

PAWEŁ KURTYKA

Mgr inż. arch.
e-mail: kurtyka.pawel@yahoo.pl

UTRACONA SZANSA MIEJSKOŚCI – TEREN POWOJSKOWY „NOWEGO MIASTA” W KRAKOWIE

LOST CHANCE FOR URBANITY: POSTMILITARY AREA OF „NEW CITY” IN CRACOW

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest analiza potencjału oraz podjętych decyzji urbanistycznych i projektowych, dotyczących obszaru pomiędzy ul. Rakowicką i Wita Stwosza w Krakowie. Artykuł osadzono w kontekście wiedzy z zakresu zagadnień dotyczących przestrzeni publicznych i ich związków z miejskością oraz dziedzictwem i jego potencjałem. Istotnym zagadnieniem jest analiza wpływu bliskości Dworca Głównego na potencjalne zagospodarowanie obszaru. Artykuł rozpatruje sposób wpięcia terenu w sieć przestrzeni publicznych miasta i sformułowania programu użytkowego oraz możliwość stworzenia nowego węzła miejskości.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, miejskość, ul. Rakowicka, teren powojenny, dziedzictwo, potencjał, przestrzenie publiczne, węzły mobilności.

ABSTRACT

The aim of the article is to analyze the potential and urban/ design decisions concerning the area between Rakowicka Street and Wita Stwosza Street in Cracow. The article is embedded in the context of knowledge related to public spaces and their relations with urbanity as well as cultural heritage and its potential. An important issue was to analyze the impact of the proximity of the Main Railway Station on the potential development of the area. The article examines the way in which the area was connected to the city's public space network, the formulation of the space-use program and the possibility of creating a new urban node.

Keywords: revitalization, urbanity, Rakowicka Street, postmilitary area, heritage, potential, public spaces, mobility nodes.

1. POTENCJAŁY MIEJSKOŚCI

Przestrzenie publiczne są kwintesencją miejskości¹. Wiążą się ze społecznym użytkowaniem otoczenia, którego generatorem staje się atrakcyjny program funkcjonalny². Dobra przestrzeń publiczna posiada

cechy, które ją wyróżniają i umożliwiają identyfikację, nadając tożsamość³, jest istotą miasta. Charakter miejsca kształtuje się dzięki czerpaniu z jego historii i przy użyciu rozwiązań z zakresu architektury i urbanistyki, które nadają tożsamość i tworzą konstrukcję urbanistyczną⁴. Te działania szczegól-

¹ Wejchert K., Elementy kompozycji urbanistycznej, Warszawa 1984; Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 23 marca 2003 r.

² Gehl J., Miasta dla ludzi, Kraków 2014, s. 3- 7; Gyurkovich J., Miejskość miasta, Czasopismo Techniczne, z. 2-A/

2007, s. 105.

³ Rossi A., The architecture of the city, MIT 1984, s. 29; K. Lynch, The image of the city, MIT 1990, s. 46-91.

⁴ Zuziak Z. Urbanistyka i dziedzictwo kultury. Strategie, aktorzy i struktury w labiryntach miejskości,

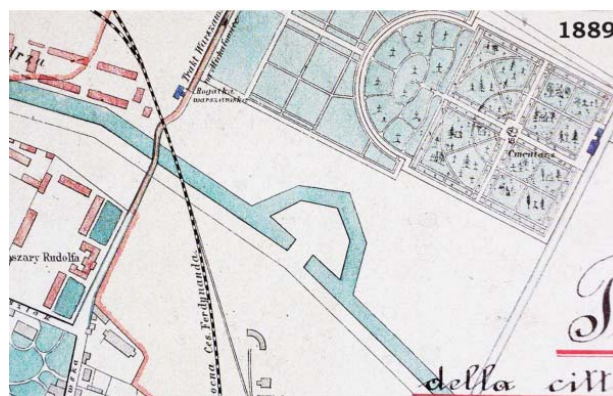
nej istotności nabierają przy procesach rewitalizacyjnych⁵.

Współcześnie, obszary o dobrej przestrzeni publicznej kojarzone są z przestrzeniami wielofunkcyjnymi, zdominowanymi przez ruch pieszy, z aktywnymi parterami budynków i uwolnieniem od dominacji samochodowej. W momencie gdy cechy te łączą się z dostępnością komunikacyjną tworzy się miejsce węzłowe – strategiczny punkt w mieście⁶.

Tradycyjny model zabudowy miasta europejskiego⁷ został poddany krytyce w wieku XX. Hierarchiczna struktura miejsc i przestrzeni uległa dekonstrukcji. W nowoprojektowanych strefach śródmiejskich szczególnie zaznaczył się brak miejsc charakterystycznych i brak lokalnej tożsamości⁸. W ślad za tym nastąpił zanik kulturotwórczych właściwości przestrzeni publicznych. To do czego dziś wielu dąży, wiąże się z powrotem do tradycyjnego pojmowania zasad rządzących przestrzenią miast⁹.

Przy wdrożeniu dobrych rozwiązań projektowych przestrzeń publiczna współczesnego miasta staje się miejscem spotkań, przestrzenią kultury, wypoczynku, a co najważniejsze takim, do którego przybysze i mieszkańcy przybywają chętnie. Dochodzi do prawdziwych interakcji między ludźmi – jest to kwintesencja miasta¹⁰. Jest to przestrzeń dająca jej projektantom szansę na stworzenie więzi kulturowej między człowiekiem a jego otoczeniem.

To co zapewnia uniwersalny sukces, to stworzenie obszaru o czytelnej strukturze urbanistycznej, który jest charakterystyczny, ma łatwe do identyfikacji przestrzenie publiczne i określone cechy krajobrazowe: ulice i place jak również dzieła architektury będące czytelną, mocną formą. Jeśli przyjmujemy te uniwersalne zasady, upoważnia nas one do zadania pytań o decyzje dotyczące



Il. 1. Fortyfikacje na analizowanej działce w 1889 r. (Kraków: Atlas Historyczny Miast Polski).

Ill. 1. Military fortifications on the plot (1889).

rozwoju analizowanego obszaru. Jakie charakterystyczne cechy ukształtowania zostały zaproponowane przez właścicieli gruntów i regulatora (Urząd Miasta) na rzeczonym terenie? Jak wpięto teren w sieć przestrzeni publicznych? Jak wyróżniono go w sekwencji za pomocą charakterystycznych elementów ułatwiających identyfikację? Czy wykorzystano tradycję miejsca aby nadać cechy tożsamości oraz czy stworzono atrakcyjną architekturę? Przy użyciu jakich narzędzi przestrzeń została oddana w użytkowanie pieszym, czy będzie charakteryzowała się atrakcyjnym programem funkcjonalnym?

2. POTENCJAŁ DZIEDZICTWA

Przedmiot analizy zajmuje obszar o pow. 15,6 ha po wschodniej stronie Dworca Głównego. Pomiędzy dworcem a działką istnieje silna bariera, którą tworzy ul. Wita Stwosza, tzw. „druga obwodnica Krakowa”. Granicę S tworzy mur Klasztoru Karmelitańskich Bosych zaś N-E terenu stanowi mur Cmentarza Rakowickiego. Te dwie równoległe do siebie bariery wpływają na możliwe kierunki otwarcia urbanistycznych. Pierwsze jest możliwe na granicę S-E, którą tworzy ul. Rakowicka, z wprowadzającymi istotny kontekst budynkami: Uniwersytetu Ekonomicznego oraz koszar wojskowych¹¹. Ta spokojna ulica posiada infrastrukturę tramwajową.

W analizowanej części Krakowa dzisiejsze kluczowe węzły mobilności i miejskości oraz zieleni¹² wiążą swoją przeszłość z infrastrukturą wojskową i łańcuchem obiektów o przeznaczeniu militarnym¹³.

Wiadomości Konserwatorskie 43/2015, s.20.

⁵ Zuziak Z. Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej, Kraków 1998, s. 13

⁶ Lynch K., The image of the city, s. 12; Zuziak Z., Strategiczne węzły w przestrzeni przepływów, Czasopismo Techniczne PK, 1-A/2011, s. 45

⁷ Zasady projektowania przestrzeni publicznych w tradycji europejskiej patrz m.in.: Sitte C., The birth of modern city planning, New York 2015, Sitte C., The art. Of building cities, Mansfield, 2013; idea: Sennett R., Ciało i kamień. Człowiek i miasto w cywilizacji zachodu, Warszawa 2015.

⁸ Sennett R., Upadek człowieka publicznego, Warszawa 2009, s. 26-32.

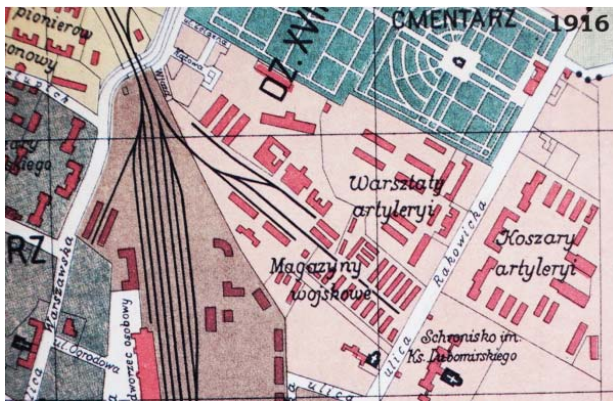
⁹ Można wymienić prądy takie jak „New Urbanism” (www.newurbanism.org, dostęp: 10.04.2017); paradygmat „Transit Oriented Development” (Dittmar F, G. Ohland, The new transit town. Best practices in transit oriented development, Washington DC 2009, s. 22; www.tod.org: dostęp: 22.04.2017).

¹⁰ Gyurkovich J., Miejskość..., s. 107.

¹¹ Dawniej Koszary Generała Bema,

¹² Zieleni patrz: Bogdanowski J. (<http://www.twierdza.art.pl/bogdanowski.htm>, dostęp: 25.04.2017)

¹³ Więcej: Piwowski J., Mury które broniły Krakowa, Kraków 1991; Bogdanowski J., Fortyfikacje Austriackie na terenie Galicji w latach 1850-1914, Kraków 1993, Bogda-



Il. 2. Działka w roku 1916 (Kraków: Atlas Historyczny Miast Polskich).

Ill. 2. The plot in 1916.

Równie istotą decyzją wpływającą na strukturę urbanistyczną miasta od XIX w. było powstanie sieci punktów akcyzowych (1810 r.). Linia akcyzowa miała formę nasypu zabezpieczonego płytką fosą¹⁴.

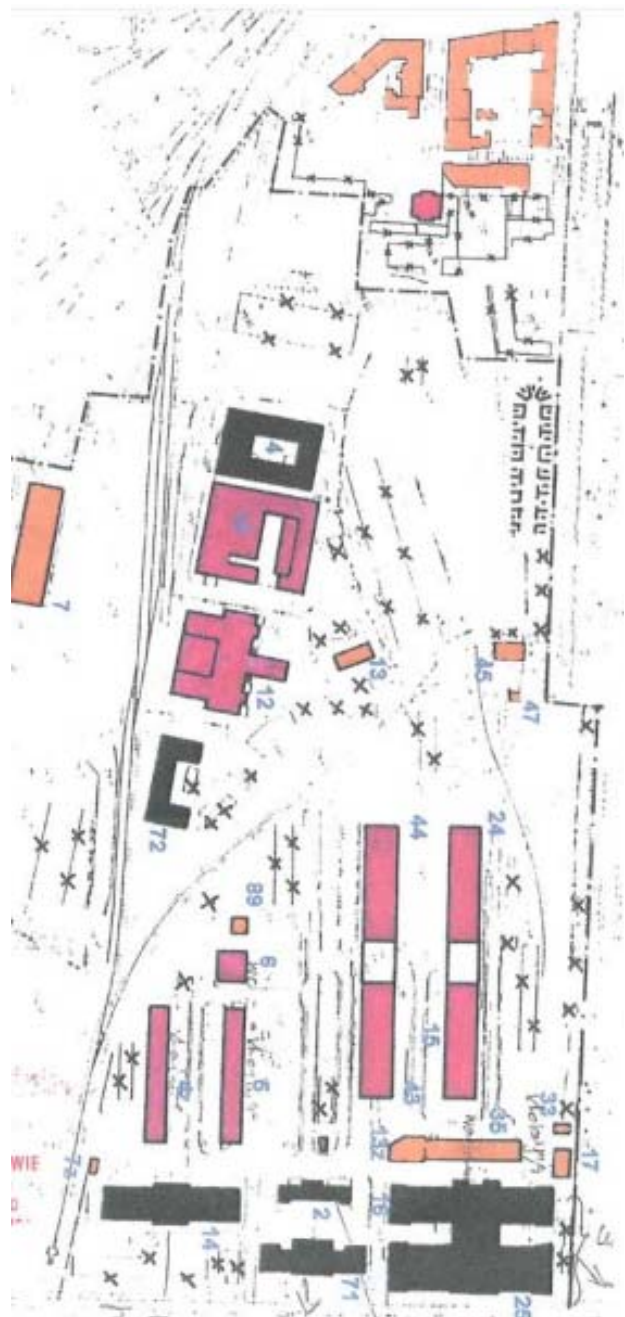
Historia wojskowego użytkowania terenu działki przy ul. Rakowickiej rozpoczyna się podczas prac fortyfikacyjnych prowadzonych przez gen. Tadeusza Kościuszkę. Wykorzystując te umocnienia, po III rozbiórze Rzeczypospolitej (1795 r.), Austriacy rozbudowali pierścień fortyfikacji, w skład którego wchodzi pas infrastruktury wojskowej od Ronda Mogińskiego w kierunku Fortu Kleparz. Bastion nr IV pośrodku analizowanego terenu powstał w latach 1856 – 1859. Pod koniec lat 80. XIX w. podjęto decyzję o przeniesieniu linii fortyfikacyjnej za cmentarz Rakowicki – z powodu zadrzewienia, które miało ograniczać widok. Po tych zmianach obszar pozostał w rękach wojska i pełnił funkcje magazynowe (1884-1887). Znajdowały się tam ponadto koszary artyleryjskie (1895-1914). Po wybudowaniu tej infrastruktury wojska austriackie przenieśli się tu z wcześniej zajmowanych kwater na zamku wawelskim¹⁵.

Budynki połączone były z siecią kolejową głównego dworca kolejowego za pomocą bocznic (nie istniała S-W granica działki, gdzie dziś znajduje się ul. Wita Stwosza). Na N (za obecną ul. Listopada

nowski J., Warownie i zielen twierdzy Kraków, Kraków 1979,

¹⁴ Linia nie służyła do obrony ale do pobierania opłat za przejazd i towary. Straciła status ostatecznie w 1923 r., ustanowiono jednolite przepisy podatkowe II RP i wyeliminowano cła wewnętrzne. Więcej: Dettloff, P., Dawne rogatki miejskie Krakowa, 2010, Rocznik Krakowski, t. LXXVI.

¹⁵ Stacjonował tu 2 Galicyjski Pułk Artyleryjski i 1 Pułk Artylerii im. księcia Sergiusza Michałowicza. Rymarczyk A., Inwentaryzacja architektoniczna budynku nr 14 przy ul. Rakowickiej 22 w Krakowie, Dokumentacja nieruchomości w AMW, dostęp: 30.09.2016.



Il. 3. Zabytkowe lub znajdujące się pod ochroną konserwatorską budynki na działce (za: Skan decyzji o wpisaniu elementów kompleksu artyleryjskiego przy ul. Rakowickiej do rejestru zabytków, Materiały wewnętrzne AMW).

Ill. 3. Map of historic or protected buildings in the conservator's office registry.

29) znajdowały się koszary pionierów (w 1920 r. Koszary im. Hetmana Żółkiewskiego). Obecne budynki Politechniki Krakowskiej pełniły wówczas funkcję koszar, nosząc imię Hetmana Sobieskiego.

Obszar stracił funkcje wojskowe po II wojnie światowej. Po upadku komunizmu, w wyniku restrukturyzacji majątku Wojska Polskiego, został podzielony pomiędzy dwie rządowe Agencje

– Wojskową Agencję Mieszkaniową oraz Agencję Mienia Wojskowego¹⁶.

W obszarze analizy znajdują się cztery budynki odnotowane w rejestrze urzędu konserwatorskiego, których potencjał mógł być wykorzystany dla stworzenia tożsamości miejsca¹⁷:

1. Budynek magazynowy usytuowany równoległe do ul. Rakowickiej (nr 14), wprowadzony do Rejestru jako „Magazyn Artylerii Czasopism „Zbrojownia”. Został zbudowany około 1880 roku.
2. Budynek magazynowy (nr 4), obecnie siedziba Muzeum Armii Krajowej¹⁸, zbudowany przed 1914 r. Jego piwnica odgrywała rolę magazynu żywności – podziemna część budynku jest większa niż nadziemna¹⁹.
3. Budynek nr 10, znajdujący się obok Muzeum, zbudowany został przed 1900 r. Jest połączony tunelem podziemnym z Muzeum. W wytycznych konserwatora dopuszcza się podwyższenie budynku o jedną kondygnację. Pierwotną funkcją była chłodnia żywności.
4. Budynek nr 12, położony obok budynku nr 10, wybudowany przed rokiem 1890 – jest najstarszy na działce. Prawdopodobnie zostały do jego konstrukcji użyte elementy dawnego bastionu. Budynek został rozbudowany w okresie między I i II WŚ. Na północ od budynku znajdują się relikty bastionu, wyburzone po 1890 roku²⁰.

Bliskość kompleksu infrastrukturalnego Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK), będącego kluczowym węzłem mobilności Krakowa stanowi o potencjale vitalności obszaru²¹. Idea



Il. 4. Fragment dotyczący obszaru nr 8 – Nowe Miasto – Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Krakowa (za: bip.krakow.pl)

Ill. 4. The Study of Preconditions and Directions of Development: area no. 8 – New City.

KCK oraz hasła „Nowe Miasto” miała na celu wygenerowanie nowego węzła miejskości – ośrodka konkurencyjnego do Rynku Głównego ale pozostającego w obrębie centrum. W 1966 r. przedstawiono pierwsze założenia rozwoju tego obszaru miasta (wynik konkursu SARP): zintegrowanie różnych środków transportu, zmodernizowanie infrastruktury, domknięcie wewnętrznej obwodnicy miasta, wprowadzenie szybkiej linii tramwajowej (w tunelu) oraz zaprojektowanie nowych budynków w sposób umożliwiający integrację obu stron torów kolejowych. Oś ul. Pawiej była główną wytyczną dla projektowania W strony KCK. Pełne wdrożenie koncepcji mogło zostać zrealizowane dopiero po zmianie ustroju politycznego. Obszar centralny KCK – centrum handlowe wraz z nowym dworcem oraz W część, której oś stanowi ul. Pawia, z wieloma, nie zawsze udanymi modyfikacjami, zrealizowały zbliżoną do pierwotnej koncepcji ideę. Udało się połączyć stronę zachodnią i wschodnią, stworzyć mocne połączenie galerii handlowej i HUB-u transportowego oraz zabudować oś ul. Pawiej budynkami urbanistycznie wpisującymi się w kwartały zabudowy tej części miasta. Zupełnie inna sytuacja wytworzyła się po E stronie KCK, gdzie nie podjęto działań przełamujących barierę ul. Wita Stwosza a proces inwestycyjny przez długi czas nie był prowadzony.

¹⁶ Podział nieruchomości powojkowych – patrz: Jarczewski W, M. Kuryło. Rewitalizacja terenów powojkowych, w: *Przestrzenne aspekty rewitalizacji*, Jarczewski W. (red), s. 243-296. Kraków, 2009. Analizowana działka stanowi obszar o historycznie (od XVIII w.) utrwalonej funkcji o charakterze wojskowym. AMW nie była gotowa na przeprowadzenie procesu rewitalizacji terenów powojkowych w centrach miast. Zagospodarowywała tereny przez prosty podział własnościowy, bez tworzenia wizji późniejszego użytkowania, co niestety oznaczało sprzedawanie działki po cenie niższej od potencjalnej.

¹⁷ Decyzja w sprawie do Rejestru Zabytków kompleksu magazynów artyleryjskich przy ul. Rakowickiej, wydana przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, dokument w zasobie AMW, dostęp 15.09.2016.

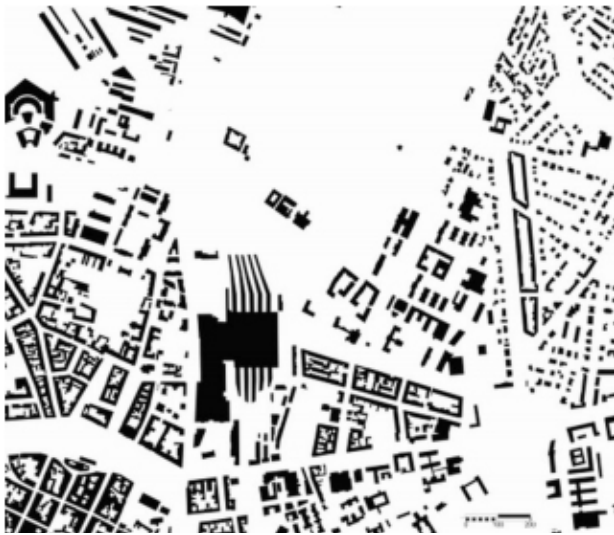
¹⁸ Więcej: <http://www.muzeum-ak.pl/>, dostęp: 17.04.2017

¹⁹ Teza J. Bogdanowskiego: w czasie I wojny światowej znajdowało się tu dowództwo wojskowe Twierdzy Kraków.

²⁰ Wytyczne pochodzące z oficjalnej korespondencji pomiędzy AMW a Urzędem Miasta, zasób AMW, dostęp: 12.09.2016.

²¹ Rozwój KCK patrz: Zuziak Z., *Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne w strategiach śródmiejskich*, w: Tadeusz Markowski (red.), *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej*

przestrzeni, 2004, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 210, Jubileuszowy z okazji 45-lecia KPZK PAN, Warszawa.



Il. 5. Analiza struktury miasta wokół terenu działki z uwzględnieniem I etapu inwestycji Novum Apartments (oprac. autor).

Ill. 5. City structure analysis including 1st stage of Novum Apartments investment (by author).

3. IDEA

W Studium UiKZ obszar figuruje pod nr 8 i nazwą „Nowe Miasto”. Jego charakter powinien być metropolitalny i ponadlokalny, zakłada budowę wielofunkcyjnych budynków usług i mieszkalnych wielorodzinnych z usługami (UM). Nie sporządzono Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Dopuszczono zabudowę w formie kwartałów, w tym śródmiejski typ zabudowy. Powierzchnia biologicznie czynna wynosić powinna min. 30%. Dla terenów oznaczonych jako UM maksymalna wysokość budynków wynosi 25 metrów. Cały obszar znajduje się w strefie buforowej obszaru wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO i jest objęty koniecznością ochrony wartości kulturowych (z wyłączeniem budynku Unity Center 102,5 m), ochrony sylwety miasta oraz znajduje się w strefie nadzoru archeologicznego. Nowe budynki w sąsiedztwie obiektów zabytkowych powinny mieć proporcję i skalę odzwierciedlającą szacunek dla architektury historycznej i jej kontekstu²².

Analizowany obszar w swoim otoczeniu sąsiaduje z różnymi formami zabudowy:

- tradycyjne budynki plombowe w układzie kwartałowym – historyczne i współczesne;
- domy jednorodzinne w układach kwartałowych;
- XIX w. struktury koszarowe;

²² Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Krakowa (<https://www.bip.krakow.pl/?id=48>, dostęp 19.03.2017).



Il. 6. Propozycja struktury zabudowy na analizowanym obszarze (oprac. autor).

Ill. 6. Proposed investment structure (by author).

- obiekty wielkogabarytowe – Fort Kleparz, Galeria Krakowska, Dworzec Główny;
- budynki magazynowe;

Można rozpoznać kierunki konstrukcji urbanistycznej układów pochodzących z XIX w. W tym aspekcie budynki dzisiejszej Politechniki Krakowskiej powiązane są z koszarami zlokalizowanymi w pobliżu ul. Rakowickiej. Ta oś jest wzmocniona kierunkiem granicy cmentarza. Układ sieci istniejącego systemu transportowego podkreśla Główny Dworzec jako najważniejszy węzeł sieci z bezpośrednim połączeniem kolejowym z lotniskiem. Tor kolejowy jest barierą urbanistyczną wpływającą na rozwój całego miasta i wymuszającą budowę punktów jej przekraczania.

Projekt zabudowy terenu powinien utrzymać kierunki urbanistyczne oraz wkomponować nową strukturę w istniejące wokół zróżnicowane formy.

Możemy zaobserwować istniejące lub tworzące się węzły miejskości i rozwoju w sąsiedztwie analizowanej działki:

- a) Rondo Mogiłskie
 - b) KCK
 - c) Rynek Główny
- W dalszej odległości:
- d) Rondo Grzegórzeckie
 - e) Plac Inwalidów/ Kleparz
 - f) ul. Opolska (powstająca oś biurowa)
 - g) przystanki kolei aglomeracyjnej (węzły rozwoju) i lotnisko,
 - h) w pobliżu wiaduktu nad torami kolejowymi (Aleja Mickiewicza) istnieje strukturalny potencjał do tworzenia kolejnego węzła. Obecnie



Il. 7. Schemat cyrkulacji ruch pieszego i rowerowego z uwzględnieniem I etapu inwestycji Novum Apartments (oprac. autor).

III. 7. Pedestrian and bike movement analysis including 1st stage of Novum Apartments investment (by author).



Il. 8. Propozycja optymalnego systemu komunikacji pieszej oraz połączenia węzłów miejskości w ramach struktury powiązanych przestrzeni publicznych (oprac. autor).

III. 8. Proposed system of optimal pedestrian transportation including structure of linked public spaces (by author).

teren jest zabudowany budynkami składów kolejowych.

Główny szlak komunikacji pieszej ciągnie się od Rynku Głównego i prowadzi ul. Floriańską przez Planty w kierunku Galerii Krakowskiej. Następnie do podziemnego dworca kolejowego i dworca autobusowego. Potem następuje rozproszenie, ze względu na brak kolejnych punktów generujących ruch. Możemy wskazać atraktory o silniejszym oddziaływaniu (Politechnika Krakowska i Uniwersytet Ekonomiczny, Rondo Mogilskie). Szybki rozwój tego ostatniego obszaru, związany z ogromnymi projektami inwestycyjnymi²³ (Unity Centre, Chopin Office)

sprawi, że będzie to jeden z najważniejszych obszarów na terenie całego miasta. Istotne jest otwarcie ku ul. Powstania Warszawskiego. Tutaj znajdują się biura urzędu miasta i sądy, zaś przy Rondzie Grzegórzeckim planowana jest budowa Nowego Ratusza.

Kluczem do sukcesu powinno stać się utrzymanie ciągłości łańcucha przestrzeni publicznych poprzez przedłużenie osi Rondo Mogilskie – U. Ekonomiczny w kierunku analizowanego obszaru z intencją wpięcia pkt. h).

²³ <http://www.urbanity.pl/malopolskie/krakow/nowy-urzad-marszalkowski,b9434>, dostęp 20.04.2017; [http://unitycen-](http://unitycentre.pl/)

[tre.pl/](http://www.urbanity.pl/malopolskie/krakow/chopin-office,b9324), dostęp 20.04.2017, <http://www.urbanity.pl/malopolskie/krakow/chopin-office,b9324>, dostęp 20.04.2017.



Il. 9. Propozycja aranżacji przestrzeni publicznej na analizowanym obszarze, z wpięciem jej w system przestrzeni publicznych miasta (oprac. autor)

Ill. 9. Proposed arrangement of public space on the plot, including connection with the network of public spaces in the city (by author).

Wyzwaniem jest również odpowiednie zaprojektowanie dodatkowych sposobów przekraczania bariery torów kolejowych oraz wzmocnienie integracji obszaru z KCK i Rynkiem Głównym. Co więcej pomiędzy budynkami zabytkowymi powinna zostać zaprojektowana przestrzeń publiczna dostępna dla pieszych.

Najważniejszą z ulic jest druga obwodnica Krakowa, pomiędzy Rondem Mogilskim a Aleją Mickiewicza (Wita Stwosza-Lubomirskiego). Oś ta została wzmocniona podziemną linią tramwajową²⁴. Bliskość KCK wpływa na gęstość sieci połączeń tramwajowych i autobusowych. Oba środki transportu łączą obszar KCK z niemal każdą częścią Krakowa. W zakresie sieci dróg rowerowych najważniejszą jest trasa z Plant, ulicą Warszawską, przez podziemne przejście pod terenem kolejowym, a następnie wzdłuż Uniwersytetu Ekonomicznego w kierunku Ronda Mogilskiego. Ten potencjał stanowi szansę na wygenerowanie intensywnego ruchu pieszego w obszarze. Całość wytycznych przedstawiono na il. 15 i 16.

4. PODJĘTE DZIAŁANIA

Obecny podział własnościowy jest efektem szeregu decyzji zarządów WAM i AMW. Proces decyzyjny w tym zakresie jest przyczyną nie stworzenia jednolitego masterplanu dla całego obszaru. Zapoczątkowała go decyzja Ministerstwa Obrony Narodowej o podzieleniu działek pomiędzy dwie agencje.



Il. 10. Analiza komunikacji z uwzględnieniem I etapu inwestycji Novum Apartments (oprac. autor).

Ill. 10. Transportation system analysis including 1st stage of Novum Apartments investment (by author).

WAM uzyskała działkę S-E stronie obszaru nie w celu sprzedaży, ale by wybudować mieszkania dla żołnierzy (zgodnie z celem statutowym). Druga część działki była własnością AMW. W 2008 r. połowa tego obszaru, składająca się z działek po stronie N-W została wyprowadzona do spółki Bosacka Development. Agencja i prywatny wspólnik szybko rozpoczęli wieloletni spór sądowy a możliwości inwestycyjne na terenie zostały zablokowane do dziś. Pozostały teren podzielono. Jedna z działek została oddana pod budowę siedziby Narodowego Archiwum Państwowego²⁵, kolejne zostały sprzedane

²⁴ Ul. Lubomirskiego i Wita Stwosza: klasa Z, Rakowicka i Rafała Kalinowskiego ulice: klasa L

²⁵ <http://www.ank.gov.pl/wystawy-i-galerie/uroczyste-roz>



Il. 11. Obecny podział własnościowy terenu (oprac. autor).

Ill. 11. The present ownership division (by author).

A –Novum Apartamenty I i II (Hines), B1-Apartamenty GO (Echo), B2- Muzeum Fotografii (Miasto Kraków)/ Museum of Photography, C- Rakowicka Podkowa (BudoMat), D- Bosacka Development, E- teren wojskowy/ military area, F – Klasztor Karmelitów Bosych/ monastery, G- działki prywatne/ private plots, H- Archiwum Narodowe/ National Archive.

deweloperom. Działka w okolicach budynku magazynowego nr 14 została odsprzedana Miastu Kraków celem budowy siedziby Muzeum Fotografii²⁶. W N-E części działki obszar nadal ma nadal charakter wojskowy – mieści się tu hala sportowa z basenem i biura. Po przeciwnej stronie terenu, przy ul. Żelaznej, znajdują się prywatne nieruchomości w formie kamienic z końca XIX wieku.

Pomimo powyżej zarysowanych uwarunkowań nie został stworzony MPZP. Podzielone działki oczekiwały się swoich nabywców, którzy zaproponowali następujące inwestycje:

a) Apartamenty Novum (Hines). I faza (2014) zaoferowała 443 mieszkania i 458 miejsc parkingowych²⁷, faza II zaoferuje ponad 200 mieszkań z 228 miejscami parkingowymi w dwupoziomym garażu podziemnym. Wysokość zabudowy jest zróżnicowana – przeważnie 6-cio kondygnacyjna, miejscami 9-cio. Całość terenu jest ogrodzona i dostępna jedynie poprzez bramy.

b) **Rakowicka Podkowa²⁸ (BudoMat)** – posiadać będzie 6 kondygnacji naziemnych oraz jednopoziomowy garaż podziemny. Deweloper oferuje 48 mieszkań o małym metrażu. Teren będzie ogrodzony.

c) Trzeci z deweloperów (Echo Investment) oferuje Apartamenty GO²⁹ – 5-cio kondygnacyjne założenie na planie w kształcie litery U oferuje 150 lokali mieszkalnych.

5. WNIOSKI

Porównanie IDEII, w której opisano potencjał i możliwości drzemiące w analizowanym obszarze z DZIAŁANAMI pokazuje, jakie czynniki wpływają na wielkoobszarowe tereny w miastach, które rozwijane są bez wizji, planu i poprzez dopuszczenie przez Urząd Miasta zabudowy w oparciu o decyzje WZ oraz ich skutki:

a) obszar nie jest w pełni metropolitalny i ponadlokalny, co jest sprzeczne ze Studium. Wypełnia te cechy jedynie poprzez budynki instytucji

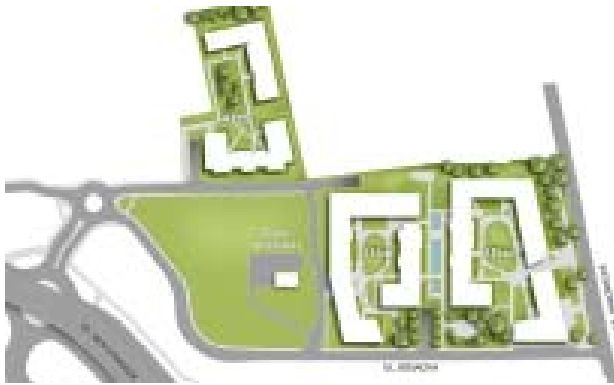
strzygnięcie-konkursu-na-koncepcje-architektoniczno %E2%80%93-uzytkowa-nowej, dostęp: 17.04.2017.

²⁶ http://krakow.pl/aktualnosci/206231,29,komunikat,muzeum_historii_fotografii_będzie_mialo_nowa_siedzibę.html, dostęp: 20.04.2017

²⁷ <http://www.hines.pl/pl/properties/19>, dostęp: 19.04.2017.

²⁸ <http://www.budomat2.com.pl/> (data dostępu: 19.04.2017).

²⁹ <http://apartamentygo.pl/s,36,Inwestycja.html> (data dostępu: 19.04.2017).



Il. 12. I i II etap inwestycji Novum Apartments (za: <http://www.hines.p>, dostęp/access: 19.04.0217)

Ill. 12. Ist and IInd stage of Novum Apartments investment.



Il. 14. Wizualizacja inwestycji Apartamenty GO (za: <http://apartamentygo.pl/s,36,Inwestycja.html> (dostępu/access: 19.04.2017).

Ill. 14. Apartamenty GO investment visualisation.

publicznych (Muzeum AK, Muzeum Fotografii, przyszły budynek Archiwum).

- b) Elementy te nie są jednak ze sobą powiązane przestrzeniami publicznymi. Pomiędzy elementami pojawiają się bariery – np. ogrodzone osiedla. W efekcie zamiast strefy o charakterze śródmiejskim otrzymujemy układ charakterystyczny dla peryferyjnych osiedli – sypialni.
- c) Nie pozostawiono możliwości stworzenia placu w wielofunkcyjnym otoczeniu.
- d) Budynki zaproponowane przez deweloperów, poza niektórymi częściami I etapu Apartamentów Novum, nie zakładają wprowadzenia usług w parterach. Sprawí to, że ruch pieszy przy dwóch zaproponowanych ulicach będzie miał charakter tranzytowy.
- e) Poprawnie zachowano kierunki urbanistyczne. Nie wpisano jednak nowych budynków w istniejące formy zabudowy dodając kolejną formę: U-kształtną.
- f) Rozwiązania nie zapewniają wielofunkcyjności terenu. Obszar powinien łączyć funkcję pracy,



Il. 13. Wizualizacja inwestycji Rakowicka Podkowa (<http://www.budomat2.com.pl/> (dostęp/ access: 19.04.2017).

Ill. 13. Rakowicka Podkowa investment visualisation.

usług oraz mieszkaniową z kontekstem kulturowym i historycznym.

Wszystko to sprawi, że sieć przestrzeni publicznych nie będzie miała kontynuacji w analizowanym obszarze, zaś komunikacja piesza będzie odbywać się w formie przechodniej bez stworzenia nowego węzła miejskości. Rozwiązania nie odpowiadają na wyzwania związane z lokalizacją w pobliżu centrum mobilności Krakowa i pomiędzy węzłami miejskości. W obliczu powyższych zastrzeżeń urbanistycznych, można sformułować wniosek, iż przestrzeń utraci szansę to by ludzie chcieli „w niej przebywać”.

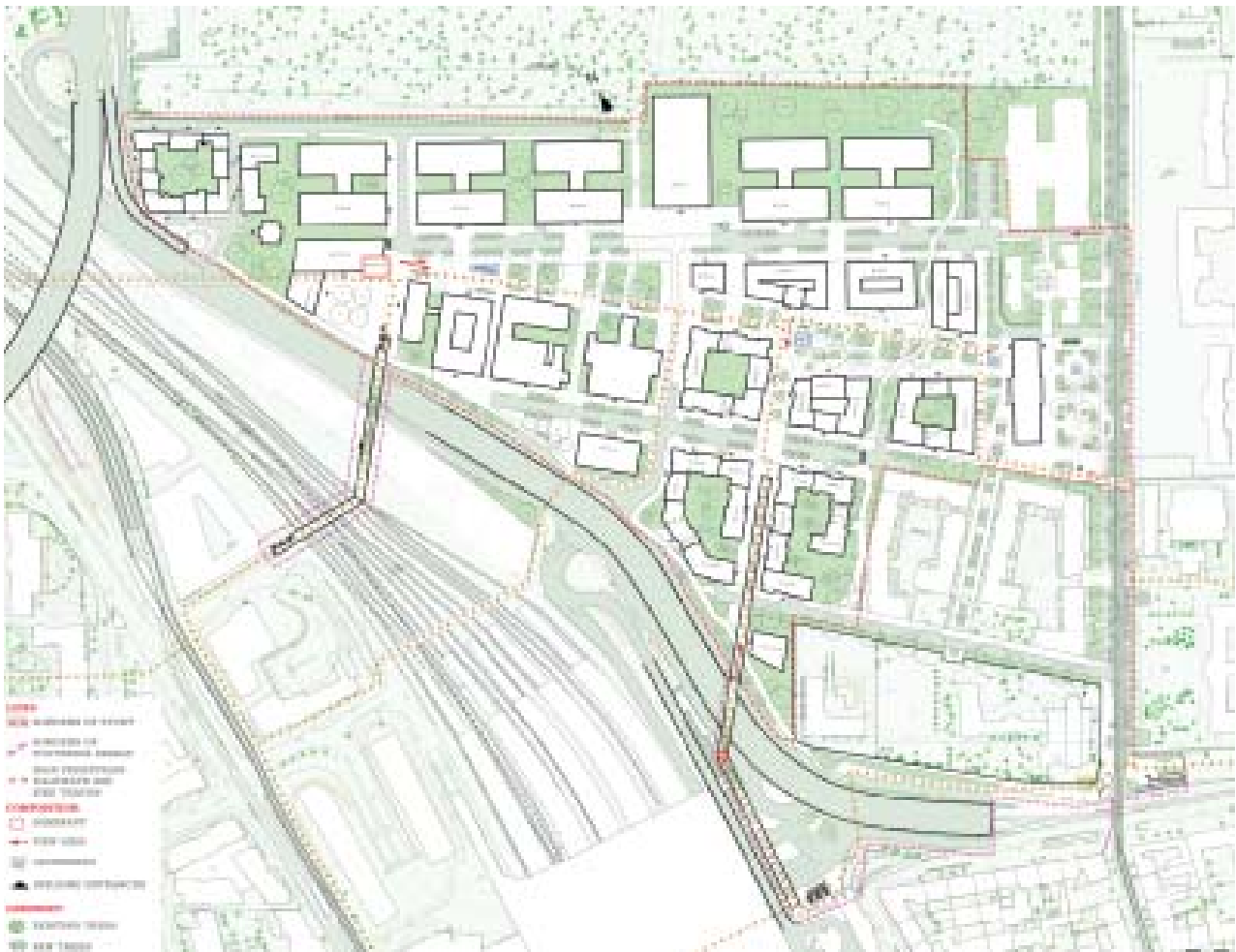
Również do zaproponowanej architektury można mieć daleko idące refleksje krytyczne – jakościowo jest ona zbliżona do mieszkaniowych inwestycji na peryferiach miast. Forma zabudowy powinna respektować tradycje wynikające z kontekstu oraz miejsca. Szacunek dla kontekstu kulturowego, poza budynkami w Rejestrze, został sprowadzony do zachowania kilku elementów ścian dawnych magazynów. Architektura nie czerpie z tradycji miejsca i nie tworzy jego tożsamości – mogłaby stać „gdziekolwiek”.

Brak nowego węzła miejskości stanowić będzie nieodwracalną stratę dla całego miasta. Wszystko to prowadzi do wniosku, że nie wykorzystano potencjału KCK by przestrzeń tętniła życiem oraz możliwości stworzenia urbanistyki i architektury na miarę „Nowego Miasta”.



II.15. Wytyczne do projektowania urbanistycznego (oprac. autor).

III 15. Urban design guidelines (by author).







Il.16. Propozycja projektu urbanistycznego dla obszaru pomiędzy ul. Rakowicką i Wita Stwosza w Krakowie. Masterplan obszaru, ukazanie zróżnicowania struktury i funkcji. Wizualizacje przestrzeni publicznej i struktury urbanistycznej (oprac. autor).

Ill. 16. Urban space project for area between Wita Stwosza and Rakowicka Streets. Masterplan of the area showing structure and function diversity. Main public space visualization and urban structures visualization (by author).

LOST URBANITY CHANCE– POSTMILITARY AREA OF „NEW CITY” IN CRACOW

1. POTENTIAL FOR URBANITY

Public spaces are the essence of urbanity¹. They are related to the social use of the city environment, which is generated by an attractive functional program². Good public space has features that distinguish it and make it easy to identify³. It becomes a feature or symbol of the city. The character of the place draws upon its history and uses architectural and urban planning solutions which define its identity in the context⁴. It is especially important during revitalization processes⁵.

Nowadays, such areas are associated with multifunctional spaces dominated by pedestrian traffic with active ground floors (with services), and free from car dominance. When these features are combined with accessibility of transportation, a new node of urbanity is being created⁶.

The traditional model of a European city⁷ was subject to criticism in the 20th century. The hierarchical structure of places and spaces has been deconstructed. Newly designed downtown areas were characterized by a lack of character and of local identity⁸. This was followed by disappearance of culture-forming attributes of public spaces. Today many people aspire to bring back the traditional understanding of the rules governing urban space⁹.

By implementing good design solutions, the public space of the modern city becomes a meeting place, a space of culture and leisure, and, most importantly, one to which people come eagerly. Genuine interaction between people is taking place, which is the essence of the city¹⁰.

This space gives designers a chance to create a cultural bond between man and his environment. What ensures universal success is creating an area with a clear urban structure, identifiable public spaces like streets and squares, along with distinct architectural features. These universal rules are a starting point to enquire about decisions concerning the development of the area that is being analyzed. What characteristic features of future space were proposed by land owners and the regulatory organ (City Hall) on the site? How was the area linked to the network of public spaces? What elements were used to identify it? Was the tradition of the place used to create identity? What solutions were implemented to provide space for pedestrian use? Will it offer an attractive functional program?

2. POTENTIAL OF HERITAGE

The analysed area occupies 15,6 ha on the E side of the Main Railway Station. Between the station and the plot there is a strong barrier created by Wita Stwosza Street. The S-boundary is formed by the wall of the Discalced Carmelite Monastery and the N-E area is shaped by the wall of the Rakowicki Cemetery. These two parallel barriers influence the possible directions of urban openings. The S-E border is enclosed by Rakowicka Street, with buildings creating a significant context: the University of Economics and the military barracks. The street has tram infrastructure, but traffic is not intense.

The past of today's key nodes of mobility, urbanity and greenery¹¹ in the analyzed part of Cracow is related to the military infrastructure and the chain of military objects¹². Creation of a network of toll

¹ Wejchert K., *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Warszawa 1984; Law act: About planning and land-use development from 23 march 2003.

² Gehl J., *Miasta dla ludzi*, Kraków 2014, p. 3- 7; Gyurkovich J., *Miejskość miasta*, Czasopismo Techniczne, z. 2-A/2007, p. 105.

³ Rossi A., *The architecture of the city*, MIT 1984, p. 29; K. Lynch, *The image of the city*, MIT 1990, p. 46-91.

⁴ Zuziak Z. *Urbanistyka i dziedzictwo kultury*. Strategie, aktorzy i struktury w labiryntach miejskości, *Wiadomości Konserwatorskie* 43/2015, p. 20.

⁵ Zuziak Z. *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków 1998, p. 13

⁶ Lynch K., *The image of the city*, s. 12; Zuziak Z., *Strategiczne węzły w przestrzeni przepływów*, *Czasopismo Techniczne PK*, 1-A/2011, p. 45

⁷ *Rules of designing public spaces according to european traditions: Sitte C., The birth of modern city planning*, New York 2015, Sitte C., *The art. Of building cities*, Mansfield, 2013; *idea: R. Sennett, Ciało i kamień. Człowiek I miasto w cywilizacji zachodu*, Warszawa 2015.

⁸ R. Sennett, *Upadek człowieka publicznego*, Warszawa 2009, p. 26-32.

⁹ We can mention “New urbanism” move (www.newurbanism.org, access: 09.04.2017); “Transit Oriented Development” paradigm (Dittmar F, G. Ohland, *The new transit town. Best practices in transit oriented development*, Wash-

ington DC 2009, p. 22; www.tod.org, access: 22.04.2017).

¹⁰ Gyurkovich J., *Miejskość miasta*, p. 107.

¹¹ *Greenery: Bogdanowski J.* (<http://www.twierdza.art.pl/bogdanowski.htm>, access: 25.04.2017)

¹² For details see: J. Piwowski, *Mury które broniły Krakowa*, Kraków 1991; J. Bogdanowski, *Fortyfikacje Austriackie na terenie Galicji w latach 1850-1914*, Kraków 1993, J. Bogdanowski, *Warownie i zielen twierdzy Kraków*, Kraków 1979,

points around the city (in 1810) was also an important factor influencing the town's urban structure development in the 19th century¹³.

The history of the military use of the plot at Rakowicka Street begins during the fortification works conducted by Gen. T. Kościuszko. Using these fortifications after the Third Partition of Poland, the Austrians expanded the ring of fortifications, which included the military infrastructure belt from the Mogilskie Roundabout towards Fort Kleparz. Bastion No. IV in the middle of the analyzed area was built between 1856 and 1859. In the late 1980s, a decision was made to move the fortification line behind the Rakowicki Cemetery because of the trees which were limiting the view. After these changes the analyzed area remained in the hands of the army and was used for storage (1884-1887). There were also artillery barracks (1895-1914), where the Austrian troops moved from the previously occupied quarters at Wawel Castle¹⁴. The buildings were connected to the railway network of the main railway station through a system of sidings. The area lost its military functions after the Second World War. After the fall of communism, the plot was divided between two government agencies: the Military Housing Agency and the Military Property Agency. The area includes four buildings recorded in the conservator's office's Monument Register. Their potential could be used to create a place identity.

1. The warehouse building (No. 14), built around 1880.
2. The warehouse building (No. 4), now the location of the Home Army Museum¹⁵, built before 1914.
3. Building No. 10, situated next to the Museum, built before 1900. The original function was cold storage of food.
4. Building No. 12, located next to building No. 10, built before 1890, is the oldest on the plot. Elements of the old bastion were probably used in its construction. To the N of the building there are remains of the bastion, demolished after 1890¹⁶.

Close proximity of the plot to the Krakow Transportation HUB (KCK), key mobility node in the city,

determines the potential for vitality of the area¹⁷. The first guidelines for its design were presented in 1966. After years of development we can conclude that the central area of the KCK – with the shopping center joint with the new railway station, and the axis of Pawia Street, with many not always successful modifications – demonstrate a conception which is similar to the original idea. The W and E sides were linked successfully, a strong connection between the shopping mall and the transportation HUB was created, and the axis of Pawia Street was filled with urban structures suitable for this part of the city. A completely different situation is on the E side of the HUB, where no proposals were made to break the barrier of Wita Stwosza Street and offer an analogous investment program as in the case of Pawia Street.

3. IDEA

In the Study of Preconditions and Directions of Development of Cracow the area is listed under No. 8 and the name "New City". Its character should be metropolitan and supra-local, as it assumes the construction of multifunctional buildings with services and multi-family housing with services (UM). No Spatial Development Plan has been prepared. The entire area is located in the buffer zone of the UNESCO World Heritage Site and as such it is protected for its cultural values and to preserve the city's original silhouette. It is also under archaeological supervision. New structures in the vicinity of historic buildings should have a proportion and scale that would show respect for the historic architecture and its context¹⁸. The analyzed area is adjacent to various forms of development. It is possible to recognize directions of urban design of structures dating back to the 19th century. In this aspect buildings of today's Cracow University of Technology are connected with barracks located near Rakowicka Street. This axis is reinforced by the direction of the cemetery wall. The layout of the existing transport system is highlighted by the Main Railway Station as the most important node of the network with a direct rail connection to the airport. The railway track is an urban barrier

¹³ More: Dettloff, P. Dawne rogatki miejskie Krakowa, Rocznik Krakowski, t. LXXVI, 2010.

¹⁴ Rymarczyk A., Inwentaryzacja architektoniczna budynku nr 14 przy ul. Rakowickiej 22 w Krakowie, Documentation in Military Property Agency, access: 30.09.2016.

¹⁵ More: <http://www.muzeum-ak.pl/>, access: 17.04.2017

¹⁶ Guidelines from correspondence between MPA and city major Office, Access: 12.09.2016.

¹⁷ KCK development: Zuziak Z. Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne w strategiach śródmiejskich, [in:] Tadeusz Markowski (ed.), Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni, 2004, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 210, Warszawa.

¹⁸ Study of Preconditions and Directions of Development of Cracow (<https://www.bip.krakow.pl/?id=48>, access: 19.03.2017)

that affects the development of the whole city and requires the construction of its crossing points.

The land development project should maintain urban directions and incorporate a new structure into the existing varied forms.

We can observe urban nodes in the vicinity of the analyzed plot:

- a) the Mogilskie Roundabout;
- b) KCK
- c) the Main Square

The nodes described above open up the possibility of connecting with others:

- d) the Grzegórzeckie Roundabout;
- e) Inwalidów Square / Kleparz area;
- f) Opolska Street (the office axis under development)
- g) stops of the agglomeration railway (development nodes) and airport development node.
- h) next to the overpass at Mickiewicza Avenue above the railway track there is a structural potential for a new node of development.

The main pedestrian walkway starts at the Market Square and leads along Floriańska Street through the Planty Park area towards the Galeria Krakowska shopping centre, and next to the underground railway station and the bus station. then it disperses, because there are no more strong attractive points generating urban movement. We can distinguish attractors with a stronger impact (the Cracow University of Technology, the University of Economics and the Mogilskie Roundabout). The rapid development of the third area, associated with huge investment projects¹⁹ like Unity Center and Chopin Office, will make it one of the most important areas in the city. City administration offices and law courts are located closely. What is more, the construction of the New Town Hall is planned at the Grzegórzeckie Roundabout.

For the proper revitalization of the analyzed area, it will be necessary to provide good pedestrian connection between the area and the described urban nodes. There should be an extension of the axis from the Mogilskie Roundabout towards the University of Economics and finally towards the analysed area. Another challenge is the design of additional railway crossings and better integration of the area with the mobility HUB and the Main Square. Moreover, public pedestrian space should be designed between

historical buildings. More ideas for future design are shown on pic. 15 and 16.

4. actions taken

The current ownership division of the area is the result of decisions made by the Military Property Agency and the Military Housing Agency boards. The whole decision-making process is the cause of not creating a single masterplan for the whole area. It was due to the decision of the Ministry of National Defence to divide the plots between the two agencies. MHA obtained the S-E plot of land not for sale, but to build housing for soldiers. The second part of the plot was owned by MPA. In 2008, half of this area, consisting of plots on the N-W side, was transferred to Bosacka Development Co. The agency and the private partner quickly started a longstanding court trial and investment opportunities in the area have been blocked till today. The remaining area was once again divided. One of the plots was earmarked for building the headquarters of the National State Archives, whereas the remaining ones were sold to developers. The plot in the vicinity of storage building No. 14 was sold to the City of Cracow as location of the Museum of Photography²⁰. In the N-E part of the plot, the area still has a military character: it houses a sports hall with a swimming pool, and offices. On the opposite side of the area, near Żelazna Street, there are private properties in the form of tenement houses from the end of the 19th century.

Despite the above-mentioned conditions and guidelines, which could form the basis of the future vision, Local Development Plan was not created. The plots were divided between various buyers, who proposed the following investments:

- a) Novum Apartments (Hines). In the first stage (2014) they offered 443 apartments and 458 parking spaces, in the second they will offer more than 200 apartments and 228 parking spaces in a two-storey underground garage. The entire area is fenced and accessible only through gates.
- b) Rakowicka Podkowa (BudoMat) will have six storeys and one-level underground garage. The developer offers 48 small apartments. The entire area is fenced.
- c) The third of the developers (Echo Investment) offers GO Apartments: 5-storey U-shaped building with 150 apartments.

¹⁹ <http://www.urbanity.pl/malopolskie/krakow/nowy-ur-zad-marszalkowski,b9434>, access: 20.04.2017; <http://unitycentre.pl/>, access: 20.04.2017, <http://www.urbanity.pl/malopolskie/krakow/chopin-office,b9324>, access: 20.04.2017.

²⁰ http://krakow.pl/aktualnosci/206231,29,komunikat,muzeum_historii_fotografii_bedzie_mialo_nowa_siedzibe.html, access: 20.04.2017

4. CONCLUSIONS

A comparison of the IDEA, which describes the potential and opportunities in the area, with ACTIONS TAKEN shows the factors that influence urban areas which are developed without a vision or plan, and with the green light from the City Hall to develop buildings on the basis of administrative decisions concerning development conditions. As a result:

- a) The area is not fully metropolitan and supra-local, which is contrary to the Study. It fulfils these traits only through the buildings of public institutions (Museums, future Archives building).
- b) These elements are, however, not interconnected by public spaces. Between them there are barriers, e.g. fenced residential areas. In effect, instead of a city-centre zone, we obtain a structure that is characteristic of suburban 'bedroom' housing areas.
- c) There is no possibility left to create a square in a multifunctional space.
- d) The buildings proposed by the developers, apart from some parts of Stage I of the Novum Apartments, preclude the introduction of services on the ground floor of the buildings. This will only allow for transit pedestrian movement.
- e) Urban planning directions has been properly preserved. However, new buildings were not properly fitted into the existing system of building forms, but another, U-shaped form, was added.
- f) The solutions used do not ensure the multi-functional character of the area. The area should combine the functions of work, service and residence with the cultural and historical context.

All the above will make the network of public spaces unlikely to continue in the analyzed area, and pedestrian transportation will take the form of transit without creating a new urban node. The solutions do not address the challenges of localization in the vicinity of Krakow's mobility HUB and between urban nodes. In the face of the above objections, it can be concluded that this urban space will lose the chance to encourage people to want to "stay in it".

The proposed architecture also provokes far-reaching critical remarks. Qualitatively it is similar to residential investments in the city suburbs. The form of development should respect the traditions of context and place. The respect for the cultural context, aside from the buildings in the Register, has been reduced to preserving several elements of the walls of former warehouses. This architecture does not derive from the tradition of the place and does not create its identity – it could be located "anywhere".

The lack of a new urban node will be an irreversible loss for the whole city. All this leads to the conclusion that the KCK's potential has not been fully exploited to create a vibrant space and the opportunity to create urban and architecture design that will create "New Town" was lost.

LITERATURA

1. Bogdanowski J., 1993, *Fortyfikacje Austriackie na terenie Galicji w latach 1850-1914*, Kraków.
 2. Bogdanowski J., 1979, *Warownie i zielen twierdzy Kraków*, Kraków 1979.
 3. Dettloff, P., Dawne roгатki miejskie Krakowa, *Rocznik Krakowski*, 2010, t. LXXVI.
 4. Dittmar F, G. Ohland, 2009, *The new transit town. Best practices in transit oriented development*, Washington DC.
 5. Gehl J., 2014, *Miasta dla ludzi*, Kraków.
 6. Gyurkovich J., Miejskość miasta, *Czasopismo Techniczne PK*, 2007 z. 2-A/, s. 105-118.
 7. Jarczewski W, M. Kuryło, Rewitalizacja terenów powojaskowych, w: Jarczewski W. (red.) *Przestrzenne aspekty rewitalizacji*, 2009, Kraków, s. 243-296.
 8. Lynch K, 1990, *The image of the city*, MIT.
 9. Piwowski J., 1991, *Mury które broniły Krakowa*, Kraków.
 10. Rossi A., 1984, *The architecture of the city*, MIT.
 11. Sennett R., 2015, *Ciało i kamień. Człowiek i miasto w cywilizacji zachodu*, Warszawa.
 12. Sennett R., 2009, *Upadek człowieka publicznego*, Warszawa.
 13. Sitte C., 2015, *The birth of modern city planning*, New York.
 14. Sitte C., 2013, *The art. Of building cities*, Mansfield.
 15. Wejchert K., 1984, *Elementy kompozycji urbanistycznej*, Warszawa.
 16. Zuziak Z., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*, Kraków.
 17. Zuziak Z., Strategiczne węzły w przestrzeni przepływów, *Czasopismo Techniczne PK*, 2011 z. 1-A.
 18. Zuziak Z., Urbanistyka i dziedzictwo kultury. Strategie, aktorzy i struktury w labiryntach miejskości, *Wiadomości Konserwatorskie*, 2015, z. 43.
 19. Zuziak Z., Wielkoprzestrzenne projekty inwestycyjne w strategiach śródmiejskich, w: T. Markowski (red.), *Wielkoskalowe projekty inwestycyjne jako czynnik podnoszenia konkurencyjności polskiej przestrzeni*, 2004, Biuletyn KPZK PAN, Zeszyt 210, Warszawa.
- Strony internetowe/ Websites:
20. Archiwum Narodowe w Krakowie, <http://www.ank.gov.pl>, dostęp/access: 2017-04-17.
 21. Apartamenty GO, <http://apartamentygo.pl/s,36,Inwestycja.html>, dostęp/access: 2017-04-19.
 22. Bogdanowski J., <http://www.twierdza.art.pl/bogdanowski.htm>, dostęp/access: 2017-04-25.
 23. BudoMat, <http://www.budomat2.com.pl/>, dostęp/access: 2017-04-19.
 24. Hines, <http://www.hines.pl/pl/properties/19>, dostęp/access: 2017-04-19.

25. Magiczny Kraków, http://krakow.pl/aktualnosci/206231,29,komunikat,muzeum_historii_fotografii_będzie_miało_nowa_siedzibę.html, dostęp/access: 2017-04-20.
26. Muzeum Armii Krajowej, : <http://www.muzeum-ak.pl/>, dostęp/access: 2017-04-17.
27. New Urbanism, www.newurbanism.org, dostęp/access: 2017-04-09
28. Transit Oriented Development Institute, www.tod.org, dostęp/access 2017-04-22.
29. Urbanity.pl, <http://www.urbanity.pl>, dostęp/access: 2017-04-20,

Akty prawne i dokumenty/ Law acts and documents:

30. Decyzja o wpisie do Rejestru Zabytków kompleksu magazynów artyleryjskich przy ul. Rakowickiej, wydana przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, dokument w archiwum Agencji Mienia Wojskowego, dostęp/ Access: 2016-09-15.
31. Rymarczyk A., *Inwentaryzacja architektoniczna budynku nr 14 przy ul. Rakowickiej 22 w Krakowie*, Dokumentacja nieruchomości w archiwum Agencji Mienia Wojskowego, dostęp/ access: 2016-09-30.
32. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Krakowa (<https://www.bip.krakow.pl/?id=48>, dostęp/ access: 2017-03-19).
33. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 23 marca 2003 r.