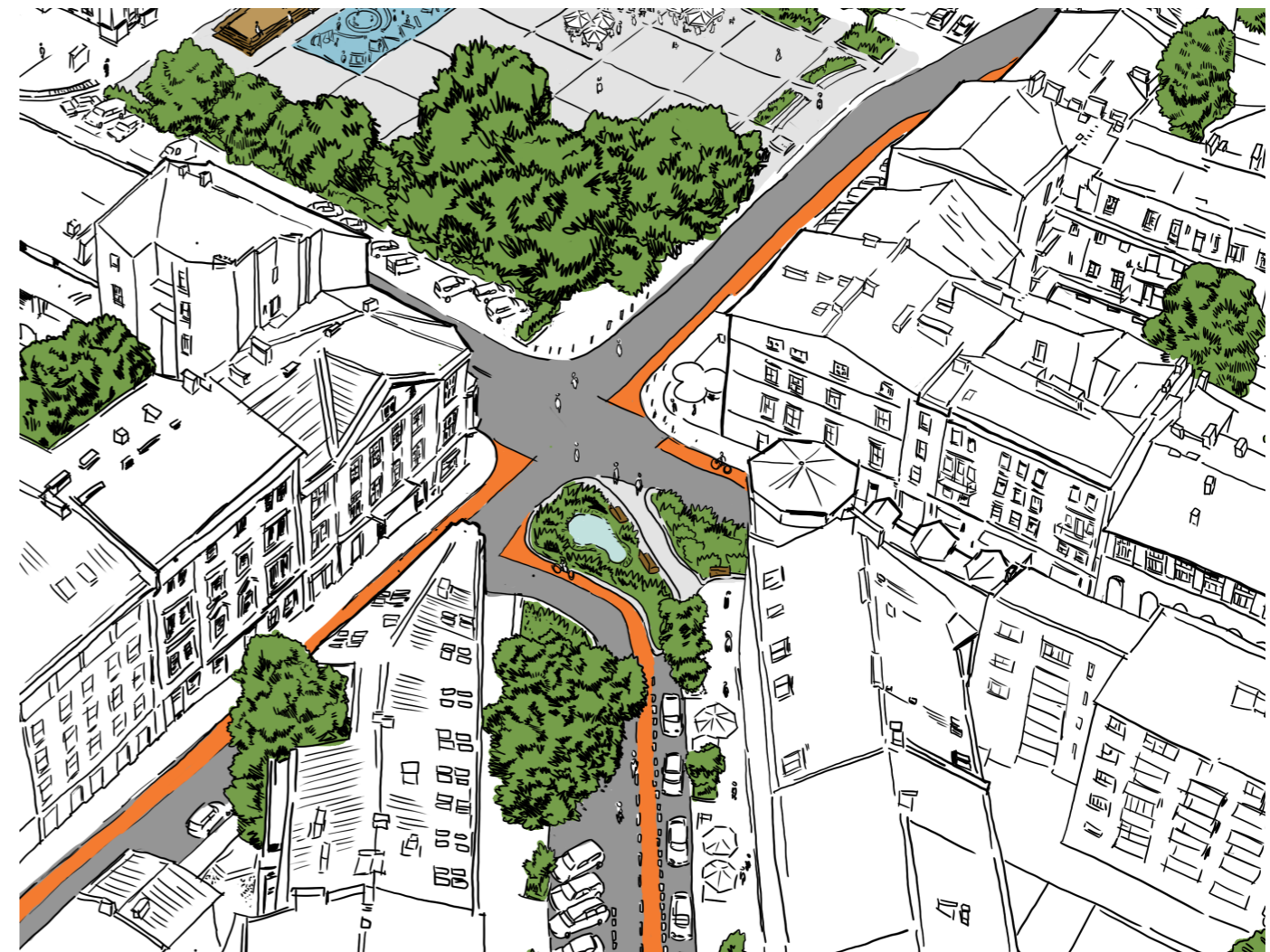


Ryc. 25. Ulica typu B na przykładzie ul. Paulińskiej - stan obecny
źródło: opracowanie własne na podstawie Streetmix

Ulica typu B na przykładzie stanu obecnego ul. Paulińskiej, która jest modelowym przykładem tej przestrzeni.

Punkt deszczowy

	TYP PRZESTRZENI	PUNKT DESZCZOWY
	PRZYKŁADY LOKALIZACJI	52 skrzyżowanie Bocheńska / Mostowa, 53 skrzyżowanie Bożego Ciała / Miodowa, 54 skrzyżowanie Daszyńskiego / Chodkiewicza, 59 skwer Kółeczko itd.
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEN PRZESTRZENI	zmiana nawierzchni utwardzonej na przepuszczalną, nasadzenia roślinności akumulującej wodę opadową w celu opóźnienia spływu wód opadowych i ograniczenia ryzyka miejskich powodzi
	USŁUGI W PARTERACH	w parterach występują lokale usługowej o różnych funkcjach lub lokale mieszkalne
	PARAMETRY TECHNICZNE	zastosowana technologia i jej forma (ogrody deszczowe, niecki retencyjne, zbiorniki podziemne itd.) zależne od dostępnej przestrzeni, wymogów konserwatorskich, infrastruktury podziemnej i docelowego charakteru przestrzeni
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	zielen niską, zielen wysoką (w miarę możliwości), trawy, byliny, krzewy
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	zielen magazynująca i filtrująca wodę, ewentualnie zbiorniki podziemne, nadmiar wody odprowadzany do kanalizacji
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	zależne od lokalizacji i wyposażenia ogrodu deszczowego
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	brak zmian lub zmniejszenie liczby miejsc parkingowych
	ORGANIZACJA RUCHU	uporządkowanie miejsc postojowych w obrębie skweru, ewentualne powiększenie skweru o niewykorzystywaną powierzchnię ulicy



Ryc. 26. Wizualizacja przebudowanej ul. Mostowej w sąsiedztwie placu Wolnica zgodnie z rekomendacjami dla punktu deszczowego
źródło: opracowanie własne

Indywidualny charakter przestrzeni

	TYP PRZESTRZENI	INDYWIDUALNY CHARAKTER
	LOKALIZACJA	14 ul. Dietla
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEN PRZESTRZENI	poprawa ciągłości Plant Dietlowskich, poprawa bezpieczeństwa, m.in. realizacja oświetlenia Plant
	USŁUGI W PARTERACH	partery usługowe, zgodnie ze stanem obecnym
	PARAMETRY TECHNICZNE	szerokość pasa drogowego ok. 64 m, długość ulic ok. 1400 m
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	zachowanie zieleni wysokiej
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z ulicy i chodników na tereny zieleni w pasie drogowym (w miarę możliwości)
MOBILNOŚĆ	PRZEWDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	poprawa ciągłości pieszej Plant Dietlowskich może zwiększyć obecne natężenie ruchu pieszego
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	zgodnie ze stanem obecnym
	ORGANIZACJA RUCHU	<ul style="list-style-type: none"> wprowadzenie przejść dla pieszych wzdłuż istniejących alejek Plant Dietlowskich (wzdłuż torowiska) celem zapewnienia ciągłości ruchu pieszego, wymagałoby znacznych zmian w geometrii skrzyżowań zachowanie pasów rowerowych



Fot. 20. Widok na ul. Dietla ze skrzyżowania z ul. Starowiślną. Rekomendowanymi działaniami dla tej przestrzeni są m.in. poprawa ciągłości połączeń pieszych oraz budowa oświetlenia.

źródło: A2P2/Wolański

	TYP PRZESTRZENI	INDYWIDUALNY CHARAKTER
	LOKALIZACJA	13 al. Daszyńskiego
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI	wprowadzenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury, poprawa ciągłości połączeń pieszych wzdłuż al. Daszyńskiego
	USŁUGI W PARTERACH	nieliczne usługi w parterach, zgodnie ze stanem obecnym
	PARAMETRY TECHNICZNE	szerokość pasa drogowego ok. 35-50 m, długość ulicy ok. 850 m
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	zachowanie zieleni wysokiej
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	<ul style="list-style-type: none"> ogrody deszczowe, niecki retencyjne redukcja powierzchni utwardzeń na niewykorzystywanych elementach infrastruktury drogowej np. w obrębie skrzyżowań oraz tworzenie w ich miejscach ogrodów deszczowych budowa kanalizacji deszczowej zagospodarowanie powierzchni biologicznie czynnej w al. Daszyńskiego jako powierzchni retencjonującej wody opadowe i roztopowe, m.in. poprzez obniżenie krawężników oraz tworzenie ogrodów deszczowych
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	zgodnie ze stanem obecnym
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	zgodnie ze stanem obecnym
	ORGANIZACJA RUCHU	wprowadzenie zmian mających na celu ograniczenie ruchu tranzytowego na al. Daszyńskiego m.in. poprzez ograniczenie wyjazdu w ul. Metalowców i Grzegórzecką



Fot. 21. Widok na al. Daszyńskiego od strony ul. Grzegórzeckiej. Rekomendowanymi działaniami dla tej przestrzeni są m.in. wprowadzenie elementów błękitno-zielonej infrastruktury oraz poprawa ciągłości połączeń pieszych.

źródło: A2P2/Wolański

	TYP PRZESTRZENI	INDYWIDUALNY CHARAKTER
	LOKALIZACJA	18 ul. Halicka
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEN PRZESTRZENI	organizacja połączenia rowerowego oraz wprowadzenie zieleni w ramach rekompensaty utraconej zieleni w związku z budową infrastruktury kolejowej
	USŁUGI W PARTERACH	zgodnie ze stanem obecnym
	PARAMETRY TECHNICZNE	szerokość pasa drogowego ok. 12-15 m, długość ulicy ok. 470 m
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	zazielenienie muru oporowego - rekompensata zieleni utraconej w wyniku budowy infrastruktury kolejowej
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z ulicy i chodników na tereny zieleni w pasie drogowym (w miarę możliwości)
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	niskie
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	uporządkowanie miejsc postojowych, zapewnienie miejsc postojowych dla mieszkańców
	ORGANIZACJA RUCHU	zapewnienie odpowiednich warunków ruchu dla rowerów w związku z planowanym połączeniem rowerowym w kierunku północ-południe wzdłuż torów i estakady oraz budową kładki pieszo-rowerowej



Fot. 22. Widok na ul. Halicką w kierunku Wisły. Rekomendowanymi działaniami dla tej przestrzeni są m.in. wprowadzenie zieleni oraz organizacja połączenia rowerowego w kierunku północ-południe.

źródło: A2P2/Wolański

	TYP PRZESTRZENI	INDYWIDUALNY CHARAKTER
	LOKALIZACJA	25 ul. Krakowska
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEŃ PRZESTRZENI	wprowadzenie zieleni wysokiej
	USŁUGI W PARTERACH	zachowanie charakteru ulicy handlowo-usługowej
	PARAMETRY TECHNICZNE	szerokość pasa drogowego ok. 19 m, długość ulicy ok. 660 m
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	wprowadzenie zieleni wysokiej
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z ulicy i chodników na tereny zieleni w pasie drogowym (w miarę możliwości)
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	zgodnie ze stanem obecnym
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	zgodnie ze stanem obecnym
	ORGANIZACJA RUCHU	zgodnie ze stanem obecnym



Fot. 23. Widok na ul. Krakowską w kierunku południowym ze skrzyżowania z ul. Skąpczą. Rekomendowanym działaniem dla tej ulicy jest zachowanie charakteru handlowo-usługowego.

źródło: A2P2/Wolański

	TYP PRZESTRZENI	INDYWIDUALNY CHARAKTER
	LOKALIZACJA	61 ul. Starowiślna
FUNKCJONOWANIE PRZESTRZENI	OGÓLNY CHARAKTER PRZEKSZTAŁCEN PRZESTRZENI	zmiana przestrzeni ulicy w celu poprawy warunków ruchu pieszych i rowerzystów wraz z dodaniem zieleni oraz poprawą jakości transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą przystankową
	USŁUGI W PARTERACH	partery usługowe, zachowany obecny charakter ulicy
	PARAMETRY TECHNICZNE	szerokość pasa drogowego ok. 19 m, długość ulicy ok. 910 m
ADAPTACJA DO ZMIAN KLIMATU	KSZTAŁTOWANIE ZIELENI	<ul style="list-style-type: none"> roślinna zabudowa torowiska (estetyka i ochrona wibroakustyczna) priorytetowe zastosowanie zieleni wysokiej, w szczególności na północnym odcinku ulicy (Miodowa-Dietla) kosztem miejsc postojowych ogólnodostępnych
	BŁĘKITNO-ZIELONA INFRASTRUKTURA	częściowe zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych w ramach planowanej zieleni
MOBILNOŚĆ	PRZEWIDYWANE NATĘŻENIE RUCHU PIESZEGO	<ul style="list-style-type: none"> wysokie - jedno z głównych połączeń Starego Miasta i przystanku Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej z Kazimierzem ulica handlowo-usługowa
	LICZBA MIEJSC POSTOJOWYCH	<ul style="list-style-type: none"> mniejsza lub równa obecnej liczbie zorganizowanie miejsc postojowych dla zaopatrzenia usług w ulicach prostopadłych do ul. Starowiślniej
	ORGANIZACJA RUCHU	<ul style="list-style-type: none"> przebudowa w ramach rozpoczętego projektu inwestycyjnego ZDMK jeden kierunek ruchu pojazdów po jednym pasie w kierunku południowym przecięcie ruchu pomiędzy ul. Miodową a skwerem Berrecciego pełne wydzielenie torowiska tramwajowego z jezdni zastosowanie przystanku wiedeńskiego w rejonie skrzyżowania z ul. św. Wawrzyńca wprowadzenie sektorowej organizacji ruchu na sąsiednich ulicach budowa niezbędnej infrastruktury przystankowej



Fot. 24. Widok na ul. Starowiślną w kierunku Starego Miasta. Rekomendowanymi działaniami dla tej przestrzeni są m.in. wprowadzenie zieleni wysokiej oraz zielonego torowiska.

źródło: A2P2/Wolański

Wybrane projekty pilotażowe

Punkt deszczowy – Mostowa/Bocheńska

Kontekst

Przestrzeń wybrana do zagospodarowania położona jest u zbiegu trzech ulic: Mostowej, Bonifraterskiej i Bocheńskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie placu Wolnica^[1]. Znajduje się w obszarze użytkowanym głównie przez turystów^[2]. Skwer znajduje się w jednym z najbardziej uczęszczanych ciągów pieszych i rowerowych Klimatycznego Kwartału, łączącego Stare Podgórze (przez kładkę O. Bernatka) z Kazimierzem i Starym Miastem (przez ulicę Mostową i Bożego Ciała), co potwierdzają wyniki pomiarów ruchu przeprowadzonych przez Zarząd Transportu Publicznego na Kazimierzu (lipiec i sierpień 2020 r., lipiec 2019 r., marzec 2018 r., kwiecień 2017 r.). Szczególnie duże natężenie występuje w godzinach szczytu popołudniowego.

Ulica Mostowa jest jedną z nielicznych lokalnych zielonych alei w obszarze. Posiada szpalery zieleni wysokiej, co pozytywnie wpływa na komfort przebywania w jej przestrzeni. Na etapie diagnozy zlewni miejskiej, rejon placu Wolnica został wyznaczony jako miejsce o szczególnym znaczeniu dla zrównoważonej gospodarki wodnej. Wody opadowe spływają z powierzchni placu w kierunku miejsca u zbiegu ulic Mostowej, Bonifraterskiej i Bocheńskiej. Obecnie jest to miejsce, które posiada duży współczynnik powierzchni utwardzonej możliwej do rozszczelnienia.

Punktem wyjścia do opracowania koncepcji dla tej przestrzeni jest prawdopodobna możliwość szybkiej realizacji tej interwencji, z uwagi na proponowane nieznaczne zmiany w stałej organizacji ruchu, niewielkie korekty geometrii skrzyżowania, a także znaczną powierzchnię asfaltową skrzyżowania niewykorzystywaną ruchowo.

W projekcie stałej organizacji ruchu wyznaczono powierzchnie wyłączone z ruchu, po których ruch pojazdów jest niedozwolony. Miejsca te wyznaczone zostały znakiem P-21 z obwiednią z linii P-7b. Powierzchnie wyłączone z ruchu mogłyby zostać przekształcone w powierzchnie biologicznie czynne.

[1] Przestrzeń placu Wolnica jest przedmiotem odrębnego opracowania projektowego wykonywanego przez firmę Gehl Architects. Wytypowany projekt pilotażowy proponowany jest jako uzupełnienie ww. opracowania projektowego.

[2] Na podstawie wniosków z map lokalizacji usług w podziale na ich typy oraz map skupień lokali najmu krótkoterminowego. Por. Diagnoza obszaru Klimatycznego Kwartału z opracowywanym projektem.

Ogólne zasady kształtowania przestrzeni

Interwencja polega na zagospodarowaniu powierzchni wyłączonych z ruchu oraz przestrzeni uzyskanych dzięki zmianie geometrii skrzyżowania. Proponuje się rozszczelnienie powierzchni utwardzonych u zbiegu ulic Mostowej i Bocheńskiej i utworzenie powierzchni biologicznie czynnej w miejscu zlewni wód opadowych. Podobne rozszczelnienie powierzchni biologicznej możliwe jest u zbiegu placu Wolnica i ulicy Bonifraterskiej. Przestrzeń ta może mieć charakter ogrodu deszczowego. W ramach tego działania sugeruje się również zadbanie o zieleniec u zbiegu ulicy Mostowej i Bonifraterskiej. Największa z „odzyskanych” przestrzeni (u zbiegu trzech ulic) posiada potencjał przekształcenia w ogród deszczowy o charakterze demonstracyjnym. Oprócz nasadzeń należy przewidzieć miejsca do siedzenia. Należy zachować możliwość przejścia dla pieszych przez przestrzeń punktu deszczowego pomiędzy chodnikiem zlokalizowanym wzdłuż ulicy Mostowej a placem Wolnica.

Parametry przestrzeni (powierzchnia biologicznie czynna)

Dzięki proponowanym przekształceniom wprowadzone zostanie ok. 250 m² nowej powierzchni biologicznie czynnej.

Organizacja ruchu

Koncepcja zakłada:

- przekształcenie skrzyżowania Bonifraterska – Mostowa – Bocheńska – pl. Wolnica na skrzyżowanie zwykłe, trójwlotowe poprzez zaślepienie wlotu ul. Mostowej,
- odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bocheńskiej oraz na fragmencie ul. Gazowej (pomiędzy ul. Bocheńską a ul. Trynitarą) – zgodnie z założeniami sektorowej organizacji ruchu z prawoskrętną dostępnością,
- optymalizację geometrii skrzyżowania – przekształcenie powierzchni wyłączonej z ruchu w obszar zieleni przyulicznej (punkt deszczowy),
- utrzymanie istniejącego kontrapasa rowerowego w ul. Mostowej z wyprowadzeniem go do skrzyżowania z ul. Bonifraterską,
- umożliwienie przejścia przez teren punktu deszczowego pieszym – zapewnienie ciągłości pieszego połączenia północ – południe,
- zmianę nawierzchni jezdni północnego odcinka ul. Mostowej

(Bonifraterska-Trynitarą) na np. kostkę granitową w celu wizualnego podkreślenia obowiązującej strefy zamieszkania i zachęcenia pieszych do korzystania z całej szerokości ulicy,

- dojazd do ul. Mostowej:
 - od ul. Krakowskiej poprzez ul. Trynitarą i ul. Bonifraterską,
 - od ul. Podgórskiej poprzez ul. Gazową, ul. Trynitarą i ul. Bonifraterską,
- utrzymanie możliwości wyjazdu z ul. Wawrzyńca do ul. Krakowskiej i ul. Podgórskiej przez pl. Wolnica, ul. Bocheńską, ul. Gazową, ul. Trynitarą i ul. Mostową (do Podgórskiej) lub dalej ul. Trynitarą do ul. Krakowskiej.

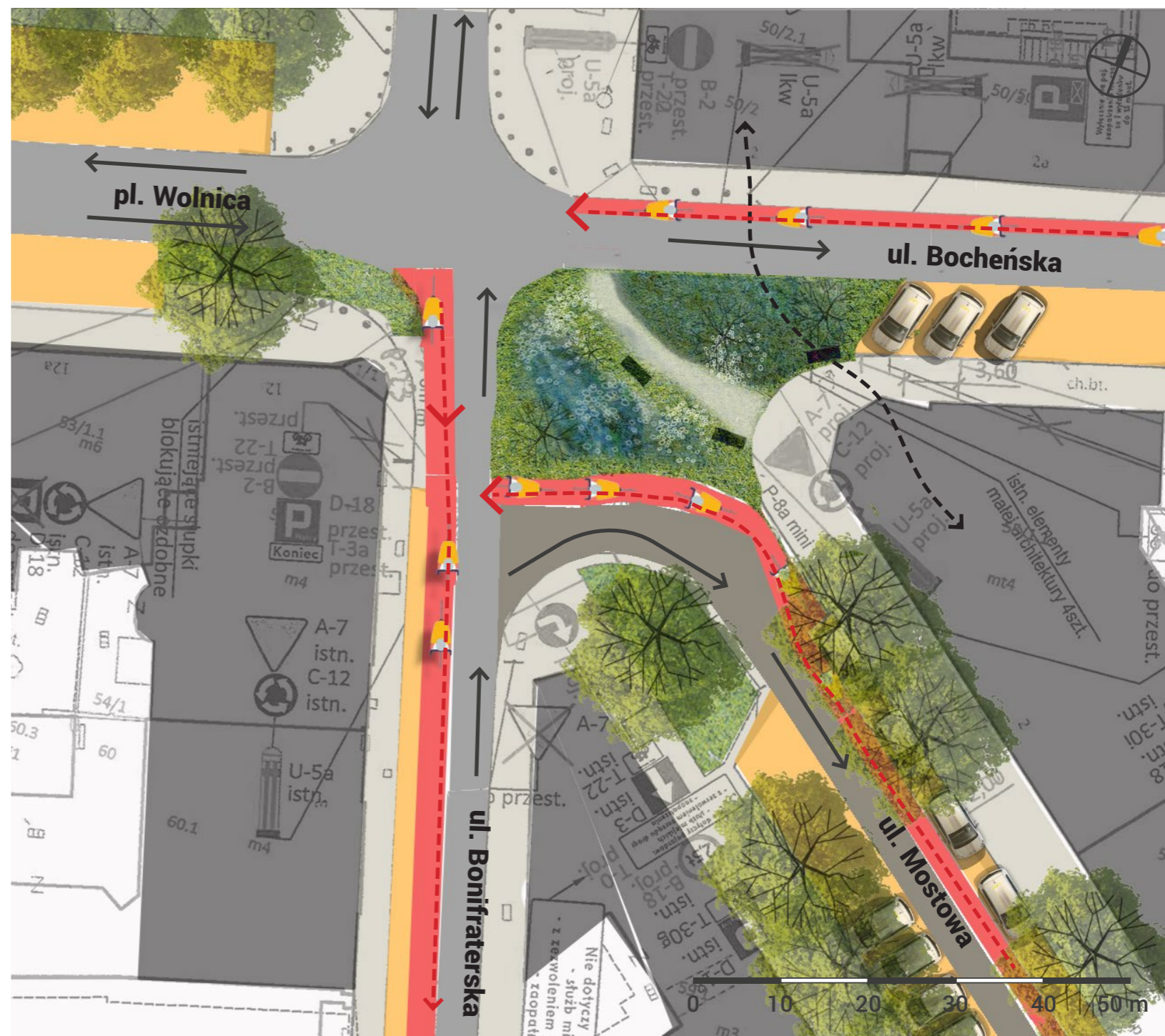
Zieleń i retencja

Przestrzeń u zbiegu ulic Mostowej, Bonifraterskiej i Bocheńskiej położona jest w obniżeniu i w przypadku nawalnych deszczy może odbierać znaczne ilości wody opadowej. Projekt pilotażu zakłada ograniczenie i opóźnienie odpływu wody opadowej do kanalizacji ogólnospławnej z pobliskiej zlewni miejskiej, tj. z placu Wolnica, w tym rynien budynku Muzeum Etnograficznego, a także ulicy Bożego Ciała i Bonifraterskiej. Rozszczelnienie części nawierzchni asfaltowej oraz obniżenie terenu w postaci niecki bioretencyjnej pozwoli na detencję (opóźnienie) i retencję (gromadzenie) wód opadowych spływających z rozległej utwardzonej przestrzeni. Obniżenie poziomu krawężników pozwoli na przechwytywanie wody opadowej. Aby system roślinny mógł funkcjonować, niezbędne będzie zaprzestanie używania soli zimą lub zastosowanie uchylnych krawężników.

Kolizje z sieciami

Na sąsiedniej stronie pokazano planowane strefy „odzyskanej” przestrzeni na mapie. W strefie u zbiegu ul. Mostowej i ul. Bonifraterskiej występuje sieć ciepłownicza. Konieczne będzie uzgodnienie z gestorem sieci charakteru nowych nasadzeń. Punkt deszczowy u zbiegu ul. Mostowej i Bocheńskiej koliduje z siecią ciepłowniczą, elektroenergetyczną, kanalizacyjną, wodociągową. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej należy uzgodnić ewentualne kolizje z planowanym przekształceniem przestrzeni.

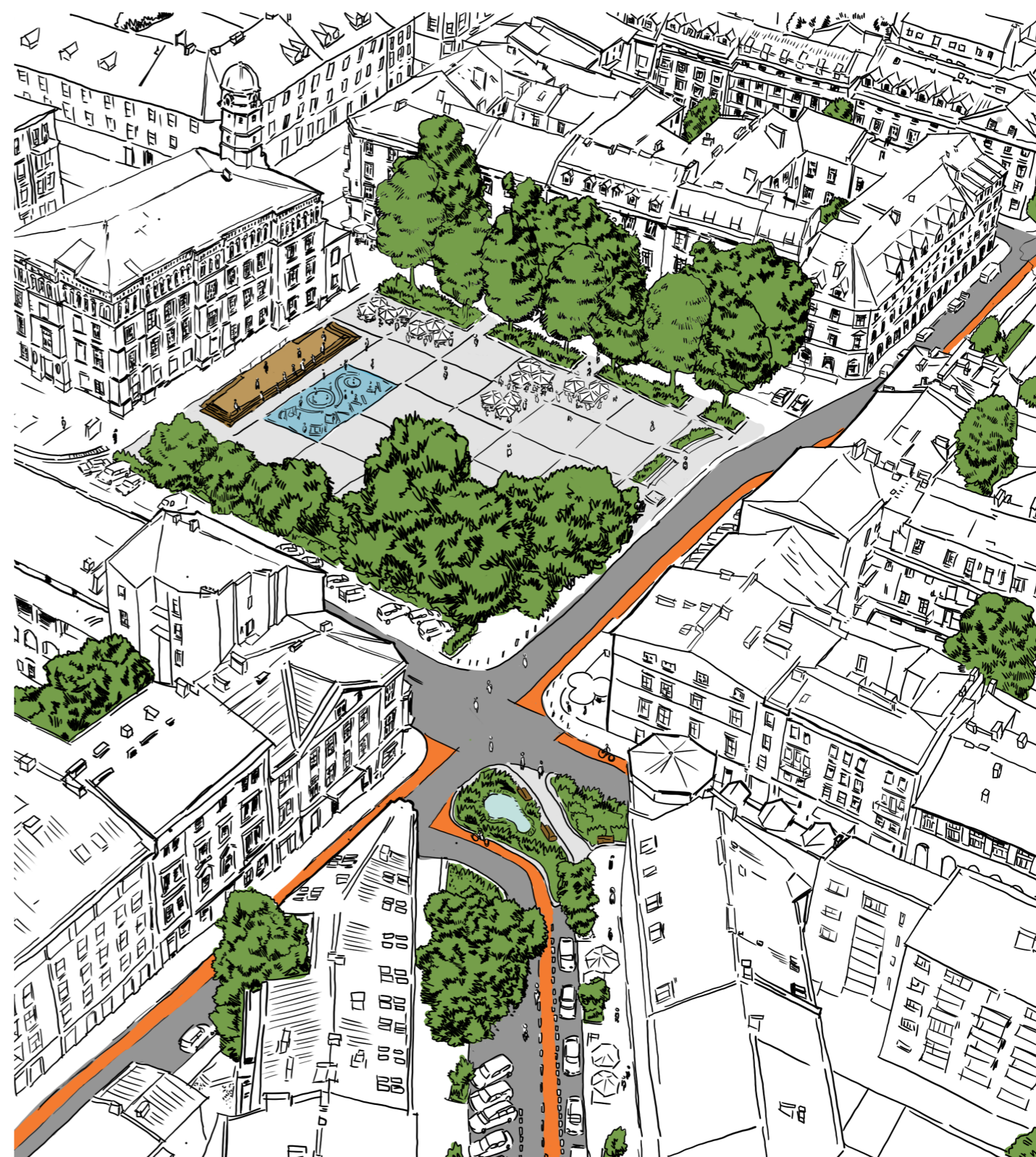
- infrastruktura rowerowa 
- miejsca postojowe 
- zmiana nawierzchni ul. Mostowej 
- nawierzchnia utwardzona 
- powierzchnia biologicznie czynna 
- połączenia piesze 
- kierunki ruchu rowerowego 
- kierunki ruchu kołowego 
- obniżenie bioretencyjne zbierające deszczówkę 
- ławki 
- nawierzchnia przepuszczalna 



Ryc. 27. Schemat zagospodarowania przestrzeni u zbiegu ulic Mostowej, Bocheńskiej i Bonifraterskiej
 źródło: opracowanie własne



Ryc. 28. Stan istniejący - schemat
Źródło: Opracowanie własne



Ryc. 29. Stan docelowy - schemat
Źródło: Opracowanie własne



Fot. 25. Przykład ścieżki pieszej biegnącej przez ogród deszczowy w Kopenhadze
Źródło: <https://landezine-award.com/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/>



Fot. 27. Odzyskana przestrzeń przekształcona na ogród deszczowy może być miejscem rekreacji i wypoczynku.
Źródło: <https://landezine-award.com/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/>



Fot. 26. Widok na elementy infrastruktury odprowadzającej wodę do ogrodu deszczowego
Źródło: landezine-award.com/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/



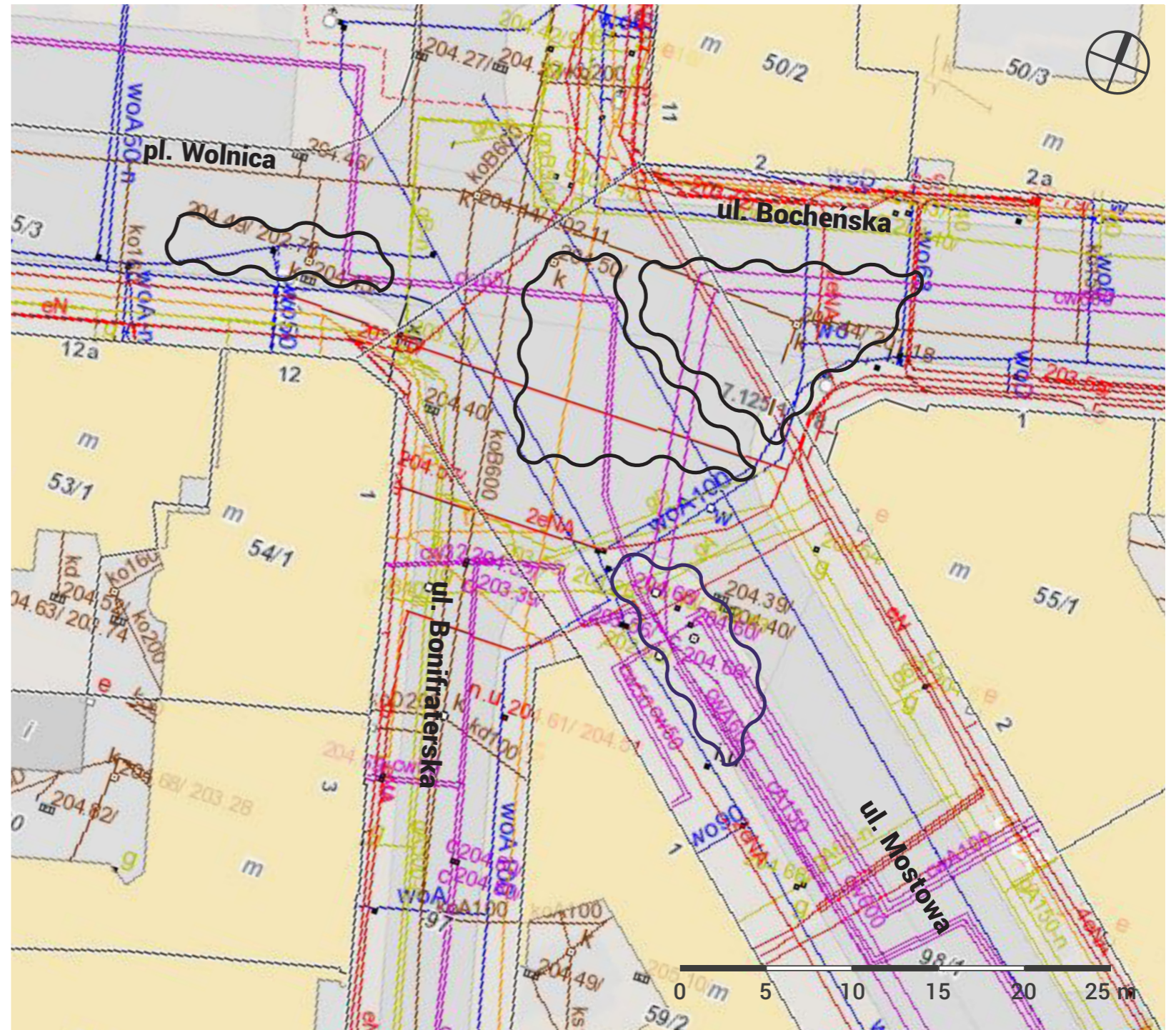
Fot. 28. Nasadzenia w obrębie punktu deszczowego powinny mieć zróżnicowany charakter

Źródło: <https://landezine-award.com/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/>



Fot. 29. Charakter wprowadzanej zieleni powinien uwzględniać przebieg podziemnej infrastruktury technicznej

Źródło: <https://landezine-award.com/sankt-kjelds-square-and-bryggervangen/>



Ryc. 30. Planowane strefy zagospodarowania a przebieg podziemnej infrastruktury technicznej

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej, <https://msip.krakow.pl/>

Punkt deszczowy – ul. Józefa / Wąska

Kontekst

Teren położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie VI Liceum Ogólnokształcącego im. Adama Mickiewicza. Jak można było zaobserwować podczas wizji lokalnych, uczniowie używają terenu parkingu w okresie letnim jako miejsca odpoczynku podczas przerw szkolnych. Ponadto jest to miejsce intensywnie uczęszczane przez turystów. Stopień uszczelnienia i charakter ciemnej asfaltowej nawierzchni wpływa na mikroklimat terenu sprawiając, że jest to miejsce niezwykle niekomfortowe w upalne dni.

Ogólne zasady kształtowania przestrzeni

Interwencja polega na przekształceniu stosunkowo mało intensywnie użytkowanego parkingu w zieloną przestrzeń miejską. Proponowane jest rozszczelnienie powierzchni utwardzonego parkingu i wprowadzenie zieleni wysokiej. Ponadto sugerowane jest wykorzystanie wody opadowej z okalających przestrzeń dachów w celu poprawy mikroklimatu. Przestrzeń ta może mieć charakter skweru miejskiego i miejsca odpoczynku. Zwiększone zapotrzebowanie na miejsca do siedzenia zarówno dla uczniów pobliskiej szkoły, jak i turystów, mogłyby być spełnione poprzez zastosowanie zbiorników na deszczówkę pełniących jednocześnie funkcję siedzisk.

Parametry przestrzeni (powierzchnia biologicznie czynna)

Dzięki proponowanym przekształceniom wprowadzone zostanie ok. 280 m² nowej powierzchni biologicznie czynnej.

Organizacja ruchu

Koncepcja zakłada:

- likwidację 15 miejsc postojowych,
- pozostawienie 4 miejsc postojowych przed siedzibą Małopolskiego Oddziału Wojewódzkiego Narodowego Funduszu Zdrowia (budynek Józefa 21),
- zachowanie dojazdu do zjazdu indywidualnego (brama) budynku NFZ.

Zieleń i retencja

Potencjał przestrzeni i jego położenie pozwala na zagospodarowanie go jako częściowo zadrzewionego skweru z elementem wodnym, poprawiającym lokalny mikroklimat i dającego cień i wytchnienie w upalny dzień na Kazimierzu. Byłby to przykład niewielkiej w skali, otwartej przestrzeni miejskiej, która mogłaby być powtarzana w innych częściach zabudowanego w sposób zwarty Kwartału.

Koncepcja zakłada:

- wykorzystanie niezanieczyszczonej wody opadowej z dachów poprzez odbiór jej bezpośrednio z rynien i magazynowanie w zbiornikach-siedziskach,
- zbiorniki na deszczówkę pełniące równocześnie funkcję siedzisk,
- wykorzystanie zgromadzonej wody opadowej przez zamglawiacze poprawiające lokalny mikroklimat w upalne dni,
- wprowadzenie zieleni wysokiej zapewniającej cień,
- posadzenie drzew w podłożu strukturalnym, aby zapewnić im jak najlepsze warunki wzrostu,
- wykorzystanie zgromadzonej wody z dachów do podlewania.

Kolizje z sieciami

Teren proponowanego skweru jest zlokalizowany stosunkowo korzystnie, jeśli chodzi o potencjalne kolizje z sieciami podziemnymi. Ciepłociąg zlokalizowany jest poza terenem proponowanych nasadzeń. Sieć elektroenergetyczna może zostać uwzględniona przy projektowaniu mis drzew w podłożu strukturalnym, a przewody powinny zostać specjalnie zabezpieczone przed przerastaniem korzeni.

- miejsca postojowe 
- nawierzchnia utwardzona 
- powierzchnia biologicznie czynna 
- połączenia piesze 
- kierunki ruchu kołowego 
- powierzchniowe zbiorniki retencyjne
w formie kamieni, służące jako siedziska
zbierające wodę opadową z rynien
i nawierzchni 
- zamglawiacze 
- nawierzchnia przepuszczalna 



Ryc. 31. Schemat zagospodarowania przestrzeni u zbiegu ulic Józefa i Wąskiej
Źródło: Opracowanie własne



Ryc. 32. Stan istniejący - schemat
Źródło: Opracowanie własne



Ryc. 33. Stan docelowy - schemat
Źródło: Opracowanie własne



Ryc. 34. Formy przestrzenne magazynujące wodę opadową, pełniące równocześnie funkcję siedzisk lub wyróżników w przestrzeni

Źródło: nordic.climate-kic.org/news/master-class-in-copenhagen/



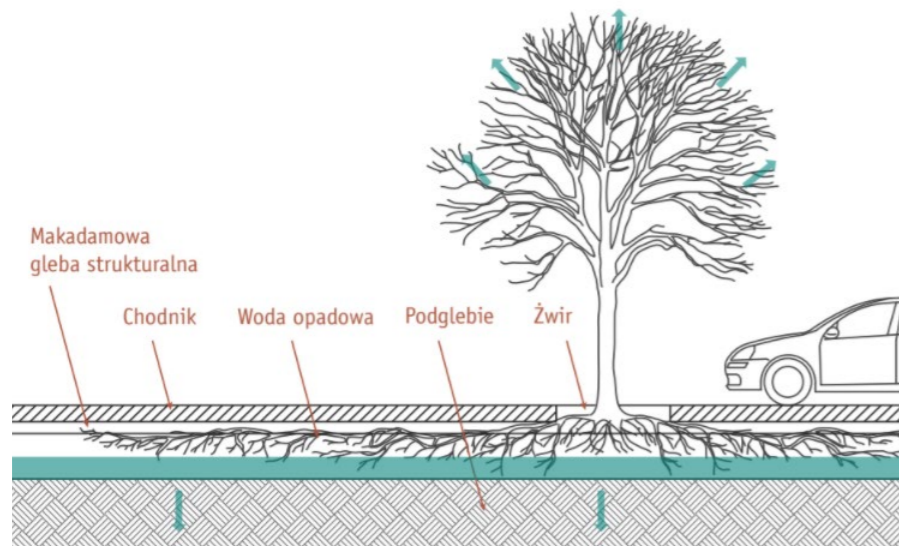
Ryc. 36. Skwer z zamgławiaczami recyklującymi wodę opadową

Źródło: pbs.twimg.com/media/DDXBQc8XUAEwjc9.jpg



Ryc. 35. Zamgławiacze recyklujące wodę opadową poprawiające lokalny mikroklimat

Źródło: sah-archipedia.org/buildings/MA-01-017-8045



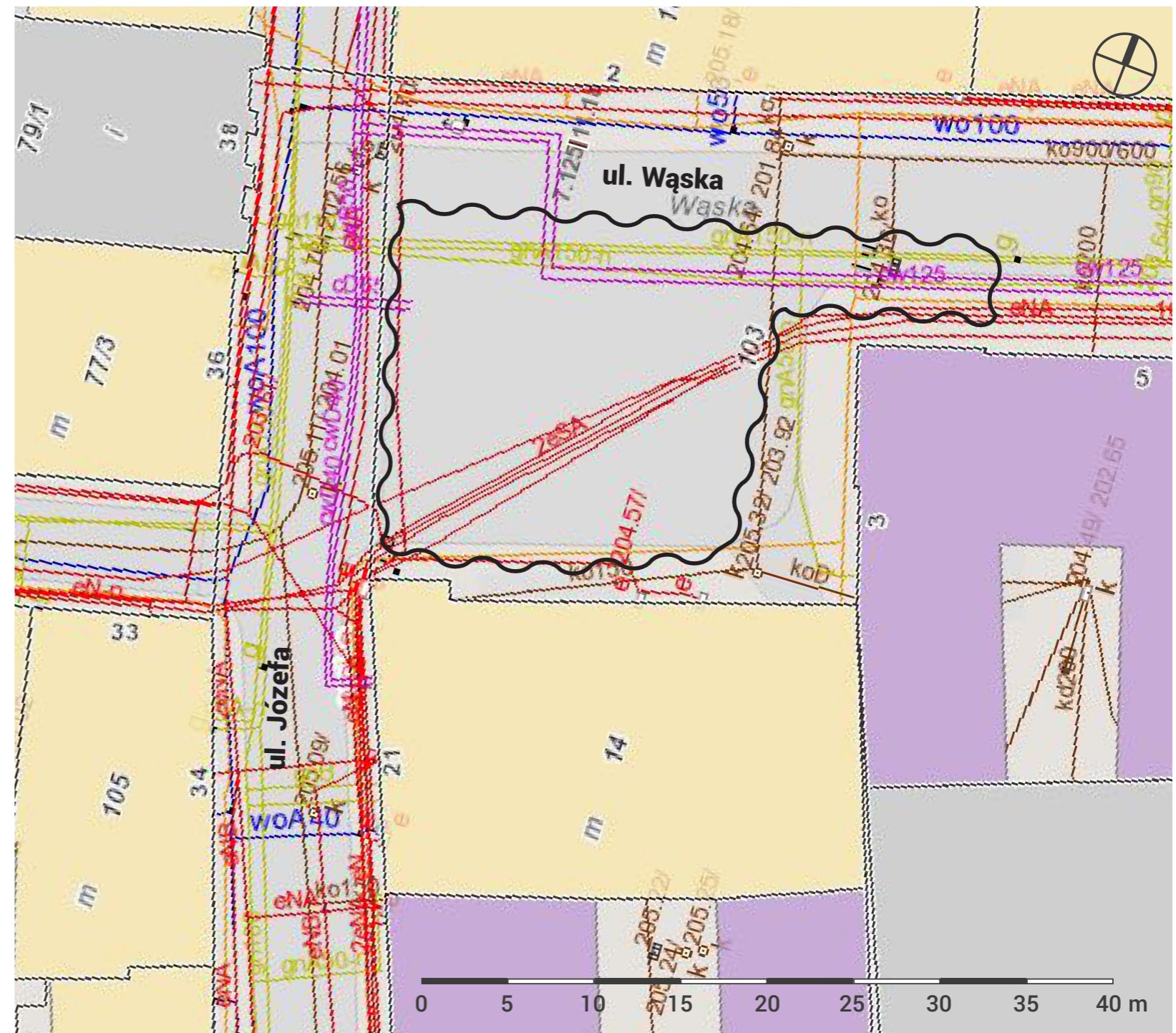
Ryc. 37. Drzewa sadzone w podłożu strukturalnym

Źródło: Podłoża strukturalne i inne metody ułatwiające rozwój drzew w trudnych warunkach siedliskowych miast



Ryc. 38. Podłożo strukturalne - z uwzględnieniem sieci podziemnych

Źródło: Planting beds in city of Stockholm - a handbook



Ryc. 39. Planowane strefy zagospodarowania a przebieg podziemnej infrastruktury technicznej

Źródło: Miejski System Informacji Przestrzennej, <https://msip.krakow.pl/>

Lista załączników

Zał. 1. Lista przestrzeni wraz z określeniem zakresu proponowanych działań

Zał. 2. Mapy przestrzeni do rozszczelnienia

Zał. 3. Wytyczne od Wodociągów Miasta Krakowa

Zał. 4. Analiza zlewni Klimatycznego Kwartału

Zał. 5. Wykaz spotkań

Zał. 6. Artykuł