

# *Raport ze spotkań z mieszkańcami Stare Miasto i Kazimierz*

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: zadbanych, 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 ankieterzy 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 zieleń w Krakowie mogła pełnić szeroki zakres funkcji wymienionych przez ankietowanych 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 amś 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 rekreacją 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):***

- „Bank terenów niczych” – identyfikacja i wydzielenie terenów, które ludzie mogli by zagospodarować we własnym zakresie (*urban gardening*), w tym aktywizacja seniorów;

- rozwinięcie pkt. jako: bank pomysłów i rozwiązań dla terenów niczych – niekonwencjonalne zagospodarowanie terenów zaniechanych, z dużym udziałem zieleni – także w zakresie działań tymczasowych, niskonakładowych, tj. wstępnego uporządkowania i funkcji takich obszarów do czasu ich kompleksowego urządzenia i powstania nowych parków.

Dodatkowe uwagi: Ważnym postulatem jest także zachowanie na ile to możliwe naturalnego lub quasi-naturalnego charakteru terenów zaniechanych, niczych, nieużytków miejskich jako ostoi miejskiej fauny i flory; poszukiwanie rozwiązań w zakresie nowych parków i zieleni miejskiej w celu zachowania terenów o charakterze „miejskiej dżungli w środku miasta”, aby „oswoić i uprzystępnąć mieszkańcom tę przyrodę, ale pozostawić margines dla jej swobodnego rozwoju i bioróżnorodności”

- zwiększenie wartości ekologicznej w oczach mieszkańców, urzędników i deweloperów,

- tabliczki informacyjne na drzewach – korzyści wynikające z drzew przyulicznych, przy budynkach i w parkach miejskich – informacja, ile warte jest drzewo, jakie korzyści generuje np. w ciągu roku (usługi ekosystemów) związane z absorpcją zanieczyszczeń, produkcją tlenu, magazynowaniem wody, regulacją temperatury w otoczeniu i in. Diagnoza: brak wiedzy o gatunkach i korzyściach odbija się na ogólnym stosunku mieszkańców do przyrody.

- społeczna ochrona terenów niezagospodarowanej zieleni w mieście, nieużytków urbanistycznych i terenów powojkowych z dużym udziałem zieleni w przypadku fiaska ich planowanego zainwestowania (Centrum Muzyki). Konkretna lokalizacja: Grzegórzki, obszar powojkowy przy ul. Skrzatów.

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

- KROK 1 –rozeznanie uwarunkowań planistycznych cennego terenu niezagospodarowanej zieleni na Grzegórkach, KROK 2 –sprawdzenie zamierzeń miasta dot. przedmiotowego obszaru; zaprezentowanie tematu na Komisji Dialogu Obywatelskiego ds. Środowiska, KROK 3 –spotkanie integracyjno-informacyjne dla mieszkańców; pełna inwentaryzacja przyrodnicza, medialne „nagłośnienie” tematu

- tabliczki informacyjne: 1 KROK – pomysł do przyszłorocznego budżetu obywatelskiego, 2 KROK – list z prostym instruktażem montażu do nowowybranych Rad Dzielnic, aby wygospodarowały pieniądze na ten pomysł (np. akcja: „wyceńmy drzewa w mieście i korzyści jakie oferują mieszkańcom). List

musi zawierać: wizualizację rozwiązań, wykaz kosztów, przykładowe hasła, sposób montażu (nieinwazyjny dla drzew)

### **Rekomendacje eksperta:**

Pomysł na opracowanie „Banku terenów niczych” jest zbieżny w dużej części z „mapą nieużytków” i aktywizacją mieszkańców w proces ich ochrony, projektowania i zarządzania (por. pkt. 3). Ogromny potencjał Krakowa tkwi w terenach cennych przyrodniczo i niezagospodarowanej przyrody w mieście o już określonej wartości przyrodniczej. Wypracowanie sposobów ich kształtowania, bazy danych rozwiązań – nisko i wysokonakładowych - dla konkretnych obszarów mogłoby być ważnym kierunkiem dla ochrony i transformacji analogicznych obszarów w przestrzenie dostępne, przyjazne, nietypowe. Działanie te mogą być argumentem dla wykupu przez miasto i uwzględnienia pomysłów mieszkańców w większym zakresie niż to miało miejsce dotychczas. Myśleniu o poszukiwaniu nowej formy tych terenów, musi jednak towarzyszyć zachowanie ich naturalnego charakteru i marginesu dla spontanicznej przyrody. Ostatecznie mogłoby to przyjąć formę rekomendacji dla miasta (np. dla zapisów w planach miejscowych, programów rewitalizacji, wytycznych do tzw. „zielonych przetargów” i zarządzania zielenią w mieście). Najważniejsza problematyka dotyczy zagospodarowania terenów zieleni nieurządzonej i miejskich nieużytków, wdrażania pro-ekologicznych rozwiązań w terenach zieleni miejskiej, zwiększania potencjału przyrodniczego i warunków do rekreacji (w tym edukacji ekologicznej) w już istniejących parkach? Cel rekomendacji: możliwość zastosowania nowych, proprzyrodniczych rozwiązań dla zieleni w Krakowie, które sprawdzają się w innych miastach („taki *think-tank* jak lepiej, taniej, bardziej ekologicznie zarządzać zielenią w mieście i zakładać nowe parki”)

Projekt tabliczek dla drzew jest stosunkowo łatwy do realizacji. W pierwszym etapie mogłoby uwzględnić kilka wybranych ulic (pilotaż). Dobrze jest pokazać różnicę ekonomiczną poprzez wycenę usług starych drzew i nowonaszonych w mieście.

## *TRANSPORT*

Głównym problem transportowym w dzielnicy Stare Miasto jest nieszczelność strefy płatnego parkowania, brak dodatkowych kładek pieszo-rowerowych przez Wisłę oraz parking dla autokarów przy ul. Dajwór, a także zbyt mała liczba stacji roweru publicznego.

W wyniku warsztatu – burzy mózgów mieszkańcy chcą przyspieszenia rozwoju systemu roweru publicznego, budowę nowych kładek dla pieszych i rowerzystów przez Wisłę łączących Kazimierz z Ludwinowem oraz Grzegórzki z Zabłociem. Potrzebne są również działania mające na celu ograniczenie prędkości pojazdów na ulicach, przy których znajdują się szkoły i przedszkola.

Dobrym rozwiązaniem jest zamykanie tychże ulic na godzinę przed rozpoczęciem zajęć szkolnych i analogicznie w okresie końca zajęć.

Dużą część czasu pracy w podgrupach zajęło wypracowanie sposobu likwidacji uciążliwego dla mieszkańców parkingu dla autokarów turystycznych przy ul. Dajwór. Rozwiązaniem problemu może być przeniesienie rzeczonoego parkingu na dworzec autobusowy przy ul. Wielickiej, co przyczyniłoby się do zwiększenia wykorzystania niedawno wybudowanego obiektu, w którym z uwagi na brak wystarczającej liczby pasażerów, nie ma chętnych przedsiębiorców do prowadzenia punktu gastronomicznego.