



---

**DOI: 10.21005/pif.2024.59.C-01**

## **FOOTBRIDGES<sup>1</sup> OF THE VISTULA RIVER PARK AND PLANNING DOCUMENTS. THE CASE OF KRAKOW**

### **MOSTY PIESZE<sup>2</sup> PARKU RZEKI WISŁY A DOKUMENTY PLANISTYCZNE. PRZYKŁAD KRAKOWA**

**Aneta Synowiec**

dr inż. arch.

Author's Orcid number: 0009-0005-2437-9312

Krakow University of Technology, Faculty of Architecture  
Department of Spatial Planning, Urban and Rural Design, Poland

#### **ABSTRACT**

This article presents an analysis of the provisions of planning documents regarding the location of footbridges in the downtown area of Krakow. The emphasis was placed on the "green-and-blue" corridor of the Vistula River Park. The main goal of the article is to determine the role of planning documents in the process of configuring and locating footbridges. In the summary, the author recommends guidelines for spatial policy tools and operational urban planning.

Key words: footbridge, local plan, river park, sustainable mobility, urban planning.

#### **STRESZCZENIE**

W niniejszym artykule przedstawiono analizy zapisów dokumentów planistycznych w zakresie lokalizowania mostów pieszych w przestrzeni śródmiejskiej Krakowa. Akcent położono na „zielono-niebieski” korytarz Parku Rzeki Wisły. Główny cel artykułu to określenie roli dokumentów planistycznych w procesie konfigurowania i lokalizowania mostów pieszych. W podsumowaniu autorka rekomenduje wytyczne dla narzędzi polityki przestrzennej i urbanistyki operacyjnej.

Słowa kluczowe: miejscowy plan, most pieszy, park rzeczny, urbanistyka, zrównoważona mobilność.

---

<sup>1</sup> The term *footbridge* used by the author also refers to bicycle and pedestrian-bicycle bridges.

<sup>2</sup> Używane przez autorkę pojęcie *most pieszy* odnosi się również do mostów rowerowych i pieszo-rowerowych, w języku polskim określanym słowem *kładka*. Autorka używa wyrażenia *most pieszy*, jest ono dosłownym tłumaczeniem z języka angielskiego (*footbridge, pedestrian bridge*).

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Problem and research field

This article is devoted to pedestrian bridges. Their basic role is to enable pedestrian and bicycle communication by "stitching" structural units on both sides of the spatial barrier<sup>3</sup>. Pedestrian bridges also contribute to the activation of adjacent areas. S. Giedion, in his book *Space, Time and Architecture*, emphasizes that the integration of space is a key issue in urban planning: *For architects and urban planners of our time, as well as for scientists, it is much more important to emphasize what is common. What is common is something truly human, and not at all in the tired and sentimental sense of this concept* (Giedion 1968, p. XIII). Determining the optimal location of a pedestrian bridge is a complex process and depends on many factors. The subject of this publication is the analysis of planning documents regarding the location of pedestrian bridges in the Vistula Valley on the example of downtown Krakow.

The issue of locating pedestrian bridges is very important. In conscious urban planning, it is a relatively new issue (19th century). At the same time, it is current in relation to the applicable doctrines of contemporary urban planning, as well as changes in social behavior patterns. J. Gehl emphasizes the essence of these trends by writing: *The idea of a sustainable city is strengthened when the majority of public transport is "green mobility", i.e. pedestrian, bicycle and public transport. (...) Good public space and a good public transport system are basically inextricably linked* (Gehl 2014, p.7). Analyses of the literature and design practice indicate that contemporary urban planning has not developed methods and criteria for locating pedestrian bridges in such a way that mutual effects occur in integrating the structure of the city center on both sides of the barrier. Polish cities in particular do not have methods for conducting large urban projects, and urban design does not play an important role in the method of developing local spatial development plans. The most famous publications describing topics related to the implementation of urban projects and implementation strategies include *Introduction to operational urban planning*, edited by Z. Ziobrowski. Issues regarding large urban projects were raised by, among others, J. Chmielewski, K. Gasidło, P. Lorens, I. Mironowicz, T. Ossowicz, Z. K. Zuziak. Among the studies describing the above-mentioned issues, it is worth mentioning the post-conference publication *Large Scale Urban Development* edited by P. Lorens (2002), as well as the research project carried out under the supervision of Z. K. Zuziak *The effectiveness of spatial planning in harmonizing the development and strengthening the competitiveness of the spatial structures of cities and metropolitan areas* (2005). The issues of implementing urban projects against the background of systemic solutions regulating spatial planning processes are discussed by W. Korbel. Ł. Pancewicz devoted his doctoral dissertation to large urban projects, treated as a tool of urban development policy. A. Tölle carried out a detailed assessment of urban projects regarding the restructuring of waterside areas. The analyses included urban, management and socio-cultural aspects. Literature research on the subject and design practice confirm that in the case of the construction of pedestrian bridges, planning decisions regarding their location are made incidentally, and spatial planning and planning documents are relatively poorly integrated.

### 1.2. Assumptions and research method

The first part of the article analyzed the post-war development plans of Krakow in terms of the greenery system and river parks<sup>4</sup> that play an important role in the functional and spatial structure of Krakow at every stage of the city's development.

In the second part, the provisions of planning documents regarding the Vistula River Park (VRP) and the location of pedestrian bridges in its area were subjected to detailed research. The analysis

---

<sup>3</sup> In this article, the author puts particular emphasis on pedestrian bridges over the Vistula River. She justifies the analysis of the location of pedestrian bridges over the river with the high development potential of the "green-blue" corridor; it is a natural element of key importance for the quality of urban life.

<sup>4</sup> The author defines the term "river park" as a significant natural system on a city scale, combining elements of spatial development in terms of ecology and composition. The Vistula River Park is the main stretch of public greenery related to the Vistula River, it includes boulevards and adjacent buildings.

also covered the guidelines and competition conditions<sup>5</sup> for the location of pedestrian bridges over the Vistula. Planning decisions and their impact on functional and spatial changes in adjacent areas were also assessed. The research concerned both the location and architectural form of pedestrian bridges in the Vistula Valley.

The difficulty in determining the best variant of the location of a pedestrian bridge is that, unlike road and railway bridges, its location does not result from the existing layout of the communication network defined by roads and tracks. In practice, pedestrian bridges are closely related to the geometry and logic of the continuity of the pedestrian and bicycle path system. This gives greater freedom of location, but also creates difficulties in making the right urban decisions.

The research shows that defining the optimal location of pedestrian bridges in the city center requires many analyses. These include, among others:

- Architectural form of pedestrian bridges;
- Spatial relations of the Vistula Boulevards with other structural units;
- Compositional and functional issues;
- Protection of natural and cultural values.

Taking into account the above criteria, the provisions regarding the Vistula River Park (VRP) and variants of locating pedestrian bridges over the Vistula in subsequent planning documents created at the beginning of the 21st century were analyzed. They are included in the following planning materials:

- Krakow Development Strategy (2018);
- Study of the conditions and directions of spatial development of the City of Krakow (2014);
- Local development plan for the Vistula Boulevards area (2013);
- Krakow Municipal Revitalization Program (2008);
- Krakow Municipal Revitalization Program (2017);
- Local Revitalization Program for the Old Town (2008);
- Local Revitalization Program for Zabłocie (2010);
- Conditions of architectural competitions (SARP, 2006).

## 2. VISTULA RIVER PARK IN POST-WAR PLANNING DOCUMENTS

In this part of the article, the author discusses subsequent post-war development plans for Krakow, focusing on the analysis of the greenery system and the Vistula valley corridor. The author ignores the issues of transformation of the communication and development networks, which also influenced changes in the functional and spatial structure of Krakow (they go beyond the scope of this publication).

River parks and the greenery system are elements that crystallize the functional and spatial structure of Krakow. Pedestrian bridges are an integral part of the Vistula River Park. They are also credited with structure-forming and crystallizing potential. Provisions regarding the location of pedestrian bridges appeared, among others, in the General Plan of the Krakow Municipal Complex (1977), and later in the Study (2003, 2014).

The greenery system played an important role in the functional and spatial structure of Krakow at every stage of the city's development. It has undergone significant changes over the years, but has consistently been shaped in the form of the classic radial-ring model. Its skeleton implemented the principle of connecting the Planty Park, the greenery of the Austrian fortifications and river parks with a radial arrangement of green routes along communication arteries. After World War II, this

---

<sup>5</sup> In 2006, the city authorities, together with the Krakow branch of SARP, organized three architectural and urban competitions for concepts of pedestrian and bicycle bridges in locations connecting the following areas: Kazimierz - Podgórze, Kazimierz - Ludwinów, Bulwar Czerwieński - Bulwar Poleski.

principle was maintained, but the gradual development of greenery rings led to the fact that these areas are now islands and we can only talk about a system of river parks.

The Vistula Valley has also undergone significant changes over the years - the regulation of the river bed and the filling of its branches and tributaries determined functional and spatial changes. Despite these transformations, each of Krakow's post-war spatial development plans<sup>6</sup> included the principle of connecting river parks with the system of newly designed greenery.

Among numerous post-war models of city development, the concept of A. Ptaszycka (1958) was particularly interesting. The plan clearly referred to the models of E. Howard and K. Fritsch. The principle of shaping the greenery system was based on a radial-ring arrangement enriched with river greenery (Fig. 1). In this way, the author of the plan connected Kraków and Nowa Huta with a common ring of greenery. She also repeatedly emphasized the role of greenery and water in the city: *We place special emphasis in the city on the interconnection of greenery and water, knowing well how impressive visual associations can be achieved in this area; (...) the development plan's postulate is the already mentioned water problem: enriching the Vistula waterways and the Rudawa, Wilga, Białucha and Dłubnia streams with greenery* (Dobrzycki 1955, p.58).

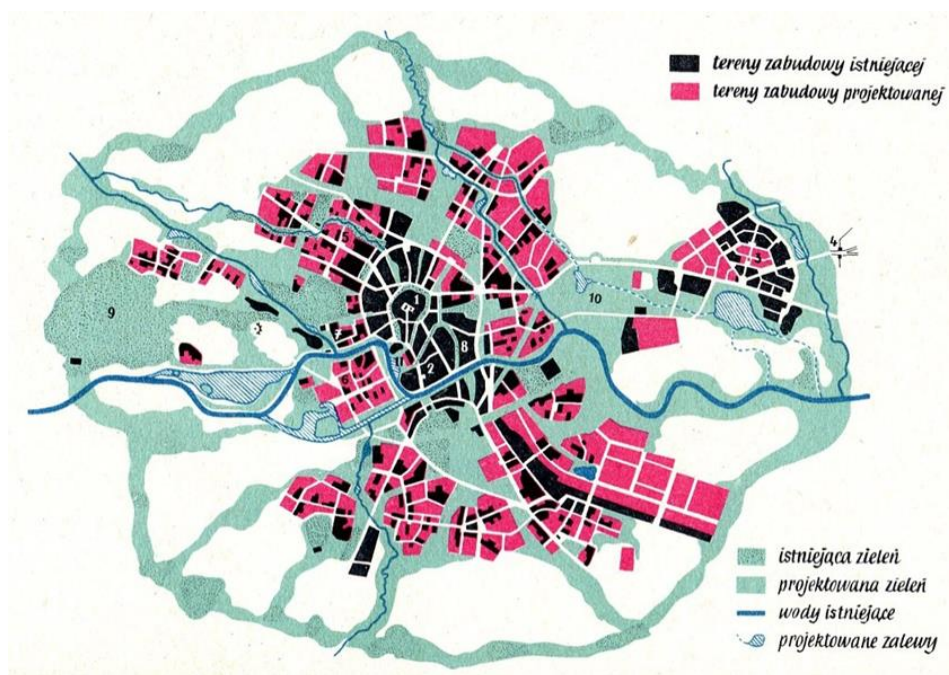


Fig. 1. Scheme of spatial development of Krakow (main designer A. Ptaszycka). Source: Ptaszycka A. (1957).

Ryc. 1. Schemat rozwoju przestrzennego Krakowa (główny projektant A. Ptaszycka). Źródło: Ptaszycka A. (1957).

In subsequent plans, which partly referred to A. Ptaszycka's plan, the greenery system was not so richly developed. This was due to changes in the spatial structure of the city, which made it impossible to create a continuous network of greenery. The assumptions of S. Hager's plan, which in many aspects referred to A. Ptaszycka's plan, did not assign an important role to the Vistula valley, treating it as an element of the natural environment and not as an organized green system of river

<sup>6</sup> We are talking about subsequent city development plans according to the planning concepts of: A. Ptaszycka (1958), S. Hager (1967), K. Seibert (1977), Z. Ziobrowski (1988), SUIKZP 2003, SUIKZP 2014, Krakow Development Strategy (2018).

parks. The plan called for a radial-ring arrangement of greenery, as well as the protection of green areas, especially the western wedge.

In the General Plan of the Krakow Municipal Complex (1977), the greenery system played a key role in the functional and spatial structure of the city. It included a system of radial green corridors leading from the Planty Park, overlapped by rings of fortress greenery. However, the assumptions of the model by K. Seibert sparked a discussion among Krakow urban planners. One of the main demands was - following the example of Paris and Budapest - to locate a high-speed street along the Vistula, isolating the river from pedestrian traffic. This idea forced the authors of the plan to designate transverse pedestrian connections, designed as collision-free and incorporated into the existing network of pedestrian routes; the first one in the place of the current Father Bernatek's Footbridge, the second one at the end of Piekarska Street on the Kazimierz side (Fig. 2).

Fig. 2. Functional and spatial concept of the center of Krakow in the General Plan of the Krakow Municipal Complex (1977). Source: Zin W. (red.) (1986).

Ryc. 2. Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna śródmieścia Krakowa w Planie Ogólnym Krakowskiego Zespołu Miejskiego (1977 r.). Źródło: Zin W. (red.) (1986).



In the next document prepared under the supervision of Z. Ziobrowski (1988), greenery was shaped in the form of radial axes along: watercourses, lines and clusters of high greenery and greenery accompanying detached buildings. However, it did not constitute integrated recreational routes. In the update of the plan adopted in the early 1990s, the principle of shaping the green skeleton based on watercourses with accompanying greenery with a strong potential, connecting recreational urban greenery with the areas near Krakow, was maintained.

The new idea of shaping greenery was outlined in the Study 2003. The document showed connections with Z. Ziobrowski's assumptions. The greenery system is based on a skeleton defined by river parks connecting all districts of the city. *In the case of Krakow, also because it [hydrographic network] covers all districts without exception, providing each of them with access to riverside greenery - or, if you prefer, "access to the sea"* (Böhm 2007, p.279). The abandonment of the radial-ring system resulted from the inability to create green rings associated with the fortifications, as they were built over. In the currently applicable<sup>7</sup> Study 2014 the above assumptions have been maintained. The records clearly indicate the Vistula River corridor as the main compositional axis of the city with the function of an "urban living room". They emphasize the open nature of the Vistula Boulevards with special landscape, historical and cultural values. The need to maintain a viewing area for the silhouette of buildings and building complexes in the immediate vicinity of the river is strongly emphasized. In fact, VRP plays an increasingly important role in the functional and spatial structure of the city. Communication and functional connections in the Vistula valley area strengthen its representative character. The Vistula Boulevards are the longest pedestrian and bicycle route in Krakow, constituting one of the most attractive viewing spots in the city, offering viewing openings towards the most important buildings. According to the guidelines included in the Study, care should be taken to improve the aesthetics of urban space through a *network of bilateral coastal pedestrian and bicycle paths; pedestrian and bicycle footbridges over the Vistula River* (Study 2014, p.33). Therefore, the idea of shaping the geometry of the "green mobility" system is particularly emphasized.

In the Krakow Development Strategy of 2018 the idea of river parks shaped as high-quality recreational space is maintained, and it is postulated to design greenery as streets-gardens, introducing green belts and traffic calming. One of the primary goals is to revitalize greenery and increase the area of new areas for recreation. Great emphasis is placed on combining scattered greenery elements into an integrated system. One of the basic areas that determine the city's development is strengthening sustainable mobility. Pedestrian bridges are part of the implementation of the adopted goals; they are elements of sustainable mobility infrastructure, and at the same time they combine greenery systems into an integrated system.

### **3. OPTIONS FOR LOCATION OF PEDESTRIAN BRIDGES – PRIORITIES AND PLANNING ARRANGEMENTS**

This part of the publication is devoted to the analysis of applicable planning documents regarding the location of pedestrian bridges. According to their records, seven pedestrian bridges were included within the city center of Krakow<sup>8</sup> (Fig. 3). Taking into account the open nature of boulevards and landscape and view protection, the authors of subsequent documents clarified the guidelines for the architectural form of pedestrian bridges; their construction cannot violate the historic retaining walls on the boulevards, and should be horizontal and neutral, without extensive structures obscuring the view.

---

<sup>7</sup> Pursuant to the Act of July 7, 2023 The tasks of the Study were taken over by the Municipal Development Strategy and the Functional and Spatial Model contained therein, as well as the new document "General Plan". In Krakow, the Strategy of February 7, 2018 is in force, which is currently being updated.

<sup>8</sup> Two pedestrian bridges have been completed so far, the third is currently under construction.

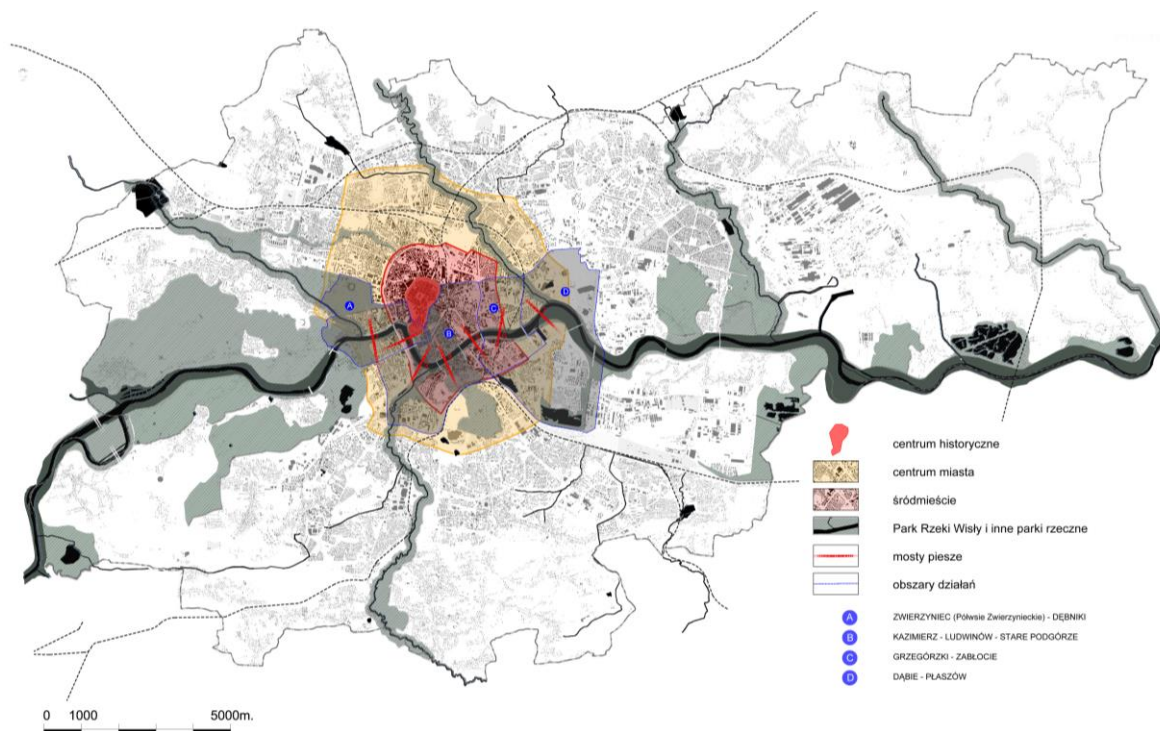


Fig. 3. Vistula River Park: potential locations for pedestrian bridges. Source: author's study.

Ryc. 3. Park Rzeki Wisły: potencjalne lokalizacje mostów pieszych. Źródło: opracowanie autorki.

### 3.1. Zwierzyniec – Dębniki

The location of the pedestrian bridge connecting Zwierzyniec with Dębniki has not been precisely specified. Among the planning documents, the local plan for the "Vistula Boulevards" area (2013) indicates the location of the pedestrian bridge in the area where the Rudawa River flows into the Vistula River, on the section between the Zwierzyniecki and Dębnicki bridges. The plan mentioned above clearly defines the guidelines for the architectural form of the bridge. According to the provisions, it should be neutral, which is justified by the order *to protect (...) the silhouette of the monastery of the Norbertine Sisters together with the bend of the Rudawa River flowing into the Vistula* (local plan for the area of "Bulwary Wisły" 2013, p. 8).

### 3.2. Old Town – Dębniki

An architectural and urban planning competition was announced in 2006 for the pedestrian bridge connecting the boulevards in the vicinity of Wawel Hill and the "Manggha" Center of Japanese Art and Technology. The regulations clearly indicate the location of the bridgeheads on both sides of the Vistula; on the left bank in the area of Bernardyńska Street, on the right, close to the Grunwaldzki Bridge (Fig. 4). Despite very specific guidelines for the location of the bridge, no first prize was awarded. The justification for the verdict reads: *It is possible to find an architectural solution for a footbridge whose contemporary form fits correctly into the context of the place without disturbing its harmony, but none of the works provided satisfactory solutions for communication connections with Dębniki* (SARP 2006). Both the Municipal Revitalization Program of Krakow (2008) and the Local Revitalization Plan "Stare Miasto" (2008) contain provisions allowing the location of a pedes-

trian bridge in this area (the project was submitted by local government units of the City of Krakow). The argument for this location was the desire to improve the accessibility of both boulevards and to continue the process of the city turning towards the river. The local plan for the "Vistula Boulevards" area (2013) does not allow for the location of a pedestrian bridge between the Dębnicki and Grunwaldzki bridges. The study does not contain any provisions on pedestrian bridges in this location.

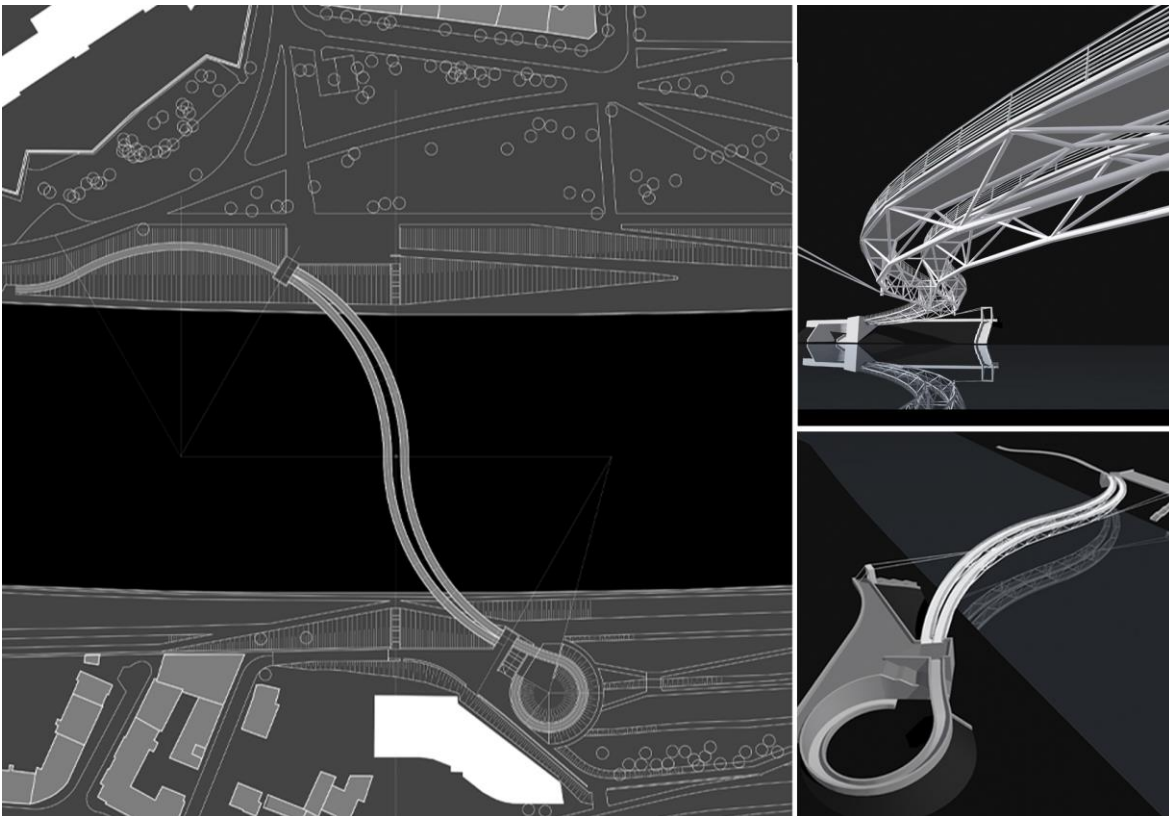


Fig. 4. The concept of a pedestrian bridge connecting Dębniki with the Old Town. 3rd prize in the competition; project by Pracownia A. Getter. Source: APPP (2007).

Ryc. 4. Koncepcja mostu pieszego wiążącego Dębniki ze Starym Miastem. III nagroda w konkursie; projekt Pracownia A. Getter. Źródło: APPP (2007).

### 3.3. Kazimierz – Ludwinów

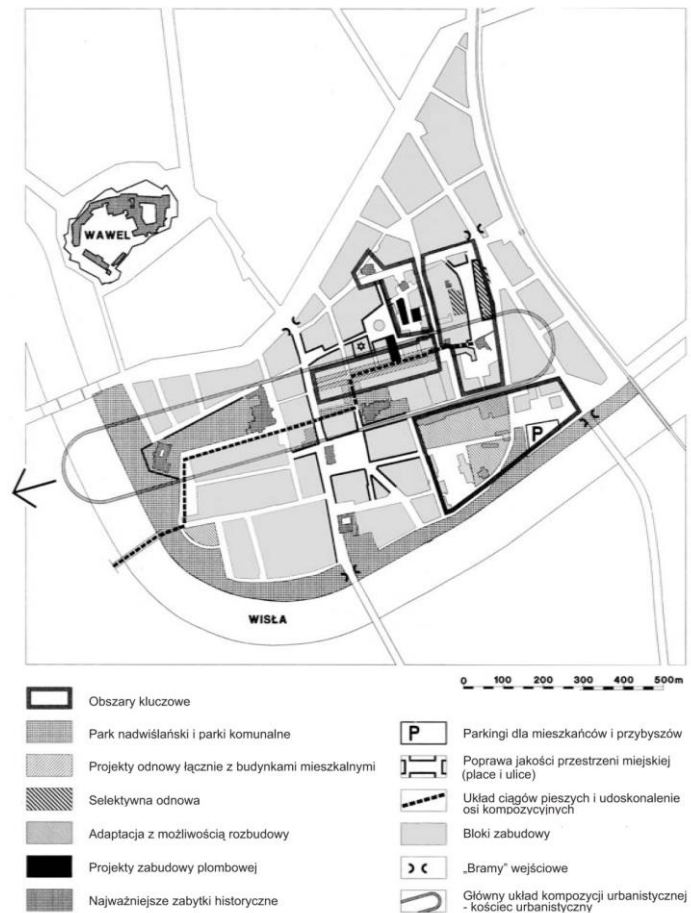
The concept of connecting Kazimierz with Ludwinów was outlined in the project called *Kazimierz Action Plan*<sup>9</sup>. It was a flagship project for revitalizing the Jewish district of Krakow. The main assumption of the plan was to connect public spaces and objects with special compositional values with pedestrian routes (fig. 5). The designated axes outlined the compositional framework, indicating the need to connect both banks of the Vistula with a bridge on the extension of Skawińska Street. At that time, the authors of the plan did not see the potential of connecting Kazimierz with Podgórze in the place of the current Father Bernatek's Footbridge.

<sup>9</sup> The international project led by teams of authors from Krakow, Edinburgh and Berlin was awarded the opinion of the European Council of Urban Planners in 1994.



Fig. 5. Basic concepts of spatial development, taking into account characteristic elements of the urban layout. Source: *Kazimierz Action Plan* (1994).

Ryc. 5. Podstawowe koncepcje zagospodarowania przestrzeni z uwzględnieniem charakterystycznych elementów układu urbanistycznego. Źródło: *Kazimierz Action Plan* (1994).



The pedestrian bridge currently under construction, connecting Kazimierz with the area of the former Forum Hotel, is the result of an architectural and urban planning competition organized in 2006. However, the regulations did not define the exact location. The only guideline was to locate the bridge between Skawińska and Wietora Streets on the Kazimierz side. According to the winning concept by Biuro Projektów Lewicki Łatak, the bridge was to be built on the extension of Wietora Street. However, before the design process began, the local plan for Ujście Wilgi was adopted, which did not allow the proposed location of the bridge. According to the plan, the headland created by the Wisła and Wilga was to be a space for greenery. In this case, the change in the planning documents is surprisingly inconsistent, making it impossible to implement the winning project. As a result, the new location was designated on the bisector of the angle between Skawińska and Wietora Streets. This change forced a correction of the architectural form of the bridge. High accents on the Ludwinów side were omitted due to the proximity of the Church of St. Saint Michael the Archangel and Saint Stanisław Bishop on Skalka.

The suggested architectural form is also the subject of much controversy. The extensive spatial structure, consisting of three independent platforms, seems to be inconsistent with the provisions of the Study, indicating the order of *special protection (...) for: the Wawel Hill Complex, Skalka, the Town Hall Tower, and the churches and church towers of the Old Town, Stradom and Kazimierz from the viewing routes on the Vistula boulevards, starting from the Norbertine monastery, Kotlarski bridge*, (Study 2014, p.58). The provisions of the local plan justify a departure from this order: *this does not apply to the implementation of the "Kazimierz-Ludwinów" footbridge project, selected on*

*the basis of a competition* (Local plan 2013, p.33). This is especially important in the context of the close proximity of the Church on Skalka.

The construction of a pedestrian bridge in this area (according to the Study) is one of the most important goals implementing the assumptions of the VRP idea. Registration not regarding however, they require a defined location. In the local plan, the direction of connections is the same as in the competition solution. KMRP records indicate the location area without precisely specifying the abutments. In accordance with the current Strategy, the construction of the Kazimierz-Ludwinów pedestrian and bicycle footbridge is one of the strategic operational goals, important for creating a universally accessible, high-quality public space.

### 3.4. Kazimierz – Podgórze: Father Bernatek's Footbridge

The location of the Father Bernatek's Footbridge was very precisely defined in all planning documents. The pedestrian bridge was built on the existing bridge abutments, in the place of the former Podgórski Bridge, along Mostowa - K. Brodzińskiego Streets. Its implementation was one of the key activities within the pilot project included in the LRP for the Old Town (Fig.6). The direction thus determined is a continuation of the Royal Route<sup>10</sup>.

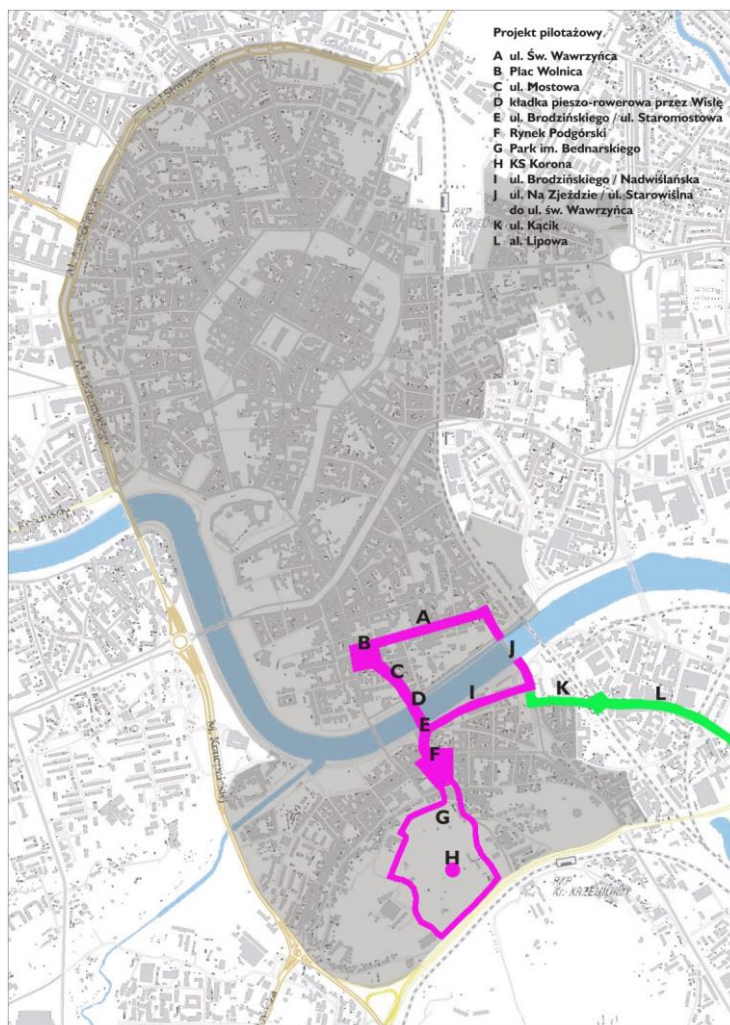


Fig. 6. Pilot project according to the arrangements of the Local Revitalization Program. Source: Uchwała Nr LIII/673/08.

Ryc. 6. Projekt pilotażowy według ustaleń Lokalnego Programu Rewitalizacji. Źródło: Uchwała Nr LIII/673/08.

<sup>10</sup> The historically shaped layout of the main public spaces was the basic pedestrian route of the historic center of Krakow. The north-south direction was the criterion for the development of the downtown structure.

### 3.5. Grzegórzki – Zabłocie

Provisions regarding the pedestrian bridge in the area of Galeria Kazimierz are included in the local plan and LRP Zabłocie. In the Local Revitalization Program, the need to connect Grzegórzki with Zabłocie was justified by the high development potential of Zabłocie thanks to communication integration with the downtown area. The above documents define location variants, but each of them differently (Fig. 7, 8). The plan's provisions indicate the location on the extension of Przemysłowa Street, the location proposed in LRP is shifted to the east and appears accidental. In the notes of the Study, the authors drew attention to the shape of the square in front of Galeria Kazimierz on the side of the Vistula boulevards. Completed in 2023, the pedestrian crossing is a structure integrated with the railway bridge, constructed as part of the modernization of the railway line, it connects the "Zabłocie" railway stop with Halicka Street on the Kazimierz side.

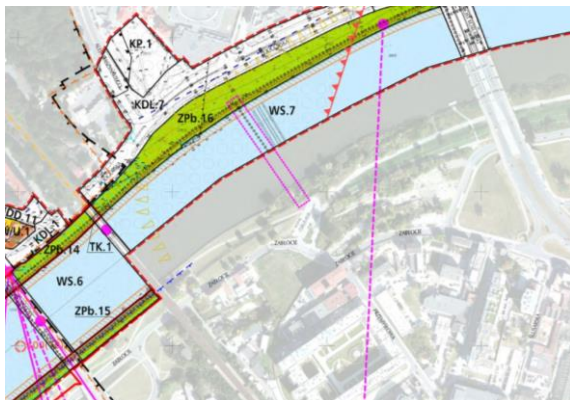


Fig. 7. Location of the "Galeria Kazimierz-Zabłocie" pedestrian bridge on the extension of Przemysłowa Street. Source: Uchwała Nr LXXXI/1240/13.

Ryc. 7. Lokalizacja mostu pieszego „Galeria Kazimierz-Zabłocie” na przedłużeniu ul. Przemysłowej. Źródło: Uchwała Nr LXXXI/1240/13.

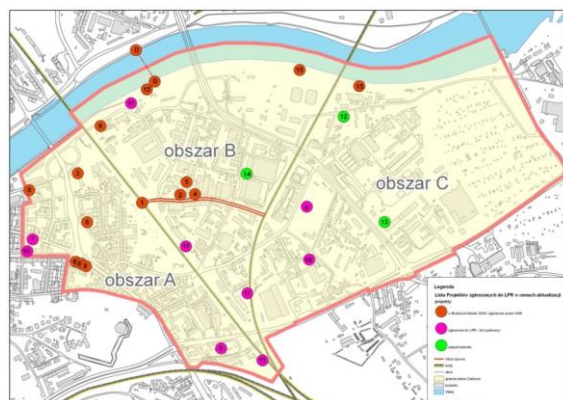


Fig. 8. Spatial distribution of Projects submitted as part of the update of LRP Zabłocie. Source: Uchwała Nr XC/1193/10.

Ryc. 8. Dyspozycja przestrzenna Projektów zgłoszonych w ramach aktualizacji LPR Zabłocia. Źródło: Uchwała Nr XC/1193/10.

### 3.6. Grzegórzki – Zabłocie I

The provisions of the Study read: *Park arrangement of the Vistula riverbanks on the Grzegórzki and Zabłocie sides and construction of a footbridge connecting these former districts in the area of the planned Music Center* (Study 2014, p.147). However, they do not provide guidelines or specific locations. A similar form of entry is included in the Local Plan of Vistula Boulevards (2013).

The location of the pedestrian bridge in the eastern part of Zabłocie and Grzegórzki was justified by plans to build a Music Center. The new complex of facilities - related to the headquarters of the Philharmonic, city orchestras and the Academy of Music - was one of the most important goals of the city. In 2013 a competition was announced to develop an architectural and urban concept. The winning design also included a diagram of a pedestrian bridge connecting the Music Center with the revitalized Zabłocie. Due to the change in the intended use of the investment areas<sup>11</sup>, the solutions from 2013 were out of date. In 2017 a new competition was announced. The winning idea by F. Ghery did not take into account the connection of both banks of the Vistula in the area of the designed complex.

<sup>11</sup> Part of the area has been designated for the investment of a city park. A change in the proportions of the areas intended for the development of the Music Center and Grzegórzki Park made it impossible to implement the winning concept.

The change in the location of the Music Center<sup>12</sup> resulted in the removal of the pedestrian bridge from the KMRP update.

### 3.7. Dąbie – Płaszów

The provisions regarding the pedestrian bridge in the area of the Vistula bend are included only in the local plan for the "Vistula Boulevards" area (2013), but it does not define the exact location.

## 4. CONCLUSIONS

The analyzes carried out confirm the lack of consistency in shaping the greenery system in Krakow's subsequent development plans. As a result, the development of green areas made it impossible to continue the greenery system in the form of a radial-ring model. The green areas are scattered, as a result of which the main recreational areas of Krakow are currently the western wedge of greenery and the VRP. The provisions of planning documents confirm the idea of developing the Vistula corridor, shaped as a high-quality public space in the form of an "urban living room".

Detailed studies on the variants of the location of pedestrian bridges included in planning documents indicate a lack of coordination and inconsistency of their provisions. The results of detailed analyzes are presented in the summary table (Table 1). It contains a list of directions of pedestrian connections against the background of the analyzed planning documents.

Tab. 1. Variants of the location of pedestrian bridges according to planning documents. Source: author's study.

Kierunki powiązań	Zwierzyniec - Dębniki	Stare Miasto - Dębniki	Kazimierz - Ludwinów	F. Bernatek footbridge	Grzegórzki - Zabłocie	Grzegórzki - Zabłocie I	Dąbie - Płaszów
Strategy (2018)	none	none	D			none	none
Study (2014)	none	none	UD		UD	UD	none
LDP <sup>13</sup> (2013)	UD		D		D	UD	UD
KMRP <sup>14</sup> (2008)	none	UD	UD	Z	UD	UD	
KMRP (2017) <sup>15</sup>	none	none	none		none	none	
LRP <sup>16</sup> „Old Town” (2008)	none	ND	D	D			
LRP „Zabłocie” (2010)					D	none	

Fields marked with the symbol "D" indicate defined variants of the location of pedestrian bridges, marked with the symbol "UD" - undefined. The word "none" means that there are no provisions regarding pedestrian bridges, empty fields mean that the document does not apply to a given location.

Undoubtedly, all proposed variants of the location of pedestrian bridges should be included in the provisions of the Strategy, local plans and revitalization programs. It is recommended that the documents defining development strategies include area reserves for the infrastructure of future pedestrian and bicycle connections. Previous studies of planning materials allow us to conclude that the provisions regarding pedestrian bridges do not contribute much in terms of defining the directions of connections, only indicating the areas of their location. However, the interpretation of planning documents allows us to determine the sequence of construction of pedestrian bridges; the stronger the planning substructure, the greater the need to build pedestrian bridges (Fig. 9).

<sup>12</sup> Currently, the location of the Music Center has been moved to Cichy Kącik.

<sup>13</sup> Local development plan for the Vistula Boulevards area.

<sup>14</sup> Krakow Municipal Revitalization Program.

<sup>15</sup> KMRP updates in subsequent years did not bring any changes to the provisions regarding pedestrian bridges.

<sup>16</sup> Local Revitalization Program.

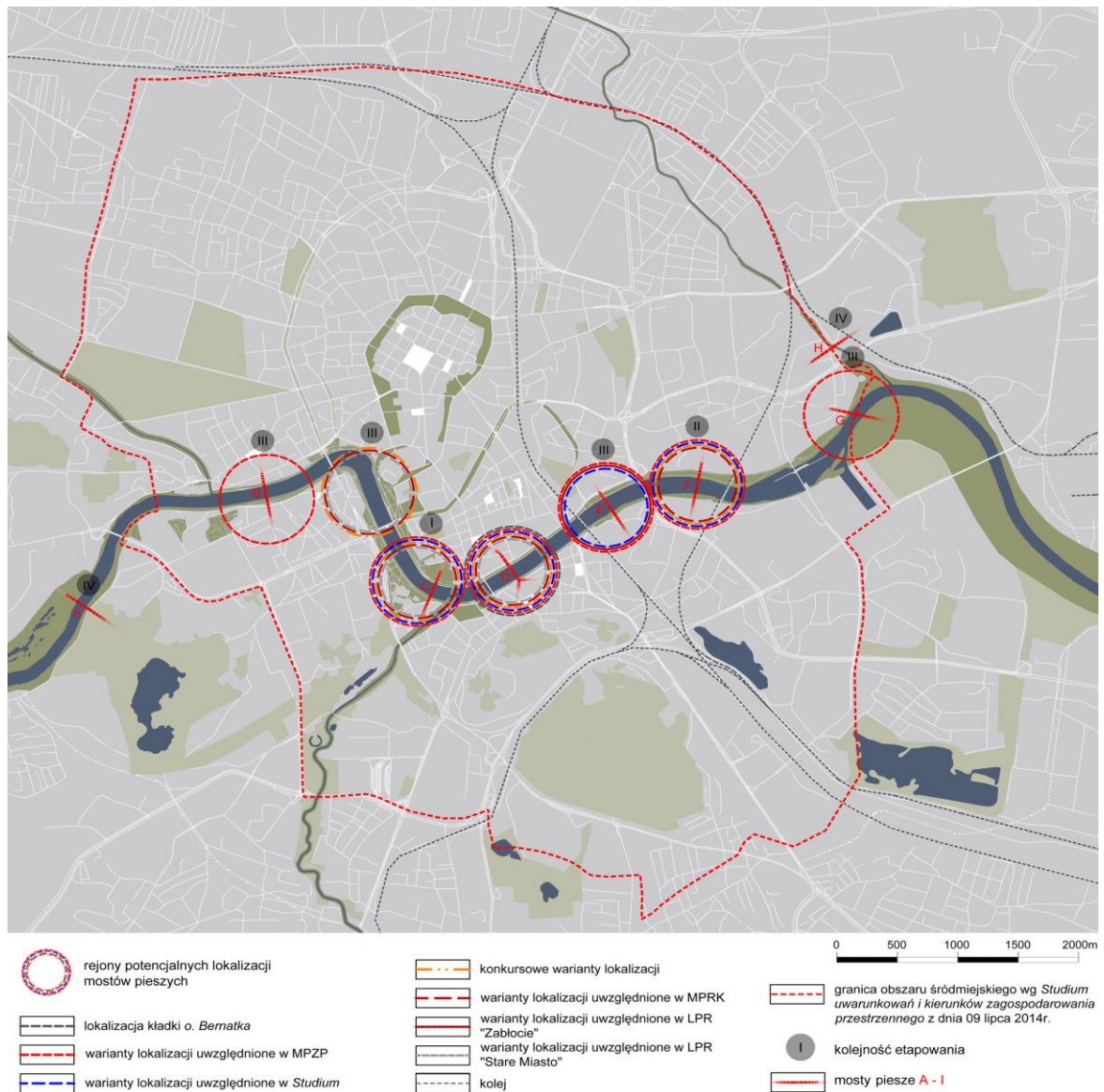


Fig. 9. Location options for pedestrian bridges – priorities and planning arrangements. Prepared by the author based on planning documents.

Ryc. 9. Warianty lokalizacji mostów pieszych – priorytety a ustalenia planistyczne. Opracowanie autorki na podstawie dokumentów planistycznych.

Pedestrian bridges located in the central part of the city center have the strongest planning foundation. The Father Bernatek's Footbridge, having the strongest foundation, was completed first. In retrospect, discrepancies can be observed between the priorities contained in the documents and the actual sequence of construction of pedestrian bridges.

According to the adopted method, another pedestrian bridge should connect Kazimierz with Ludwinów. In fact, its implementation was preceded by the construction of a pedestrian bridge connecting Kazimierz with Zabłocie. The construction of a pedestrian bridge in the eastern part of Grzegórzki and Zabłocie was also the subject of many planning documents, but due to the change of the location of the Music Center, these activities are no longer valid.

The locations indicated here are treated as reserves. Their order will depend on the adopted development strategy and the configuration of spatial development elements.

## MOSTY PIESZE PARKU RZEKI WISŁY A DOKUMENTY PLANISTYCZNE. PRZYKŁAD KRAKOWA

### 1. WPROWADZENIE

#### 1.1. Problem i pole badawcze

Niniejszy artykuł został poświęcony mostom pieszym. Ich podstawową rolą jest umożliwienie komunikacji pieszej i rowerowej poprzez „zszywanie” jednostek strukturalnych po obu stronach bariery przestrzennej<sup>17</sup>. Mosty piesze przyczyniają się również do aktywizacji terenów przyległych. S. Giedion w książce *Przestrzeń, czas i architektura*, podkreśla, że integracja przestrzeni jest kluczową kwestią w urbanistyce: *Dla architektów i urbanistów naszych czasów, jak również dla naukowców, jest o wiele ważniejsze podkreślenie tego, co wspólne. To, co wspólne jest czymś prawdziwie ludzkim, i to wcale nie w wytartym i sentymentalnym sensie tego pojęcia* (Giedion 1968, s.XIII). Wyznaczanie optymalnej lokalizacji mostu pieszego jest procesem złożonym i zależnym od wielu czynników. Przedmiotem tej publikacji jest analiza dokumentów planistycznych dotyczących sytuowania mostów pieszych w dolinie Wisły na przykładzie śródmieścia Krakowa.

Problematyka lokalizowania mostów pieszych jest bardzo ważna. W świadomym planowaniu urbanistycznym jest ona zagadnieniem stosunkowo nowym (XIX w.). Jednocześnie jest aktualna w odniesieniu do obowiązujących doktryn współczesnej urbanistyki, a także zmian wzorców zachowań społecznych. J. Gehl podkreśla istotę tych tendencji pisząc: *Idea zrównoważonego miasta wzmacnia się, gdy większość transportu publicznego stanowi „zielona mobilność”, czyli ruch pieszy, rowerowy i komunikacja zbiorowa. (...) Dobra przestrzeń publiczna i dobry system transportu publicznego są w zasadzie nierozłącznie ze sobą związane* (Gehl 2014, s.7). Analizy literatury przedmiotu oraz praktyka projektowa wskazują, że współczesna urbanistyka nie wypracowała metod i kryteriów lokalizowania mostów pieszych, w taki sposób aby wystąpiły wzajemne sprzężenia pomiędzy efektami w integrowaniu struktury śródmieścia po obu stronach bariery. Szczególnie polskie miasta nie dysponują metodami prowadzenia dużych projektów miejskich, a projektowanie urbanistyczne nie odgrywa istotnej roli w metodzie opracowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Do najbardziej znanych publikacji, opisujących tematykę związaną z wdrażaniem projektów urbanistycznych oraz strategiami realizacji, należy *Wstęp do urbanistyki operacyjnej* pod redakcją Z. Ziobrowskiego. Zagadnienia dotyczące dużych projektów miejskich były poruszane między innymi przez J. Chmielewskiego, K. Gasidło, P. Lorensa, I. Mironowicz, T. Ossowicza, Z. K. Zuziaka. Wśród opracowań opisujących wspomnianą problematykę warto wymienić wydawnictwo pokonferencyjne *Large Scale Urban Development* pod redakcją P. Lorensa (2002), a także projekt badawczy wykonany pod kierunkiem Z. K. Zuziaka *Skuteczność planowania przestrzennego w harmonizowaniu rozwoju i wzmacnianiu konkurencyjności struktur przestrzennych miast i obszarów metropolitalnych* (2005). Kwestie realizacji projektów miejskich na tle systemowych rozwiązań regulujących procesy planowania przestrzennego porusza W. Korbel. Ł. Pancewicz swoją rozprawę doktorską poświęcił dużym projektom urbanistycznym, traktowanym jako narzędzie polityki rozwojowej miast. A. Tölle przeprowadził szczegółową ocenę projektów urbanistycznych dotyczących restrukturyzacji obszarów nadwodnych. Analizy obejmowały aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe. Badania literatury przedmiotu oraz praktyka projektowa potwierdzają, że w przypadku realizacji mostów pieszych decyzje planistyczne, które dotyczą ich lokalizacji podejmowane są incydentalnie, a planowanie przestrzenne i dokumenty planistyczne są stosunkowo słabo zintegrowane.

<sup>17</sup> W niniejszym artykule autorka szczególnie nacisk kładzie na mosty piesze przez Wisłę. Analizy sytuowania mostów pieszych przez rzekę uzasadnia dużym potencjałem rozwojowym korytarza „zielono-niebieskiego”; jest on elementem przyrodniczym o kluczowym znaczeniu dla jakości życia miejskiego.

## 1.2. Założenia i metoda badawcza

W pierwszej części artykułu przeanalizowano powojenne plany rozwoju Krakowa w zakresie systemu zieleni oraz parków rzecznych<sup>18</sup> odgrywających istotną rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Krakowa na każdym etapie rozwoju miasta.

W drugiej części badaniom szczegółowym poddano zapisy dokumentów planistycznych dotyczących Parku Rzeki Wisły (PRW) oraz lokalizacji mostów pieszych w jego obszarze. Analizą objęto także wytyczne i warunki konkursowe<sup>19</sup> w zakresie sytuowania mostów pieszych przez Wisłę. Dokonano również oceny decyzji planistycznych i ich wpływu na zmiany funkcjonalno-przestrzenne obszarów przyległych. Badania dotyczyły zarówno lokalizacji, jak i formy architektonicznej mostów pieszych w dolinie Wisły.

Trudność w wyznaczeniu najlepszego wariantu lokalizacji mostu pieszego, polega na tym, że w odróżnieniu od mostów kołowych i kolejowych, jego sytuowanie nie wynika z istniejącego układu sieci komunikacyjnej wyznaczonej przez drogi i tory. W praktyce mosty piesze są ściśle związane z geometrią i logiką ciągłości systemu ścieżek pieszych i rowerowych. Daje to większą swobodę lokalizacji, ale także stwarza trudności w podejmowaniu właściwych decyzji urbanistycznych.

Z przeprowadzonych badań wynika, że zdefiniowanie optymalnej lokalizacji mostów pieszych w przestrzeni śródmiejskiej wymaga wielu analiz. Dotyczą one między innymi:

- Formy architektonicznej mostów pieszych;
- Relacji przestrzennych Bulwarów Wiślanych z pozostałymi jednostkami strukturalnymi;
- Zagadnień kompozycyjnych i funkcjonalnych;
- Ochrony wartości przyrodniczych i kulturowych.

Uwzględniając powyższe kryteria przeanalizowano zapisy dotyczące Parku Rzeki Wisły (PRW), oraz wariantów lokalizacji mostów pieszych przez Wisłę w kolejnych dokumentach planistycznych powstałych na początku XXI wieku. Zostały one ujęte w poniższych materiałach planistycznych:

- Strategia Rozwoju Krakowa (2018r.);
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa (2014r.);
- Miejskowy plan zagospodarowania przestrzennego obszaru Bulwary Wisły (2013r.);
- Miejski Program Rewitalizacji Krakowa (2008r.);
- Miejski Program Rewitalizacji Krakowa (2017r.);
- Lokalny Program Rewitalizacji dla Starego Miasta (2008r.);
- Lokalny Program Rewitalizacji dla Zabłocia (2010r.);
- Warunki konkursów architektonicznych (SARP, 2006r.).

## 2. PARK RZEKI WISŁY W POWOJENNYCH DOKUMENTACH PLANISTYCZNYCH

W tej części artykułu autorka omawia kolejne powojenne plany rozwoju Krakowa, skupiając się na analizie systemu zieleni oraz korytarza doliny Wisły. Autorka pomija kwestie przekształceń sieci komunikacji i zabudowy, które także wpływały na zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej Krakowa (wykraczają one poza obszar tej publikacji).

Parki rzeczne wraz z systemem zieleni są elementami krystalizującymi strukturę funkcjonalno-przestrzenną Krakowa. Mosty piesze stanowią integralną część Parku Rzeki Wisły. Przypisuje się im również potencjał strukturotwórczy i krystalizujący. Zapisy dotyczące lokalizacji mostów pie-

<sup>18</sup> Autorka definiuje pojęcie „park rzeczny” jako znaczący w skali miasta układ przyrodniczy, wiążący elementy zagospodarowania przestrzennego pod względem ekologicznym i kompozycyjnym. Park Rzeki Wisły to główny ciąg zieleni publicznej związanej z Wisłą, obejmuje bulwary wraz z sąsiadującą zabudową.

<sup>19</sup> W 2006 r. władze miasta wraz z krakowskim oddziałem SARP, zorganizowały trzy konkursy architektoniczno-urbanistyczne na koncepcje mostów pieszo-rowerowych w lokalizacjach wiążących obszary: Kazimierz – Podgórze, Kazimierz – Ludwinów, Bulwar Czerwieński – Bulwar Poleski.

szych pojawiły się m. in. w Planie Ogólnym Krakowskiego Zespołu Miejskiego (1977), a później w Studium (2003, 2014).

System zieleni odgrywał istotną rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej Krakowa na każdym etapie rozwoju miasta. Na przestrzeni lat ulegał znaczącym przemianom, jednak konsekwentnie był kształtowany w formie klasycznego modelu promienisto-pierścieniowego. Jego szkielet realizował zasadę powiązania Plant, zieleni fortyfikacji austriackich i parków rzecznych z promienistym układem ciągów zielonych wzdłuż arterii komunikacyjnych. Po II Wojnie Światowej ta zasada była podtrzymywana, natomiast stopniowa zabudowa pierścieni zieleni doprowadziła do tego, że obecnie tereny te mają charakter wyspowy i można mówić jedynie o systemie parków rzecznych.

Dolina Wisły na przestrzeni lat ulegała także znaczącym przemianom - regulacje koryta rzeki oraz zasypywanie jej odnóg i dopływów determinowały zmiany funkcjonalno-przestrzenne. Pomimo tych przekształceń w każdym z powojennych planów zagospodarowania przestrzennego Krakowa<sup>20</sup> uwzględniano zasadę powiązania parków rzecznych z systemem nowo projektowanej zieleni.

Wśród licznych powojennych modeli rozwoju miasta, szczególnie ciekawa była koncepcja A. Ptaszyckiej (1958). Plan wyraźnie nawiązywał do modeli E. Howarda i K. Fritscha. Zasada kształtowania systemu zieleni opierała się na promienisto-pierścieniowym układzie wzbogaconym o zieleń rzeczna (ryc.1). W ten sposób autorka planu powiązała wspólnym pierścieniem zieleni Kraków i Nową Hutę. Wielokrotnie podkreślała także rolę zieleni i wody w mieście: *Specjalny nacisk kładziemy w mieście na wzajemne powiązanie zieleni i wody, wiedząc przecież dobrze, jak ogromnie efektywne skojarzenia widokowe można w tej dziedzinie osiągnąć; (...) postulat planu zagospodarowania jest poruszony już problem wody: wzbogacenie zielenią ciągów wodnych Wisły oraz potoków Rudawy, Wilgi, Białuchy i Dłubni* (Dobrzycki 1955, s.58)

W kolejnych planach, które częściowo nawiązywały do planu A. Ptaszyckiej, system zieleni nie był tak bogato rozbudowany. Wynikało to ze zmian w strukturze przestrzennej miasta, które uniemożliwiały stworzenie ciągłej siatki zieleni. Założenia planu S. Hagera, które w wielu aspektach odnosiły się do planu A. Ptaszyckiej, nie przypisywały jednak istotnej roli dolinie Wisły, traktując ją jako element środowiska naturalnego, a nie jako urządzony system zieleni parków rzecznych. Plan postulował promienisto-pierścieniowy układ zieleni, a także ochronę terenów zielonych szczególnie klina zachodniego.

W Planie Ogólnym Krakowskiego Zespołu Miejskiego (1977) system zieleni odgrywał kluczową rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Uwzględniał układ promienistych zielonych korytarzy wychodzących od Plant, na które nakładały się pierścienie zieleni fortecznej. Założenia modelu autorstwa K. Seiberta wywołały jednak dyskusję w środowisku urbanistów krakowskich. Jednym z głównych postulatów było – za przykładem Paryża i Budapesztu – usytuowanie ulicy szybkiego ruchu wzdłuż Wisły, izolując rzekę od ruchu pieszego. Idea ta wymusiła na autorach planu wyznaczenie poprzecznych powiązań pieszych, zaprojektowanych jako bezkolizyjne i wpisane w istniejącą sieć ciągów pieszych; pierwsze w miejscu obecnej kładki o. Bernatka, drugie u wylotu ul. Piekarskiej po stronie Kazimierza (ryc.2).

W kolejnym dokumencie opracowanym pod kierunkiem Z. Ziobrowskiego (1988) zieleń ukształtowano w formie promienistych osi wzdłuż: cieków wodnych, ciągów i skupisk zieleni wysokiej oraz zieleni towarzyszącej zabudowie wolnostojącej. Nie stanowiła ona jednak zintegrowanych ciągów rekreacyjnych. W aktualizacji planu przyjętej na początku lat 90. ubiegłego stulecia utrzymano zasadę kształtowania szkieletu zieleni w oparciu o ciek wodny wraz z zieleńią towarzyszącą o silnym potencjale, wiążącym rekreacyjną zieleń miejską z terenami podkrakowskimi.

Nowa idea kształtowania zieleni została zarysowana w Studium 2003r. Dokument wykazywał związki z założeniami Z. Ziobrowskiego. System zieleni oparto na szkielecie wyznaczonym przez parki rzeczne, wiążące wszystkie dzielnice miasta. *W przypadku Krakowa, również dlatego, że obejmuje ona [sieć hydrograficzna] wszystkie bez wyjątku dzielnice, zapewniając każdej z nich dostęp do zieleni nadrzecznej – lub jak kto woli „dostęp do morza”* (Böhm 2007, s.279). Rezygna-

<sup>20</sup> Mowa tu o kolejnych planach rozwoju miasta według koncepcji planistycznych: A. Ptaszyckiej (1958), S. Hagera (1967), K. Seiberta (1977), Z. Ziobrowskiego (1988), SUIKZP 2003, SUIKZP 2014, Strategii Rozwoju Krakowa (2018).



cja z układu promienisto-pierścieniowego wynikała z braku możliwości wykształcenia pierścieni zieleni związanych z fortyfikacjami, gdyż zostały one zabudowane. W dotychczas obowiązującym<sup>21</sup> Studium 2014r. powyższe założenia zostały podtrzymane. Zapisy jednoznacznie wskazują korytarz rzeki Wisły jako główną oś kompozycyjną miasta o funkcji „salonu miejskiego”. Podkreślają otwarty charakter Bulwarów Wiślanych o szczególnych walorach krajobrazowych, historycznych i kulturowych. Bardzo mocno akcentowana jest konieczność zachowania przedpola widokowego dla sylwety obiektów i zespołów zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki. W rzeczywistości PRW pełni coraz ważniejszą rolę w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta. Powiązania komunikacyjne i funkcjonalne w obszarze doliny Wisły wzmacniają jej reprezentacyjny charakter. Bulwary Wiślane są najdłuższym w Krakowie ciągiem pieszo-rowerowym, stanowiąc jedno z najatrakcyjniejszych miejsc widokowych w mieście, oferujących otwarcia widokowe w kierunku najważniejszych obiektów. Według wytycznych ujętych w Studium, należy zadbać o poprawę estetyki przestrzeni miejskiej poprzez *sieć obustronnych nadbrzeżnych ciągów pieszych i rowerowych; kładki piesze i rowerowe przez Wisłę* (Studium 2014, s.33). Dlatego w sposób szczególny podkreśla się ideę kształtowania geometrii systemu „zielonej mobilności”.

W Strategii Rozwoju Krakowa z 2018r. podtrzymuje się ideę parków rzecznych kształtowanych w formie wysokiej jakości przestrzeni rekreacyjnej, a także postuluje się projektowanie zieleni jako ulice-ogrody, wprowadzając pasy zieleni oraz uspokojenie ruchu. Jednym z nadrzędnych celów jest rewitalizacja zieleni oraz zwiększenie powierzchni nowych terenów dla rekreacji. Duży nacisk kładzie się na łączenie rozporoszonych elementów zieleni w zintegrowany system. Jedną z podstawowych dziedzin stanowiących o rozwoju miasta jest wzmacnianie zrównoważonej mobilności. Mosty piesze wpisują się w realizację przyjętych celów; są elementami infrastruktury zrównoważonej mobilności, a jednocześnie wiążą układy zieleni w zintegrowany system.

### **3. WARIANTY LOKALIZACJI MOSTÓW PIESZYCH – PROPRYTETY A USTALENIA PLANISTYCZNE**

Ta część publikacji poświęcona jest analizie obowiązujących dokumentów planistycznych w zakresie lokalizowania mostów pieszych. Zgodnie z ich zapisami w granicach śródmieścia Krakowa wpisano siedem mostów pieszych<sup>22</sup>(ryc.3). Uwzględniając - otwarty charakter bulwarów oraz ochronę krajobrazowo-widokową - autorzy kolejnych dokumentów doprecyzowali wytyczne dla formy architektonicznej mostów pieszych; ich konstrukcja nie może naruszać zabytkowych murów oporowych przy bulwarach, a także powinna być horyzontalna i neutralna, bez rozbudowanych struktur przesłaniających widok.

#### **3.1. Zwierzyniec – Dębniki**

Położenie mostu pieszego wiążącego Zwierzyniec z Dębnikami nie zostało dokładnie sprecyzowane. Spośród dokumentów planistycznych miejscowy plan dla obszaru „Bulwary Wisły” (2013) wskazuje lokalizację mostu pieszego w rejonie ujścia Rudawy do Wisły, na odcinku pomiędzy mostami Zwierzynieckim i Dębnickim. Wspomniany powyżej plan wyraźnie definiuje wytyczne dla formy architektonicznej mostu. Zgodnie z zapisami, powinna być neutralna, co jest uzasadnione nakazem *ochrony (...) sylwety klasztoru Sióstr Norbertanek wraz z zakolem Rudawy uchodzącej do Wisły* (mpzp obszaru „Bulwary Wisły” 2013, s.8).

#### **3.2. Stare Miasto – Dębniki**

Dla mostu pieszego, łączącego bulwary w sąsiedztwie Wzgórza Wawelskiego oraz Centrum Sztuki i Techniki Japońskiej „Manggha”, ogłoszono konkurs architektoniczno-urbanistyczny w 2006r. W regulaminie wyraźnie wskazano miejsce przyczółków po obu stronach Wisły; na lewym brzegu w rejonie ul. Bernardyńskiej, na prawym w bliskim sąsiedztwie mostu Grunwaldzkiego (ryc.4). Po-

<sup>21</sup> Na mocy ustawy z dnia 7 lipca 2023r. zadania Studium przejęła Strategia Rozwoju Gmin oraz zawarty w niej Model funkcjonalno-przestrzenny, a także nowy dokument „Plan Ogólny”. W Krakowie obowiązuje Strategia z dnia 7 lutego 2018r., która jest obecnie aktualizowana.

<sup>22</sup> Zrealizowano dotychczas dwa mosty piesze, trzeci jest obecnie w trakcie realizacji.

mimo bardzo konkretnych wytycznych lokalizacji mostu nie przyznano pierwszej nagrody. W uzasadnieniu werdyktu czytamy: *Możliwe jest znalezienie architektonicznego rozwiązania dla kładki, której współczesna forma wpisuje się poprawnie w kontekst miejsca, nie naruszając jego harmonii, ale żadna z prac nie dała satysfakcjonujących rozwiązań połączeń komunikacyjnych z Dębnikami* (SARP 2006). Zarówno Miejski Program Rewitalizacji Krakowa (2008) jak i LPR „Stare Miasto” (2008) zawierają zapisy zezwalające na lokalizację mostu pieszego w tym rejonie (projekt został zgłoszony przez jednostki samorządowe Miasta Krakowa). Argumentem dla tej lokalizacji była chęć poprawy dostępności obu bulwarów oraz kontynuacja procesu odwracania się miasta w stronę rzeki. Miejscowy plan dla obszaru „Bulwary Wisły” (2013) nie dopuszcza lokalizacji mostu pieszego pomiędzy mostami Dębnickim a Grunwaldzkim, Studium nie zawiera zapisów na temat mostów pieszych w tej lokalizacji.

### 3.3. Kazimierz – Ludwinów

Koncepcja powiązania Kazimierza z Ludwinowem została zarysowana w projekcie pod nazwą *Plan Działań dla Kazimierza (Kazimierz Action Plan)*<sup>23</sup>. Był to szandarowy projekt dotyczący ożywienia żydowskiej dzielnicy Krakowa. Głównym założeniem planu było powiązanie ciągami pieszymi przestrzeni publicznych i obiektów o szczególnych walorach kompozycyjnych (ryc.5). Wyznaczone osie zarysowały szkielet kompozycyjny, wskazując konieczność powiązania obu brzegów Wisły mostem na przedłużeniu ul. Skawińskiej. Autorzy planu nie dostrzegli wówczas potencjału powiązania Kazimierza z Podgórzem w miejscu obecnej kładki o. Bernatka.

Realizowany obecnie most pieszy, wiążący Kazimierz z terenami dawnego hotelu Forum, jest efektem konkursu architektoniczno-urbanistycznego zorganizowanego w 2006r. Regulamin nie definiował jednak dokładnej lokalizacji. Jediną wytyczną było usytuowanie mostu pomiędzy ulicami Skawińską i Wietora po stronie Kazimierza. Według zwyczajowej koncepcji autorstwa Biura Projektów Lewicki Łatak most miał stanąć na przedłużeniu ul. Wietora. Jednak przed przystąpieniem do procesu projektowego uchwalono miejscowy plan Ujścia Wilgi, który nie zezwalał na zaproponowaną lokalizację mostu. Zgodnie z zapisem planu, cypel utworzony przez Wisłę i Wilgę miał być przestrzenią dla zieleni. W tym przypadku zmiana w dokumentach planistycznych zaskakuje brakiem konsekwencji, uniemożliwiając realizację zwyczajowego projektu. W rezultacie nowa lokalizacja została wyznaczona na dwusiecznej kąta zawartego pomiędzy ulicami Skawińską i Wietora. Zmiana ta wymusiła korektę formy architektonicznej mostu. Zrezygnowano z wysokich akcentów po stronie Ludwinowa, ze względu na sąsiedztwo Kościoła pw. św. Michała Archaniola i św. Stanisława Biskupa na Skalce.

Zaproponowana forma architektoniczna to również przedmiot wielu kontrowersji. Rozbudowana przestrzenna konstrukcja, składająca się z trzech niezależnych platform, wydaje się być sprzeczna z zapisami Studium, wskazującymi nakaz *szczególnej ochrony (...) na: Zespół Wzgórza Wawelskiego, Skalkę, wieżę Ratuszową, oraz kościoły i wieże kościelne Starego Miasta i Stradomia oraz Kazimierza z ciągów widokowych na bulwarach wiślanych, poczynając od klasztoru Norbertanek pomost Kotłarski*, (Studium 2014, s.58). Zapisy miejscowego planu dla obszaru „Bulwary Wisły” (2013) uzasadniają odstępstwo od tej zasady: *nie dotyczy to realizacji projektu kładki „Kazimierz-Ludwinów”, wybranej na podstawie konkursu* (mpzp dla obszaru „Bulwary Wisły 2013, s.33). Jest to szczególnie ważne w kontekście bliskiego sąsiedztwa Kościoła na Skalce.

Budowa mostu pieszego w tym rejonie (wg Studium) to jeden z ważniejszych celów, realizujących założenia idei PRW. Zapisy nie wskazują jednak zdefiniowanej lokalizacji. W miejscowym planie kierunek powiązań jest taki sam, jak w rozwiązaniu konkursowym. Zapisy MPRK (2008) wskazują rejon lokalizacji bez dokładnego określenia przyczółków. Zgodnie z obowiązującą Strategią (2018) realizacja kładki pieszo-rowerowej Kazimierz-Ludwinów, to jeden ze strategicznych celów operacyjnych, ważny dla wykreowania powszechnie dostępnej, wysokiej jakości przestrzeni publicznej.

<sup>23</sup> Międzynarodowy projekt prowadzony przez zespoły autorskie z Krakowa, Edynburga i Berlina został wyróżniony opinią Europejskiej Rady Urbanistów w 1994r.

### 3.4. Kazimierz – Podgórze: Kładka o. Bernatka

Lokalizacja kładki o. Bernatka została bardzo precyzyjnie zdefiniowana we wszystkich dokumentach planistycznych. Most pieszy stanął na istniejących przyczółkach mostowych, w miejscu dawnego Mostu Podgórskiego w ciągu ulic Mostowa – K. Brodzińskiego. Jego realizacja stanowiła jedno z kluczowych działań w ramach pilotażowego projektu zawartego w LPR dla Starego Miasta (ryc.6). Wyznaczony w ten sposób kierunek stanowi kontynuację Drogi Królewskiej<sup>24</sup>.

### 3.5. Grzegórzki – Zabłocie

Zapisy dotyczące mostu pieszego w rejonie Galerii Kazimierz zawarto w miejscowym planie oraz LPR Zabłocie. W Lokalnym Programie Rewitalizacji konieczność powiązania Grzegórzek z Zabłociem uzasadniano dużym potencjałem rozwoju Zabłocia dzięki integracji komunikacyjnej z obszarem śródmiejskim. Powyższe dokumenty definiują warianty lokalizacji, jednak każdy z nich inaczej (ryc.7,8). Ustalenia planu wskazują lokalizację na przedłużeniu ul. Przemysłowej, lokalizacja zaproponowana w LPR jest przesunięta na wschód i sprawia wrażenie przypadkowej. W zapisach Studium autorzy zwrócili uwagę na ukształtowanie placu przed Galerią Kazimierz od strony bulwarów Wisły. Zrealizowana w 2023r. przeprawa piesza jest konstrukcją zintegrowaną z mostem kolejowym, wykonana w ramach modernizacji linii kolejowej, wiąże przystanek kolejowy „Zabłocie” z ul. Halicką po stronie Kazimierza.

### 3.6. Grzegórzki – Zabłocie I

W zapisach Studium czytamy: *Aranżacja parkowa nadbrzeży rzeki Wisły po stronie Grzegórzek i Zabłocia i budowa kładki pieszej spinającej te dawne dzielnice w rejonie projektowanego Centrum Muzyki* (Studium 2014, s.147). Nie podają one jednak wytycznych, ani skonkretyzowanych miejsc lokalizacji. Podobną formę zapisu zawiera *Miejscowy plan Bulwarów Wisły* (2013).

Lokalizacja mostu pieszego we wschodniej części Zabłocia i Grzegórzek była uzasadniona planami budowy Centrum Muzyki. Nowy kompleks obiektów - związanych z siedzibą Filharmonii, miejskich orkiestr i Akademii Muzycznej - był jednym z najważniejszych celów miasta. W 2013r. ogłoszono konkurs na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej. Zwycięski projekt zawierał także schemat mostu pieszego wiążącego Centrum Muzyki z rewitalizowanym Zabłociem. W związku ze zmianą przeznaczenia terenów pod inwestycję<sup>25</sup>, rozwiązania z 2013r. były nieaktualne. W 2017r. ogłoszono nowy konkurs. Zwycięska idea autorstwa F. Ghereggo nie uwzględniała powiązania obu brzegów Wisły w rejonie projektowanego kompleksu.

Zmiana lokalizacji Centrum Muzyki<sup>26</sup> w konsekwencji doprowadziła do usunięcia realizacji mostu pieszego z aktualizacji MPRK.

### 3.7. Dąbie – Płaszów

Zapisy dotyczące mostu pieszego w rejonie zakola Wisły zawiera jedynie miejscowy plan dla obszaru „Bulwary Wisły” (2013), nie definiuje on jednak dokładnej lokalizacji.

## 4. WNIOSKI

Przeprowadzone analizy potwierdzają brak konsekwencji w odniesieniu do kształtowania systemu zieleni w kolejnych planach rozwoju Krakowa. W efekcie zabudowa terenów zielonych uniemożliwiła kontynuację systemu zieleni w formie modelu promienisto-pierścieniowego. Tereny zielone mają charakter rozporoszony, w wyniku czego, obecnie główne obszary rekreacyjne Krakowa stanowi zachodni klin zieleni oraz PRW. Zapisy dokumentów planistycznych potwierdzają ideę rozwoju

<sup>24</sup> Ukształtowany historycznie układ głównych przestrzeni publicznych był podstawowym ciągiem pieszym historycznego centrum Krakowa. Wyznaczony na osi północ-południe kierunek stanowił kryterium rozwoju struktury śródmieścia.

<sup>25</sup> Część obszaru wyznaczono na inwestycję parku miejskiego. Zmiana proporcji powierzchni terenów przeznaczonych pod zabudowę Centrum Muzyki i Park Grzegórzki uniemożliwiła realizację zwycięskiej koncepcji.

<sup>26</sup> Obecnie lokalizację Centrum Muzyki przeniesiono na Cichy Kącik.

korytarza Wisły, kształtowanego jako wysokiej jakości przestrzeń publiczną w formie „salonu miejskiego”.

Badania szczegółowe nad wariantami lokalizacji mostów pieszych zawartymi w dokumentach planistycznych wskazują na brak koordynacji i niespójność ich zapisów. Wyniki analiz szczegółowych przedstawiono w tabeli zbiorczej (tab.1). Zawiera ona zestawienie kierunków powiązań pieszych na tle analizowanych dokumentów planistycznych.

Tab. 1. Warianty lokalizacji mostów pieszych według dokumentów planistycznych. Źródło: opracowanie autorki.

Kierunki powiązań	Zwierzyniec - Dębniki	Stare Miasto - Dębniki	Kazimierz - Ludwinów	Kładka o. Bernatka	Grzegórzki - Zabłocie	Grzegórzki - Zabłocie I	Dąbie - Płaszów
Strategia (2018)	brak	brak	Z			brak	brak
Studium (2014)	brak	brak	NZ		NZ	NZ	brak
MPZP (2013)	NZ		Z		Z	NZ	NZ
MPRK (2008)	brak	NZ	NZ	Z	NZ	NZ	
MPRK (2017) <sup>27</sup>	brak	brak	brak		brak	brak	
LPR „Stare Miasto” (2008)	brak	NZ	Z	Z			
LPR „Zabłocie” (2010)					Z	brak	

Pola określone symbolem „Z” oznaczają zdefiniowane warianty lokalizacji mostów pieszych, oznaczone symbolem „NZ” – niezdefiniowane. Słowo „brak” oznacza, że nie ma zapisów w zakresie mostów pieszych, puste pola oznaczają, że dokument nie dotyczy danej lokalizacji.

Niewątpliwie wszystkie zaproponowane warianty lokalizacji mostów pieszych powinny być ujęte w zapisach Strategii, miejscowych planach oraz w programach rewitalizacji. Rekomenduje się, aby w dokumentach, określających strategię rozwoju wskazać rezerwy terenowe dla infrastruktury przyszłych powiązań pieszych i rowerowych. Dotychczasowe studia materiałów planistycznych pozwalają stwierdzić, że zapisy dotyczące mostów pieszych niewiele wnoszą w zakresie definiowania kierunków powiązań, wskazując jedynie obszary ich lokalizacji. Interpretacja dokumentów planistycznych pozwala jednak ustalić kolejność realizacji mostów pieszych; im mocniejsza podbudowa planistyczna, tym większa potrzeba budowy mostów pieszych (ryc.9).

Mosty piesze zlokalizowane w centralnej części śródmieścia mają najmocniejszą podbudowę planistyczną. Kładka o. Bernatka mając najmocniejszą podbudowę została zrealizowana w pierwszej kolejności. Z perspektywy czasu obserwuje się rozbieżności pomiędzy priorytetami zawartymi w dokumentach, a rzeczywistą kolejnością realizacji mostów pieszych.

Zgodnie z przyjętą metodą kolejny most pieszy powinien powiązać Kazimierz z Ludwinowem. W rzeczywistości jego realizację poprzedziła budowa mostu pieszego, łączącego Kazimierz z Zabłociem. Realizacja mostu pieszego we wschodniej części Grzegórzek i Zabłocia była również przedmiotem zapisów wielu dokumentów planistycznych, ale ze względu na zmianę lokalizacji Centrum Muzyki działania te są nieaktualne.

Wskazane tutaj lokalizacje traktowane są w kategorii rezerw. Ich kolejność będzie zależała od przyjętej strategii rozwoju, a także konfiguracji elementów zagospodarowania przestrzennego.

## BIBLIOGRAPHY

APPP (2007) Autorska Pracownia Projektowo-Plastyczna Getter A. Konkurs architektoniczno-urbanistyczny na projekt kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę wraz z zagospodarowaniem jej przyczółków w rejonie

<sup>27</sup> Aktualizacje MPRK w kolejnych latach nie wniosły zmian w zakresie zapisów dotyczących mostów pieszych.

- bulwarów Czerwieński – Poleski w Krakowie. <https://getter.pl/pracownia/projekty-2007-krakow/> (dostęp: 08-01-2024).
- Böhm, A. (2007) „System Parków Rzecznych w Krakowie”, [w:] *Doliny rzeczne przyroda-krajobraz-człowiek*, Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego T. VII, Sosnowiec, s.277-284.
- Dobrzycki, J. (red.), (1955) *Zieleń Krakowa*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Flaga, A. (2011) *Mosty dla pieszych*, Kraków.
- Gehl, J. (2014) *Miasta dla ludzi*, Wydawnictwo RAM, Kraków.
- Giedion, S. (1968) *Przestrzeń, czas i architektura*, Warszawa.
- Kazimierz Action Plan (1994) A European Union ECOS funded project carried out by the Cities of Kraków, Edinburgh & Berlin, oprac. zbiorowe (red.) D. Cameron i Z. Zuziak z zespołem, Viator, Kraków.
- Kompleksowy program rozwoju zieleni miejskiej dla Krakowa* (1996), praca zbiorowa, Kraków.
- Korbel W. (2014) „Możliwości realnego kształtowania współczesnych przestrzeni miejskich w świetle krajowych uregulowań planistycznych”, [w:] *Kształtowanie współczesnej przestrzeni miejskiej*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa.
- Korbel W. (2015) „Skuteczność strategicznego planowania przestrzennego gmin w kontekście istniejącego i projektowanego w Polsce prawa planowania przestrzennego”, [w:] *Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej* (red.) A. Mesjasz-Lech, Częstochowa.
- Kosiński, W. (2012) „Architektura w dawnym i współczesnym krajobrazie Krakowa – na tle najnowszych przekształceń miast”, [w:] *Przestrzeń i forma'17*, Szczecin.
- Lynch, K. (1990) *The Image of the City*, The MIT Press, Cambridge.
- Pancewicz Ł. (2012) *Znaczenie przedsięwzięć urbanistycznych o dużej skali jako narzędzia kształtowania polityki rozwojowej miast oraz możliwości jego zastosowania w Polsce, rozprawa doktorska*, Gdańsk.
- Ptaszycka, A. (1950) *Przestrzenie zielone w miastach*, Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Poznań.
- Ptaszycka, A. (1957) *Kraków – studia nad rozwojem miasta*, Wydawnictwo Literackie w Krakowie, Kraków.
- Purchla, J. (1990) *Jak powstał nowoczesny Kraków*, Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Purchla, J. (2000) „Dziedzictwo a rozwój”, [w:] *Dziedzictwo a rozwój. Doświadczenie Krakowa*, Międzynarodowe Centrum Kultury w Krakowie, Kraków.
- Sarga, A. (2014) „Wpływ kładki „Bernatka” na strukturę funkcjonalno-przestrzenną krakowskiego Kazimierza i Podgórze”, *Przestrzeń i Forma' 21*, Szczecin.
- SARP oddział w Krakowie, *Regulamin konkursu na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę „Kazimierz – Ludwinów” w Krakowie*, (2006) Kraków.
- SARP oddział w Krakowie, *Regulamin konkursu na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę „Kazimierz – Podgórze” w Krakowie* (2006) Kraków.
- SARP oddział w Krakowie, *Regulamin konkursu na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę wraz z zagospodarowaniem jej przyczółków w rejonie: Bulwar Czerwieński – Bulwar Poleski w Krakowie* (2006) Kraków.
- SARP oddział w Krakowie, *Rozstrzygnięcie konkursu na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę „Kazimierz – Podgórze” w Krakowie* (2006), Kraków.
- SARP oddział w Krakowie, *Rozstrzygnięcie konkursu na opracowanie koncepcji architektoniczno-urbanistycznej kładki pieszo-rowerowej przez Wisłę wraz z zagospodarowaniem jej przyczółków w rejonie: Bulwar Czerwieński – Bulwar Poleski w Krakowie* (2006) Kraków.
- Strategia Rozwoju Krakowa. Tu chcę żyć. Kraków 2030 (2018) [https://strategia.krakow.pl/o\\_strategii/252802\\_2214,komunikat,strategia\\_rozwoju\\_krakowa\\_2030\\_-\\_dokument\\_i\\_folder.html](https://strategia.krakow.pl/o_strategii/252802_2214,komunikat,strategia_rozwoju_krakowa_2030_-_dokument_i_folder.html) (accessed: 15-11-2023).
- Tölle A. (2010) *Restrukturyzacja miejskich obszarów nadwodnych, Aspekty urbanistyczne, zarządzające i społeczno-kulturowe*, Biuletyn Instytutu Geografii Społecznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna nr 10, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Uchwała Nr CXIII/1156/06 Rady Miasta Krakowa z dnia 28 czerwca 2006 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Zabłocie”, Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 559, poz. 3534, Kraków.
- Uchwała Nr LIII/673/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 października 2008 r. w sprawie przyjęcia Lokalnego Programu Rewitalizacji Starego Miasta.

- Uchwała Nr XC/1193/10 Rady Miasta Krakowa z dnia 13 stycznia 2010 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Programu rewitalizacji i aktywizacji poprzemysłowego obszaru Zabłocia.
- Uchwała Nr XXX/362/11 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Dębniki”, Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego Nr 551, poz. 5820, Kraków.
- Uchwała Nr LXXXI/1240/13 Rady Miasta Krakowa z dnia 11 września 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru „Bulwary Wisły”, Dziennik Urzędowy Województwa Małopolskiego, Kraków, poz. 5685.
- Uchwała Nr LIII/672/08 Rady Miasta Krakowa z dnia 8 października 2008 r. w sprawie przyjęcia Miejskiego Programu Rewitalizacji Krakowa.
- Uchwała Nr CXII/1700/14 Rady Miasta Krakowa z dnia 9 lipca 2014 r. w sprawie uchwalenia zmiany "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa".
- Uchwała Nr LIX/1288/16 Rady Miasta Krakowa z dnia 7 grudnia 2016 r. w sprawie przyjęcia Miejskiego Programu Rewitalizacji Krakowa, Kraków.
- Wejchert, K. (1984) *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Zachariasz, A. (2009) „Kształtowanie najbliższego otoczenia Wisły w centrum Krakowa – historia i współczesność”, [w:] *Kwartalnik „Architektura Krajobrazu: Studia i Prezentacje”*, Zeszyt 4, (red.) A. Drapella–Hermansdorfer, Wyd. Akademia Rolnicza i Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, Wrocław, s.10-20.
- Zin, W. (red.), (1986) *Zabytki urbanistyki i architektury w Polsce. Odbudowa i konserwacja*, Tom 1, Wydawnictwo „Arkady”, Warszawa.
- Ziobrowski Z., Rębowska A. (red.), (2001) *Wstęp do urbanistyki operacyjnej*, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Kraków.
- Zuziak, Z. K. (2017) „Konstrukcje urbanistyczne a planowanie metropolitalne”, [w:] Węclawowicz-Bilska, E. (red.), *Nowe idee w planowaniu rozwoju terytorialnego. T. 2, Problemy obszarów metropolitalnych i wielkich miast*, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Kraków, s.17-44.
- Zuziak, Z. K. (i inni) (2018), *Konstrukcja Urbanistyczna Krakowa. Rola śródmieścia a korytarze rozwoju – jako wskazanie do opracowania kierunków rozwoju dla sporządzanego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa* Kraków.
- Zuziak, Z. K. (2004) *Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne w strefach śródmiejskich*, [w:] Markowski Tadeusz (red.), „Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni”, Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, Zeszyt 210, Warszawa.

## AUTHOR'S NOTE

Academic teacher at the Department of Spatial Planning, Urban and Rural Design, Faculty of Architecture, Krakow University of Technology. In her scientific works, she discusses issues related to the role of pedestrian and bicycle bridges in the revitalization processes of the city centers, as well as their impact on functional and spatial changes in the context of building the urban structure of cities.

## O AUTORZE

Nauczyciel akademicki w Katedrze Planowania Przestrzennego, Projektowania Urbanistycznego i Ruralistycznego Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej. W swoich pracach naukowych porusza problematykę związaną z rolą mostów pieszo-rowerowych w procesach rewitalizacji śródmieść, a także ich wpływ na zmiany funkcjonalno-przestrzenne w kontekście budowania konstrukcji urbanistycznej miast.

Contact | Kontakt: [aneta.synowiec@pk.edu.pl](mailto:aneta.synowiec@pk.edu.pl)