

# *Raport ze spotkań z mieszkańcami Podgórze*

Kasper Jakubowski  
Marcin Wójcik

Październik 2014

ZATRUJ SIĘ

CZYSTYM

POWIETRZEM

## **RAPORT EKSPERCKI**

ze spotkań z mieszkańcami Krakowa w ramach projektu „Czyste powietrze w inteligentnym mieście – edukacja ekologiczna i aktywizacja mieszkańców Krakowa” (październik 2014)

### **CYKL SPOTKAŃ Z MIESZKAŃCAMI**

W ramach cyklu dwóch spotkań w każdej dzielnicy odbyły się wykłady ekspertów (część 1) oraz wspólne diagnozowanie problemów danej dzielnicy i szukanie najlepszych rozwiązań (część 2). Wykład ekspercki dotyczył autorskiej prezentacji (30-40 min.), połączonej z moderowaną dyskusją z uczestnikami spotkań. Część warsztatowa spotkań miała już charakter partycypacyjny, angażujący uczestników do wymyślenia i następnie wypracowania rozwiązań. Udział eksperta polegał na pomocy merytorycznej i pomocy w uszczegółowieniu wypracowanych pomysłów do ich konkretnego wykorzystania w przyszłości przez FOP

## Wyniki badań.

### Wskazanie ogólnych preferencji mieszkańców na temat rozwoju terenów zieleni w Krakowie

---

Odwołano się w wystąpieniu do wniosków z **raportu badań „Miasto dla ludzi i przyrody”**. Wyniki ankiet pokazują ogólne tendencje w zakresie preferowanych przez mieszkańców form zieleni w Krakowie i powodów, dlaczego zieleni w mieście jest ważna.

Zdaniem mieszkańców biorących udział w ankiecie, w Krakowie powinno być więcej terenów zieleni urządzonej: zadbanej, dobrze zakomponowanych przestrzeni jak parki (25,5%), ogrody miejskie (15,1%), zieleńce i skwery (13,7%), aleje (4,7%), trawniki i klomby (4,4%). Część mieszkańców wskazywała także na nowe rozwiązania w zakresie zwiększania powierzchni biologicznie czynnych: pnącza, zielone elewacje, zielone dachy (łącznie 10,7%). Mniejsze znaczenie ankieteryzy przypisywali bardziej naturalnym formom zieleni — związana w wodą w mieście (4,7%), łąki (2%), zieleni nieurządzona (2,6%), **tereny podmokłe (0,6%)**. Wyjątkiem jest stosunkowo duża liczba odpowiedzi wskazujących na lasy i zadrzewieniaśródpolne (9,3%)

### Wnioski z badań

Jeden z wniosków, jaki wynika z niniejszych badań, dotyczy niewielkiej świadomości ekologicznej mieszkańców w aspekcie korzyści, jakie oferują tereny zieleni naturalnej, pół-naturalnej i nieurządzonej w mieście. Niewielka jest także świadomość potencjału analogicznych obszarów w przypadku ich niekonwencjonalnego, wielofunkcyjnego zagospodarowania (np. na cele rekreacji, wypoczynku, edukacji ekologicznej *in situ*). W prezentacji eksperckiej podkreślono, że chronione i odtwarzane **tereny podmokłe w obszarach zurbanizowanych** (najczęściej wymieniane w ankiecie) stanowią przedmiot dużej grupy interesujących projektów renaturyzacji i ochrony w europejskich metropoliach. Rola tych przestrzeni – rozległych, naturalnych, sukcesyjnych, użytkowanych w sposób ekstensywny (tj. oszczędny, minimalistyczny) – będzie w Krakowie wzrastać wraz z postępującą urbanizacją, deficytem dostępnej zieleni miejskiej i skutkami zmian klimatycznych. Odpowiednio przekształcane w proekologiczne parki są tańsze w utrzymaniu, co jest dodatkowym argumentem w przypadku niedostatecznej ilości nakładów w budżecie miasta na zieleni. Parki ekologiczne, naturalne, czy miejskiej przyrody są alternatywnym rozwiązaniem dla tradycyjnych, kosztownych w utrzymaniu parków miejskich i narzędziem ochrony bioróżnorodności z udostępnieniem jej walorów różnym grupom użytkowników.

Jedną z głównych barier dla skutecznej ochrony i rozwoju terenów zieleni w Krakowie są kwestie własnościowe oraz brak odpowiedniej, długofalowej (nie doraźnej) polityki miasta w tym zakresie. Szczególnie dotyczy to przekształcania niezagospodarowanych obszarów z dużym udziałem zieleni w nowoczesne przestrzenie publiczne, gdzie cenne siedliska ma swój proporcjonalnie duży udział. Tam, gdzie ich estetyka odbiega od uporządkowanej, dobrze utrzymanej zieleni miejskiej, ważne są koncepcje ich niestandardowego udostępnienia i informacje o korzyściach (usługach ekosystemów). Punktem odniesienia mogą być parki w europejskich miastach powstałe w nurcie zrównoważonego (trwałego) rozwoju. Brakuje także dobrych, inspirujących praktyk wdrażania pro-środowiskowych rozwiązań i zakładania parków nowej generacji, proekologicznych, udostępniania obszarów cennych przyrodniczo oraz chronionych dla mieszkańców wzorem innych miast zachodnioeuropejskich.

Warunkiem, aby zieleni w Krakowie mogła pełnić szeroki zakres funkcji wymienionych przez ankieteryzy i „pracować z korzyścią dla człowieka”, konieczne jest stworzenie sieci zróżnicowanych, połączonych ze sobą terenów zieleni o różnej powierzchni, dostępności i stopniu naturalności. W

pierwszej kolejności wymaga to stworzenia wielofunkcyjnych miejsc do rekreacji i wypoczynku na świeżym powietrzu. Następnie konieczne jest powstrzymanie degradacji, niekontrolowanej zabudowy oraz zrównoważone (trwałe) zagospodarowanie obszarów naturalnych, które przede wszystkim przyczyniają się do poprawy stanu powietrza i regulacji mikroklimatu osiedli oraz dzielnic.



Fot. Zaprezentowana część wyników badań Fundacji Otwarty Plan (FOP) w aspekcie zieleni z zaakcentowaniem wielkością czcionek najczęściej wybieranych odpowiedzi w ankiecie.

## *Wyniki badań.*

### *Wskazanie ogólnych preferencji mieszkańców na temat rozwoju transportu w Krakowie*

---

Zdaniem mieszkańców, którzy wzięli udział w ankiecie, w Krakowie na polu transportu władze miasta powinny się skupić na szybszym rozwoju ruchu rowerowego. Wśród ankietowanych rower jako główny środek transportu zadeklarowało aż 11,1% respondentów, co daje znacznie lepszy wynik od oficjalnych danych przedstawionych przez Miasto Kraków w ramach Kompleksowych Badań Ruchu. W nich udział roweru w codziennych podróżach stanowi zaledwie 1,2%.

Znacznie ważniejszy dla przyszłości Krakowa zdaje się być jednak wynik czym krakowianie chcieliby się poruszać po mieście. W tym pytaniu aż 46,5% wskazań ankietowanych przypadło rowerowi. Na rzecz tego środka transportu najwięcej stracił transport zbiorowy (z 59,2% do 22,8%) oraz samochód (z 18,3% do 15,8%). Nie ma w tym nic dziwnego biorąc pod uwagę fakt, że rower na dystansach do 6 - 8km sprawdza się doskonale, gwarantując jego użytkownikowi przewidywalny, czytaj niezależnie od warunków pogodowych i natężenia ruchu, stały czas podróży. Rower w przeciwieństwie do transportu zbiorowego daje też możliwość przemieszczania się niemal od drzwi do drzwi w dowolnym czasie bez konieczności dostosowywania się do rozkładów jazdy. Dodatkowym argumentem na rzecz roweru jest jego średnia prędkość na poziomie 15 km/h. Wynik zrównujący go ze średnią prędkością krakowskich tramwajów i autobusów.

Ankietowani pytani byli również o elementy związane z realizacją idei zrównoważonego transportu, które uważane są za najbardziej potrzebne? Najwięcej, bo 22% wskazań dotyczyło rozbudowy dróg rowerowych, co potwierdziło tylko wyniki przeprowadzonego w maju w Krakowie referendum. Stosunkowo dużo - ponad 9% - dotyczyło systemu rowerów miejskich (KMK Bike) oraz parkingów rowerowych.

Najważniejszym wnioskiem z badań jest więc kontynuacja działań podjętych w roku 2013 przez władze miasta Krakowa – powołanie tzw. oficera rowerowego i stworzenie Zespołu ds. Realizacji Polityki Rowerowej w strukturach Zarządu Infrastruktury Komunalnej i Transportu – oraz ich intensyfikacja poprzez zwiększenie nakładów finansowych na ten cel.

## Wykłady eksperckie:

### ZIEMIENI

Prezentowano prezentację na temat niestandardowych rozwiązań w zakresie zagospodarowania zieleni i przestrzeni miejskiej. Przeszło 40-minutowy wykład pt. *Zieleń w mieście. Praktyczne inspiracje – w poszukiwaniu dobrych rozwiązań* miał na celu pokazanie współczesnych dobrych, bo sprawdzonych praktyk kształtowania nowych parków miejskich zarówno z Polski (Zabrze), Warszawa (Białołęka), jak i miast zagranicznych (Berlin, Londyn, Utrecht, Tallin, chińskie miasta). Omówiono w pierwszej kolejności przykłady praktycznych działań i mechanizmy – partycypacji, współpracy, finansowania i zarządzania – które mogą stanowić odniesienie dla Krakowa i dzielnic. **Obecni na spotkaniu mieszkańcy Krakowa mogli się przekonać w jakim kierunku współcześnie ewoluje koncepcja parku miejskiego, jakie rozwiązania wspomagają codzienny kontakt mieszkańców z przyrodą w mieście oraz potencjał działań w zakresie renaturyzacji przestrzeni miejskiej.** Celem prezentacji było także zaprezentowanie oddolnych, partycypacyjnych przykładów kształtowania nowych terenów zieleni, gdzie udział społeczny, aktywizacja przyszłych użytkowników parku i wola polityczna przełożyły się na interesujące realizacje parków w różnej skali przestrzennej (np. Norman Park, Greenwich Peninsula Ecology Park, Sutcliffe Park w Londynie; Park am Gleisdreieck w Berlinie, Maxima Park w Utrechcie). Zaprezentowano mechanizmy niekonwencjonalnej współpracy różnych grup interesariuszy (z ang. *stakeholders*), tj. współpracy miasta, organizacji pozarządowej i dewelopera w procesie powstawania nowego parku (London Wetland Centre). W zamian za zgodę na zabudowę (20%) przedmiotowego obszaru, inwestor zobowiązany był do partycypowania w 2/3 kosztach powstania i urządzenia nowego parku.

Opis prezentacji:Przyroda w mieście jest jednym z elementów inteligentnego miasta. Analogicznie jak w przypadku technologii i infrastruktury, środowisko „pracuje” dla nas, generuje mierzalne korzyści nazywane w literaturze przedmiotu usługami ekosystemów (regulacja klimatu, absorpcja zanieczyszczeń, ochrona bioróżnorodności, oczyszczanie i retencja wód opadowych, rekreacja, poprawa jakości zdrowia i życia). Praktyki miast zachodnioeuropejskich pokazują, że jest możliwe pogodzenie rozwoju miasta z zachowaniem, a tam, gdzie to konieczne odtwarzaniem elementów środowiska. Znajduje to potwierdzenie w dziesiątkach nowych parków miejskich i inwestycji pro-środowiskowych w obszarach zurbanizowanych. Symptomatyczne dla nowej kategorii, proekologicznych rozwiązań w terenach zieleni jest uwzględnienie lokalnych uwarunkowań społecznych i środowiskowych, niestandardowość nowych elementów, obniżenie kosztów utrzymania oraz poszukiwanie nowej formy estetycznej. Najciekawsze z punktu widzenia kontekstu Krakowa są przykłady, gdzie udało się połączyć „rozmaite za i przeciw”: adaptację miejskich nieużytków i wielofunkcyjne ich wykorzystanie z ochroną lokalnej bioróżnorodności, intensywną rekreację z edukacją ekologiczną.



Fot. Prezentacja ekspercka dotycząca niekonwencjonalnych metod udostępnienia przyrody w mieście i kształtowania nowych parków w Polsce i Europie.

## Diagnoza - dyskusja

W diagnozie dotyczącej obecnego stanu sytuacji zieleni w Krakowie i przedmiotowych dzielnicach wskazano na główne problemy:

- duża ilość nieużytków miejskich, terenów niezagospodarowanych i post-agrarnych, które w przeważającej części są własnością prywatną, a przez to podatne są na niekontrolowane zainwestowanie i zabudowę. Duża część z nich (na Dębnikach i Podgórzu) zlokalizowana jest korzystnie z punktu widzenia ich dostępności, w stosunkowo bliskiej odległości od centrum miasta.
- Brak ochrony, atrakcyjnego zagospodarowania i społecznego udostępnienia perełek, tj. przyrodniczo cennych terenów w mieście (np. zalew na Zakrzówku w Krakowie). Kraków jest miastem wyjątkowym w skali europejskiej pod względem występowania obszarów zagrożonych gatunków fauny i flory. **Dziedzictwo przyrodnicze Krakowa to potencjał w znacznym stopniu niewykorzystany.** W Krakowie brakuje przyrodniczo-społecznego *know-how* jak zagospodarowywać te tereny z korzyścią dla mieszkańców, zachowując ich walory przyrodnicze.
- Brak systemowego, całościowego podejścia do zieleni w mieście jako powiązanych ze sobą terenów zieleni, korytarzy, „zielonych szlaków” (*greenways*). Brakuje woli politycznej i narzędzi kształtowania zielonej infrastruktury, czyli sieci zróżnicowanych, wielofunkcyjnych terenów zieleni w mieście oraz połączeń między nimi.
- Brakuje skutecznej, długofalowej polityki wykupu terenów pod nowe parki oraz zabezpieczenia (ochrony) przed zabudową kluczowych obszarów zieleni.
- Brakuje ochrony czynnej (praktycznej ochrony miejskich ekosystemów i cennych siedlisk) na terenach prywatnych i miejskich, np. zarastanie łąk z gatunkami chronionymi. Miasto nie wykorzystuje funduszy zewnętrznych (europejskich) przeznaczonych na ten cel, co jest możliwe w przypadku większej współpracy z organizacjami pozarządowymi.
- Niewielka jest skuteczność planowania przestrzennego szczególnie w temacie zakładania nowych parków i ochrony terenów zieleni w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Problemem są konflikty społeczne przy braku aktywnej polityki miasta w tym zakresie, szczególnie w przypadku uchwalania planów miejscowych, które mają chronić rozległe tereny zieleni i strefy przewietrzania (Kostrze, Skotniki, Tonie, Zakrzówek). Miasto zbyt dużą swobodę pozostawia deweloperom, przez co rozwój zabudowy odbywa się w sposób niezrównoważony, kosztem przyrody i przestrzeni publicznej.

## TRANSPORT

Osią wystąpienia była prezentacja kilkuminutowych materiałów wideo pokazujących jak utożsamiane wyłącznie z indywidualnym transportem samochodowym miasta amerykańskie działają na rzecz zmiany przyzwyczajeń transportowych swoich mieszkańców. Likwidacja estakad i dróg szybkiego ruchu z miast poprawia bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu – pieszych i rowerzystów, zmniejsza koszty utrzymania infrastruktury oraz czyni inne środki transportu bardziej konkurencyjnymi wobec samochodów.

W obliczu niepohamowanej motoryzacji polskich miast, w tym Krakowa, w którym liczba samochodów przypadająca na 1 tys. mieszkańców sięgnęła już 550 aut (Berlin - 330, Kopenhaga - 280) zaprzestanie rozbudowy infrastruktury ułatwiającej poruszanie się prywatnymi samochodami, zdaniem eksperta, jest niezbędne. W przeciwnym wypadku problem wyludnienia się centrum i rosnąca suburbanizacja, a przez to zwiększanie się natężenia ruchu, będzie się wyłącznie pogłębiał.

Kolejnym zaprezentowanym rozwiązaniem możliwym do wprowadzenia w Krakowie bez potrzeby zmieniania prawa jest podjęcie działań na rzecz uspokajania ruchu samochodowego poprzez tzw. „odchudzanie ulic”, czyli ograniczanie ilości pasów ruchu i zwężanie ich szerokości do wartości minimalnych wymaganych przez prawo. W Stanach Zjednoczonych liderem na tym polu jest akurat miasto partnerskie Krakowa – San Francisco. Wbrew powszechnej opinii ograniczanie przestrzeni przeznaczonej dla samochodów nie pogarsza warunków poruszania się tym środkiem transportu i nie powoduje zwiększenia zatorów ulicznych – tzw. korków.

Głównym efektem odchudzania ulic jest wygaszanie ruchu i zmiana przyzwyczajeń transportowych. Z badań przeprowadzanych na całym świecie wynika, że natężenie ruchu samochodowego w wyniku zwężenia ulicy maleje o ok. 30-40%. Dotychczasowi kierowcy wybierają inne środki transportu, jak rower czy komunikacja zbiorowa, a na krótkich dystansach, zwyczajnie zaczynają chodzić. Zupełnie niedocenianym lub nieuświadomianym w Polsce efektem odchudzania ulic, jest wzrost ekonomiczny podmiotów gospodarczych prowadzących działalność na poddanej procesowi uspokajania ruchu ulicy. Tak więc działania na rzecz zrównoważonego transportu są także korzystne dla lokalnego biznesu.



## ***Warsztaty z mieszkańcami***

### **ZIEMIENI**

#### ***Rozwiązania w zakresie zieleni w mieście („burza mózgów” i dyskusja):***

- ruchy obywatelskie w celu przystosowania nieużytków – wskazanie jak ogromny potencjał „parkotwórczy” tkwi w terenach niezagospodarowanych w mieście oraz jakie są współczesne możliwości ich niestandardowego przekształcania w kierunku dostępnych terenów zieleni i parków miejskiej przyrody
- działania integrujące, aktywizujące mieszkańców i otwierające ich na przestrzeń dookoła
- pływające sztuczne wyspy siedliskowe na Wiśle z roślinnością wodną i miejscami do przebywania, a nawet lęgów ptaków – umożliwienie ich obserwacji z bulwarów,
- promocja dobrych przykładów w zakresie ochrony zieleni, partycypacyjnych metod zarządzania (np. „Akcja Poziomka”) – np. wielkoformatowa wystawa zdjęć na krakowskich Plantach

#### ***Wypracowane mechanizmy wdrożenia wybranych rozwiązań (praca w podgrupie):***

- stworzenie „mapy miejskich nieużytków” – terenów niezagospodarowanych, które powinny być urządzone w pierwszej kolejności. Mapa miałaby być przydatnym (praktycznym) i przyjaznym narzędziem do wprowadzania zmian, tworzona na bieżąco przez społeczność wokół niej skupioną. Forum lub grupa utworzona na Facebooku mogłaby być zaproszeniem zgłaszania miejsc oraz pomysłów na ich zagospodarowanie. Mapa ma być narzędziem umożliwiającym zgłaszanie takich miejsc w mieście oraz propozycji ich zagospodarowania.

#### ***Rekomendacje eksperta:***

Stworzeniu „mapy nieużytków” i szerokiej palety (katalogu) możliwych rozwiązań ich zagospodarowania powinna towarzyszyć popularyzacja krakowskiej przyrody w oczach mieszkańców. Dalsze działania muszą wyjść poza bipolarny stosunek do tego typu nieurządzonych, pół-naturalnych przestrzeni: „ich zabudowa” lub „chaos nieuporządkowanej przyrody”. Działania na tym polu powinny zachęcać wolę polityczną do zachowania części tych terenów, a tam gdzie to konieczne ich wykupu na cele publiczne. Dobrym narzędziem jest wdrażania pilotażowych rozwiązań niestandardowego przekształcania analogicznych obszarów w nowe parki, z zachowaniem spontanicznie ukształtowanej wartości przyrodniczych. Przybliżenie mieszkańcom nieznanych aspektów miejskiej przyrody (edukacja i obserwacja natury), pomysły projektowe na ich uatrakcyjnienie, uspołecznienie – to największe wyzwania stojące przed planistami, projektantami, przyrodnikami i NGOs. Szczególnie, że nowe parki będą zakładane głównie na nieużytkach, terenach niczych, zaniechanych, o już określonej wartości przyrodniczej. Projekty zagraniczne i polskie (rzeka Bytomka, Zabrze) mogą być przykładem pozyskania funduszy na rewitalizację miejskich nieużytków, przywracając je mieszkańcom i przyrodzie.

### **TRANSPORT**

W tej dzielnicy największym problemem dla mieszkańców uczestniczących w warsztatach związanym z transportem są pozostawiane przez samochody chodniki i kierowcy niestosujący się zarówno do ograniczeń prędkości, jak i do przepisu nakazującego przy parkowaniu na chodniku pozostawienie pieszym min. 1,5 m wolnej przestrzeni.

Rekomendacja: większa aktywność samych mieszkańców w informowaniu służb – Straży Miejskiej i Policji oraz wnioskowanie do zarządcy drogi – ZIKiT o wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu i zabezpieczenie chodników przed nielegalnym postojem.