



SKAWIŃSKIE CENTRUM KOMUNIKACYJNE Z OTOCZENIEM KONCEPCJA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNA

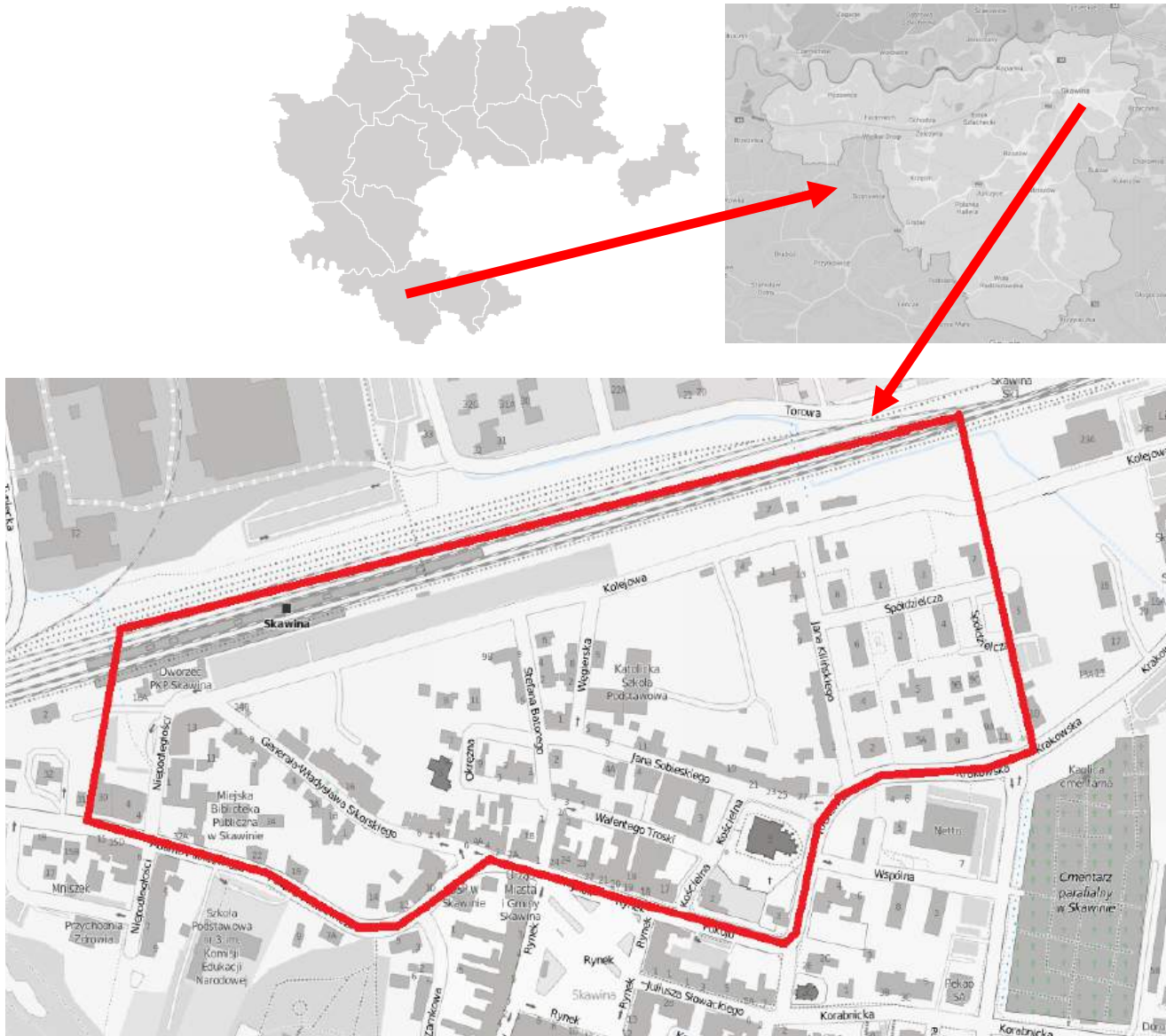


Zamawiający: Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków

Wykonawca: Konsorcjum – dr Tomasz Jeleński i dr hab. inż. arch. Kinga Racoń-Leja, prof. PK

Wizualizacje 3D modeli przestrzennych dla Skawńskiego Centrum Komunikacyjnego: mgr inż. arch. Marek Leja

PRZEDMIOT OPRACOWANIA



Przedmiotem jest koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego (SCK) wraz z otoczeniem obejmującym znaczną część historycznego układu miasta Skawina. SCK znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i Rynku, z którym graniczy od południa. Od tej strony granicę terenu opracowania wyznaczają ulice Krakowska i Adama Mickiewicza. Północną krawędź wyznacza teren kolejowy. Granicę zachodnią – pętla autobusowa przy ul. Niepodległości. Od wschodu opracowanie obejmuje część Osiedla Stare Miasto położoną przy ul. Spółdzielczej.

Główne założenia koncepcji wypracowane przez Lokalną Grupę URBACT w ramach programu RiConnect

Obszar przyległy do Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego stanowi reprezentatywny przykład zmian zachodzących w mobilności na terenie Krakowskiego Obszaru Funkcjonalnego. SCK to obszar, na którym zachodzą znaczące zmiany w funkcjonowaniu transportu zbiorowego w związku z rozwojem Kolei Aglomeracyjnej, powiązanej z nią inwestycją Park&Ride, oraz zrealizowanym projektem przedłużenia ulicy Kolejowej, która otwiera w tym obszarze nowe możliwości inwestycyjne i rozwój miejskiej zabudowy.

Wizję obszaru objętego Zintegrowanym Planem Działań określono jako „wielofunkcyjny i atrakcyjny z punktu widzenia mieszkańców i pasażerów i współtworzony przez nich kompaktowy obszar miasta stanowiący część nowego centrum oraz łącznik pomiędzy Rynkiem w Skawinie, a zintegrowanym węzłem przesiadkowym, oparty na następujących filarach: ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ, WSPÓŁTWORZENIE, LOKALNA TOŻSAMOŚĆ”.

Powierzchnia obszaru: 18,75 ha

Liczba mieszkańców: 705

Populacja na km²: 2,5

Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym: 117 (16,60%)

Liczba osób w wieku produkcyjnym: 463 (65,67%)

Liczba osób w wieku poprodukcyjnym: 125 (17,73%)

Powiat Kraków → Gmina Skawina → Teren Opracowania

Źródło: RiConnect, URBACT, opracowanie Konsorcjum Autorów.

DOKUMENTY PRAWNE i inne wybrane materiały uwzględnione w opracowaniu

- **SUIKZP - Tom I – Diagnoza stanu istniejącego – uwarunkowania rozwoju;** Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Skawina w Jej Granicach Administracyjnych, Tom I, Diagnoza stanu istniejącego – uwarunkowania i możliwości rozwoju, Załącznik nr 1a do Uchwały nr XXXIX/387/09 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30.12.2009 r.
- **SUIKZP - Tom II – Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego;** Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Skawina w Jej Granicach Administracyjnych, Tom II Kierunki Zagospodarowania Przestrzennego, Załącznik nr 1a do Uchwały nr XXXIX/387/09 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30.12.2009 r.
- **MPZP - Uchwała Nr XIIN/456/13 Rady Miejskiej w Skawinie z dnia 12 grudnia 2013 w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Skawina w jego granicach administracyjnych,** https://administracja.gison.pl/mpzp-public/skawina/uchwaly/U_XIIN_456_13.pdf.
- **STRATEGIA na lata 2021-2030:** Raport – diagnoza. Przegląd najważniejszych problemów i wyzwań dla Gminy Skawina opracowany w oparciu o analizę obowiązujących dokumentów strategicznych i polityk oraz głos mieszkańców ze spotkań konsultacyjnych i ankiety, styczeń 2020 r.
- **GPR – Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Skawina na lata 2016-2022,** Skawina / Kraków 2016, Załącznik nr 1 do Uchwały nr XXVII/390/17 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 22 lutego 2017 roku; opracowanie: FRDL, Małopolski Instytut Samorządu Terytorialnego i Administracji; Zespół: K. Gasidło, T. Kmieć, L. Klimas, K. Tadeusiak-Jeznach, M. Piątkowska, K. Świerczek, B. Pietras.
- **Diagnozy służące wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji.** Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Skawina na lata 2016-2022; Skawina / Kraków 2016; Opracowanie: FRDL Małopolski Instytut Samorządu Terytorialnego i Administracji.
- **OBSZAR REWITALIZACJI;** Uchwała nr XXIV/344/16 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30.11.2016 r. w sprawie

zmiany Uchwały Nr XIX/255/16 Rady Miejskiej w Skawinie z Dn. 25 maja 2016 w sprawie wyznaczenie obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji w terenie Gminy Skawina – Granice obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji

- **GPOnZ - Uchwała nr XXVI/384/20 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30 grudnia 2020 r. ws. przyjęcia Gminnego Programu Opieki nad Zabytkami dla Gminy Skawina na lata 2020-2023.**
- Wykaz obiektów wpisanych do Rejestru Zabytków Nie ruchomych Województwa Małopolskiego z uwzględnieniem podziału na powiaty i gminy. Stan na lipiec 2021 r.
- Decyzja Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie w sprawie wpisania dobra kultury do rejestru zabytków nieruchomości z dn. 26 listopada 2020 r. z orzeczeniem o wpisaniu historycznego układu urbanistycznego miasta Skawina do rejestru zabytków nieruchomości województwa małopolskiego pod numerem rejestru A-1573/M.
- Raport o stanie Gminy Skawina za 2019, Urząd Miasta i Gminy w Skawinie.
- Kuśnierz-Krupa, D.: Historia zagospodarowania przestrzennego miasta kazimierzowskiego w Małopolsce na przykładzie Skawiny, Wiadomości Konserwatorskie 28/2010.
- Kuśnierz-Krupa, D.: Zarys rozwoju przestrzennego Skawiny w średniowieczu, Czasopismo Techniczne 7-A/2011, z. 23 rok 108.

MATERIAŁY WYPRACOWANE W RAMACH PROGRAMU

URBACT RiConnect 2020-2022 (wybór):

- Analiza wyników ankiety na temat opinii kluczowych interesariuszy projektu Ri-Connect – członków Lokalnej Grupy URBACT dotycząca tzw. Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z otoczeniem, wrzesień 2020.
- Ri-Connect, Analysis of IAP Skawina Communication Centre and surroundings.
- Ri-Connect, Analysis of the results of the survey conducted with the stakeholders of the Riconnect project, September 2021.
- I Warsztat Lokalnej Grupy URBACT, 13 kwietnia 2021.
- II Warsztat Lokalnej Grupy URBACT, 26 maja 2021.

- III Warsztat Lokalnej Grupy URBACT, wersja po spotkaniu, 15 czerwca 2021.
- IV spotkanie Lokalnej Grupy URBACT, 26 maja 2021.
- KMA RiConnect Final Meeting Poster, 30 November 2020.
- KMA Road-Map Template, 30 November 2020.
- Prezentacja: II spotkanie LGU, 01 Grudnia 2020.
- RiConnect – Rethinking mobility infrastructure. Our Roadmaps until 2022; Dec. 18th, 2020.
- RiConnect – Rethinking infrastructure, Baseline study.
- Spotkanie Lokalnej Grupy URBACT, 1 grudnia 2020.
- Spotkanie Lokalnej Grupy URBACT, 21 sierpnia 2020.
- Prezentacja Przewodnia, spotkanie LGU, 26 maja 2021.
- V spotkanie Lokalnej Grupy URBACT, 15 czerwca 2021.
- Development Directions – Skawina Mobility Hub with Its Surroundings: Integrated Action Plan - D R A F T -.

ŹRÓDŁA INFORMACJI PUBLICZNEJ I MAPY:

- Mapy Zasadnicze z zasobu Gminy Skawina (2016).
- Sip.gison.pl / Skawina; Legenda: https://administracja.gison.pl/mpzp-public/skawina/legendy/mpzp_miasto_legenda.png.
- <https://webewid.powiat.krakow.pl/e-uslugi/portal-mapowy>.
- Wydane decyzje o pozwoleniu na budowę – Lokalizacja zamierzeń budowlanych planowanych na terenie Skawiny; <https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1kuOgpOohB0TDNjMUjuPguxTHXhZugO16&ll=49.974667186832434%2C19.79529665258474&z=16>.
- Bip.malopolska.pl.
- System e-Usług Publicznych Wydziału Geodezji, Kartografii i Katastru Starostwa Powiatowego w Krakowie.
- www.gminaskawina.pl.
- www.openstreetmap.org.

WARSZTATY CHARRETTE

Skawina, 25-31 sierpnia 2021

Proces konsultacyjno-projektowy: warsztaty Charrette i Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z otoczeniem, zrealizowany w ramach projektu *Ri-Connect - Rethinking mobility infrastructure to reconnect cities* w ramach Programu *URBACT* i współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.



Metodyka Charrette

Ze względu na skalę projektu, jego społeczną wagę, złożoność funkcji terenu i liczbę interesariuszy, na etapie ostatecznego doboru formy warsztatów potwierdziliśmy Charrette jako metodę najbardziej adekwatną. Warsztaty Charrette bazują na zaangażowaniu lokalnej społeczności w procesy decyzyjne dotyczące wspólnej przestrzeni miasta.

PODSUMOWANIE WARSZTATÓW

Realizację Charrette poprzedziło gruntowne przygotowanie analityczne oraz proces partycypacyjny. Mieszkańcy mogli zdecydować o tematyce i kierunkach poprowadzenia warsztatów – poprzez ankietę decydując o tematyce wszystkich sesji i określając dominujące preferencje i potrzeby.

Dnia 25 sierpnia 2021, Konsorcjum Wykonawców przedstawiło Zamawiającemu wyniki prac przygotowawczych i analiz. W ramach prac badawczych przeprowadzona została analiza materiałów przekazanych przez Zamawiającego, ze szczególnym uwzględnieniem wyników prac Lokalnej Grupy URBACT oraz inwentaryzacja urbanistyczna i kwerenda źródeł archiwalnych, dokumentów planistycznych, lokalnych zasobów, usług i instytucji funkcjonujących na przedmiotowym terenie.

W czasie przygotowań do Warsztatów zbieraliśmy opinie w różny sposób – dając możliwość wypowiedzenia się zainteresowanych zarówno w czasie spotkań i rozmów telefonicznych, jak i poprzez media elektroniczne. Jednym z ważnych elementów przygotowania merytorycznego było spotkanie z w Urzędzie Miasta i Gminy Skawina z udziałem Burmistrza, Zastępcy Burmistrza i prac-

owników Urzędu odpowiedzialnych za rozwój przestrzenny, z właścicielami działek inwestycyjnych i potencjalnymi inwestorami.

Wyniki kwerendy i analiz zostały zaprezentowane podczas pierwszego spotkania otwierającego Warsztaty w dniu 27 sierpnia. Przedstawiono także metodykę i plan Warsztatów.

W drugim dniu Warsztatów odbyliśmy z Interesariuszami wizję lokalną, wsłuchując się w różne głosy dotyczące całego terenu będącego przedmiotem przygotowywanej Koncepcji Funkcjonalno-przestrzennej. Następnie, w drugim i trzecim dniu Warsztatów, odbyły się sesje tematyczne i projektowe, z udziałem osób zaproszonych i wszystkich zainteresowanych. Wśród uczestników znalazły się osoby reprezentujące różne środowiska: urzędnicy, urbaniści, deweloperzy, mieszkańcy, społecznicy i specjaliści z dziedzin mających związek z przestrzenią i rozwojem miasta.

Uczestnicy warsztatów wykazali duże zaangażowanie. Szczególnie cenny był udział grupy mieszkańców i interesariuszy społecznych. Nie była to grupa liczna, ale bardzo aktywna. Znacząca była też reprezentacja Urzędu Miasta i Gminy oraz innych instytucji lokalnych i metropolitalnych, zaproszonych do udziału w sesjach tematycznych. Część uczestników wzięła udział w Charrette w podwójnej roli: samorządowca/urzędnika/specjalisty/eksperta i mieszkańca. Niezastąpioną wartością sesji warsztatowych było poznanie i skonfrontowanie w jednym miejscu i czasie różnych perspektyw i opinii dotyczących bardzo szerokiej tematyki związanej z jakością życia w mieście – od usług publicznych, transportu, bezpieczeństwa, po walory i niedostatki przestrzeni publicznej, infrastruktury rekreacyjnej i estetyki przestrzeni. Czterodniowe warsztaty, podczas których wspólnie można było zastanowić się nad możliwościami poprawy jakości przestrzeni i określić kierunki oczekiwanych zmian, potwierdziły swoją wartość jako podstawy nowoczesnego warsztatu urbanistycznego.

Zaproponowana w projekcie metoda warsztatowa uwzględniła szereg narzędzi włączających: swobodną dyskusję, burzę mózgów, adresowanie potrzeb, wybór priorytetów, wybór kierunku z palety opcji i poszukiwanie rozwiązań poprzez wspólne szkicowanie i pracę na makiecie. Jednym z istotnych elementów procesu było wspólne mapowanie miejsc krytycznych, punktów istotnych dla mieszkańców (*collective memory*), a także braków, konfliktów i barier przestrzennych.

Kulminacyjnym punktem każdej z czterech sesji projektowych było wspólne komponowanie elementów przestrzennych na makiecie płaskiej. Ten element kreatywnego zaangażowania umożliwił zintegrowane i syntetyczne ujęcie złożonej problematyki miejskiej omawianej podczas wszystkich sesji tematycznych i

projektowych. Dzięki temu udało się zrealizować cel Warsztatów Charrette, jakim jest wypracowanie i przedstawienie wspólnej koncepcji zagospodarowania terenu.



Większość wniosków zebranych podczas Warsztatów uwzględniono w końcowym modelu przestrzennym 3D. Został on zaprezentowany podczas ostatniej sesji otwartej. Po publicznej prezentacji i dyskusji model ten został poddany korekcie z uwzględnieniem uwag interesariuszy obecnych w czasie finałowej prezentacji.



Raport z Warsztatów, zaakceptowany przez Zamawiającego, stał się podstawą do przygotowania *Koncepcji funkcjonalno-przestrzennej obszaru SCK wraz z otoczeniem* oraz opracowania wniosków i wytycznych wdrożeniowych do dokumentów o charakterze planistycznym (SUIKZP, MPZP).

Il. M. Leja

U. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE I PLANISTYCZNE



Il. U.1.1 Zdegradowane obszary SCK, fot. K. Racoń-Leja (u góry).

Il. U.1.3 Struktura podziałów działek. Źródło: System e-Usług Publicznych Wydziału Geodezji, Kartografii i Katastru Starostwa Powiatowego w Krakowie (u dołu).



Il. U.1.2 Schwarzplan: Inwentaryzacja zabudowy terenu.
Opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

U.1 Analiza obszaru zabudowanego

Analizy przestrzenne (patrz: Schwarzplan) pokazały, że teren jest w znacznej części otwarty i wolny od zabudowy. Północna krąwęź zabudowy miasta w zasadzie nie istnieje. Kwartały zarysowane częściowo od strony Rynku urywają się, pozostawiając otwarte przestrzenie. Systematyka lokacyjnego układu szachownicowego nie jest kontynuowana na północ od ulicy Sobieskiego. Wypełnienia przestrzenne mają charakter przypadkowy.

Niekorzystnym zjawiskiem jest utrata spójności zabudowy pierzejowej, która krystalizuje się szcążkowo tylko wzdłuż ulic Sikorskiego, Węgierskiej i w zachodniej pierzei ulicy Kilińskiego.

Struktura podziałów wolnych działek jest złożona i bez miejscowych scaleń będzie prowadzić do dalszego chaosu przestrzennego – jeśli wypełni je nowa zabudowa dostosowana do skomplikowanych granic.

Skala zabudowy centrum wyraźnie kontrastuje z obiektami przemysłowymi położonymi na północ od linii kolejowej. Jest korzystnie rozdrobniona – podkreślając piękno skali małego miasta. W

strukturze przestrzennej i sylwecie miasta wyróżniają się wieże kościelne.

Zagrożenia demograficzne.

Niepokojącym tłem dla zagrożeń przestrzennych analizowanego obszaru północnego centrum mogą być postępujące zmiany demograficzne. Miasto Skawina w grudniu 2020 roku liczyło 23 103 mieszkańców. Badania demograficzne wskazują, że obszar miejski nieznacznie się wyludnia. Dla porównania, w 2010 roku miasto zamieszkiwało 23 636 mieszkańców. W latach 2018-2019 zanotowano ujemny przyrost naturalny na poziomie -0,8%. Można zauważyć około dwukrotnie wyższą migrację z terenów wiejskich do miejskich niż odwrotnie. Mniej też rodzi się na obszarze miejskim dzieci. [Dane za: bip.malopolska.pl; Raport o stanie Gminy Skawina za 2019 r.].

U.2 Uwarunkowania rewitalizacji

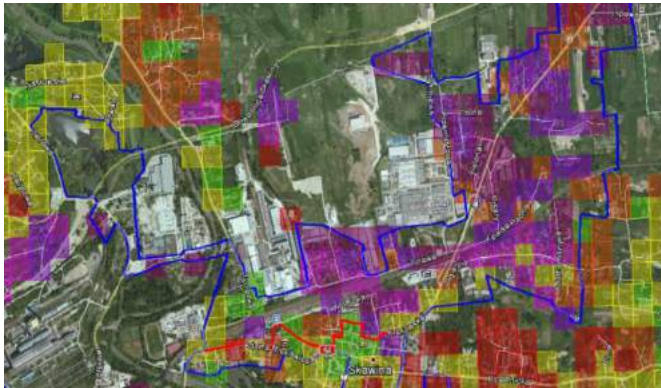
Otoczenie SCK przylega narożnie od północnego wschodu do Osiedla Rzepnik – Obszaru Rewitalizacji realizowanej w ramach GPR.

Analizy przestrzenno-społeczne wykonane w ramach „Diagnozy służącej wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji” dla Gminnego Programu Rewitalizacji dla Gminy Skawina na lata 2016-2022, wskazały na otoczenie SCK jako podobzdar zdegradowany (PZ1), czyli „obszar (...) cechujący się szczególną koncentracją negatywnych zjawisk, na którym gmina zamierza prowadzić rewitalizację z uwagi na istotne znaczenie dla rozwoju lokalnego” [GPR 2016-2022]. Zgodnie z Ustawą o rewitalizacji obszar gminy znajdujący się w stanie kryzysowym „można wyznaczyć jako obszar zdegradowany, gdy łącznie występują następujące 2 zjawiska:

- 1) koncentracja negatywnych zjawisk społecznych (jak np. bezrobocie, ubóstwo, przestępczość, niski poziom edukacji lub kapitału społecznego, niewystarczający poziom uczestnictwa w życiu publicznym i kulturalnym) oraz
- 2) co najmniej jedno ze zjawisk kryzysowych w sferze gospodarczej, środowiskowej, przestrzenno-funkcjonalnej czy technicznej”.

Tereny zdegradowane rozłożone są na tym terenie wzdłuż linii kolejowej, wskazując na negatywny wpływ tej bariery przestrzennej jak również na wieloletnie zaniedbania.

Jako obszar zdegradowany otoczenie SCK wymaga działań naprawczych. Ze względu na rozległość terenu i sąsiedztwo z terenem przyrynkowym, może wpływać na pogarszający się odbiór centrum miasta i strefy dojazdu/dojazdu od dworca PKP.



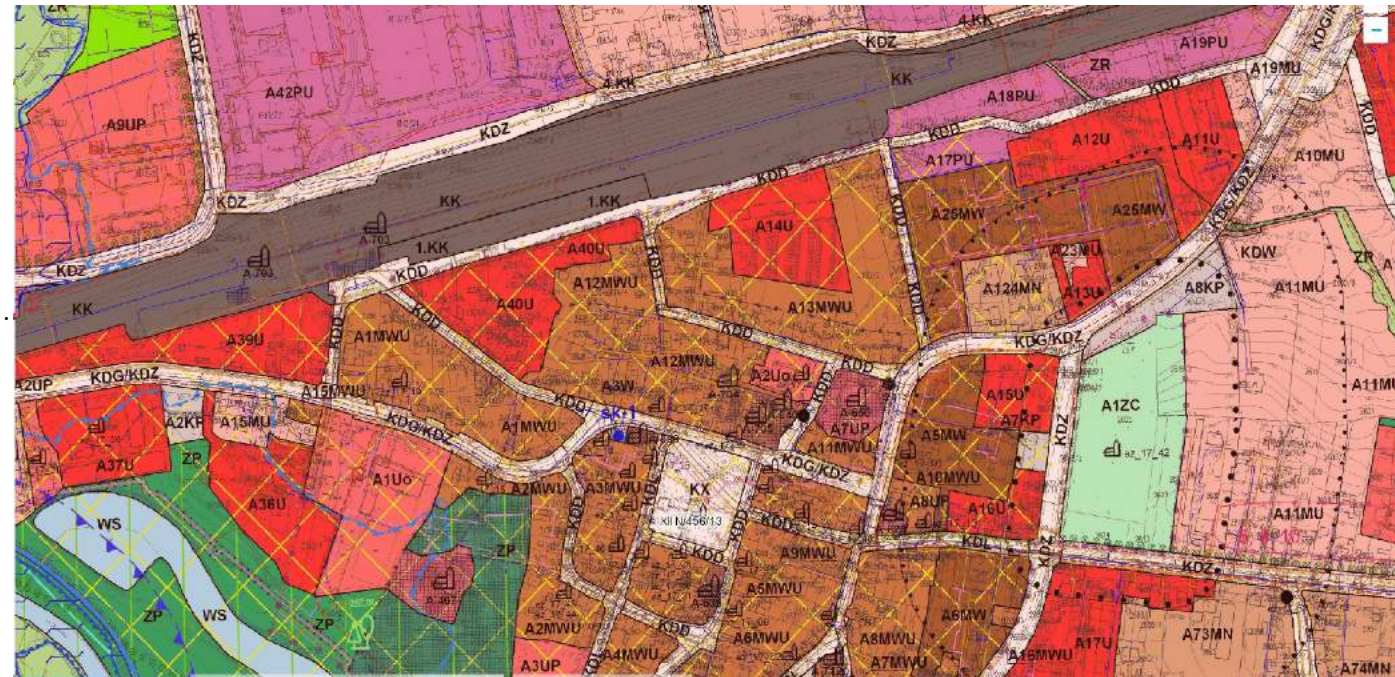
Skala barwna wskaźnika zintegrowanego:

Oznaczenie	Granica podobszaru	1-14	14-21	21-28	28-32	32-36	36-40	40-60
Wartość wskaźnika zintegrowanego								

II. U.2.1. Podobszar zdegradowany nr 1. Wartości wskaźników na tle zdjęcia satelitarne. Źródło: Załącznik nr 1 do Gminnego Programu Rewitalizacji Gminy Skawina na lata 2016-2022, „Diagnozy służące wyznaczeniu obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji. Gminny Program Rewitalizacji dla Gminy Skawina na lata 2016-2022”; Skawina / Kraków 2016; Opracowanie: FRDL: Małopolski Instytut Samorządu Terytorialnego i Administracji.



II. U.2.2. Kolor czerwony: obszar zdegradowany, szary: obszar rewitalizowany. Źródło: Załącznik Nr 1, część „A” do Uchwały nr XXIV/344/16 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30.11.2016 r. w sprawie zmiany Uchwały Nr XIX/255/16 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 25.05.2016 w sprawie wyznaczenia obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji w terenie Gminy Skawina – Granice obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji. Źródło: sip.gison.pl



II. U.2.3. Fragment obowiązującego MPZP.

LEGENDA:

TERENY MIESZKANIOWE

MWU – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usług (§23)

A1MWU, A12MWU, A13MWU

MW – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (&22) A25MW

MN – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej (§24) A124MN

TERENY USŁUGOWE

U – tereny zabudowy usługowej (§29) A12U, A13U, A14U, A40U

UP – tereny zabudowy usługowej z zakresu usług publicznych (§31) A7UP

Uo – tereny zabudowy usług kultury i oświaty (§32) A2Uo

TERENY PRODUKCYJNO-USŁUGOWE

PU – tereny zabudowy produkcyjno-usługowej (§33) A17PU, A18PU

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

K, W, E – tereny obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej (§45) A3W

KDD – tereny tras komunikacyjnych (§47) KDD, KDG/KDZ

KK / 1KK – TERENY ZAMKNIĘTE (§49)

U.3 Obowiązujący MPZP

Na terenie obowiązuje Miejskowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego – Uchwała nr XII/456/13 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 12 grudnia 2013 w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Miasta Skawina w jego granicach administracyjnych.

Obejmuje on podobszary funkcjonalne o przeznaczeniu: terenów mieszkaniowych zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usług, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zabudowę usługową, zabudowę usługową z zakresu usług publicznych, zabudowę usług kultury i oświaty, tereny produkcyjno-usługowe, a także infrastruktury technicznej w tym tras komunikacyjnych.

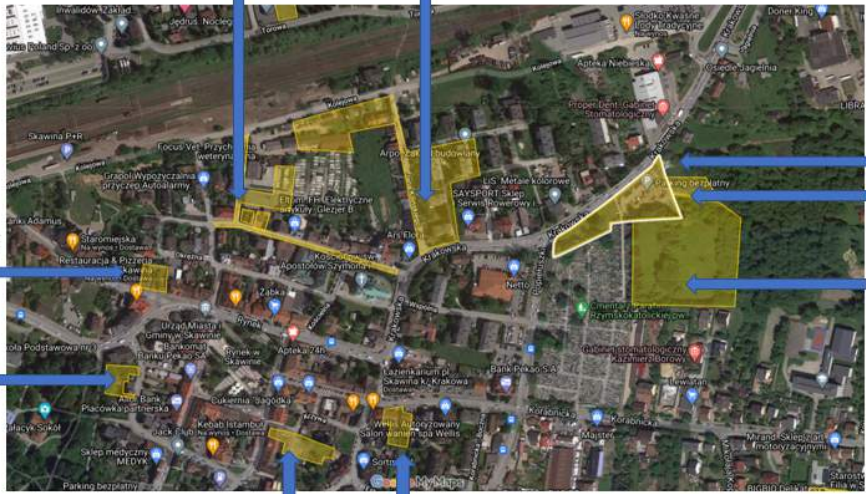
W obowiązującym planie zauważalny jest zupełny brak otwartych przestrzeni zielonych i publicznych.

Tereny przeznaczone pod inwestycje to głównie teren zabudowy usługowej. Północną krawędź stanowi funkcja produkcyjno-usługowa i infrastruktura techniczna.

U.4 Planowane inwestycje

Śródmieście Skawiny podlega działaniom intensyfikującym procesy dogęszczania istniejącej zabudowy, o czym świadczą również planowane inwestycje [GIS]. Na terenie SCK realizowane i planowane są inwestycje z zakresu poprawy infrastruktury wodociągowej i sieci ciepłowniczej.

Budowa i rozbudowa sieci wodociągowej
Budowa osiedlowej sieci ciepłowniczej w okolicach ulic Kolejowa i Kilińskiego w Skawinie w ramach projektu specjalnego „Kolejowa”



Rozbiórka istniejących budynków usługowych i budowa budynku mieszkalno-usługowego z instalacjami wewnętrznymi

Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z garażem podziemnym z instalacjami wewnętrznymi

Budowa budynku mieszkalnego wielorodzinnego z garażem podziemnym, drogą dojazdową oraz instalacjami

Rozbudowa parkingu miejskiego wraz z przebudową drogi dojazdowej

Budowa myjni samochodowej samoobsługowej trójstanowiskowej wraz z kontenerem technicznym, budowa pawilonu gastronomicznego

Budowa obiektu handlowo-usługowego wraz z infrastrukturą techniczną: parkingami i drogami wewnętrznymi, wiatami na wózki oraz instalacjami zewnętrznymi

Przebudowa, nadbudowa, rozbudowa istniejącego budynku mieszkalnego jednorodzinnego wraz ze zmianą sposobu użytkowania na budynek mieszkalny wielorodzinny z garażem podziemnym, z instalacjami



- Obiekty na mapie
- Kolorowy arkusz
- 1 - Stare Piastowe
- 1.3 - Składy Państwowe i Inwestycji
- 1.4 - Zastos. mieszkalności Skł.
- 1.7 - Włady powiatowe
- 2 - Stare Piastowe w użytk. wiej.
- 2.1 - Składy Państwowe w użytk. wiej.
- 2.2 - Składy Państwowe w użytk. wiej.
- 4 - Gminy
- 4.1 - Gminy państw. nieruchomości
- 4.2 - Gminy w użytk. wiej. zasobki
- 5 - Gminy w użytk. wiej. wiejski
- 5.6 - Gminy w użytk. wiej. wiejski
- 7.1 - Ochrona krajoznicza i rekreacja
- 7.2 - Ochrona krajoznicza
- 8.1 - Rezerwa przyrodnicza w parku
- 8.2 - Spółdzielnie mieszkaniowe
- 8.3 - Inne gospodarstwa
- 9 - Karczki i inne gospodarstwa
- 11 - Powiaty
- 11.2 - Powiaty w użytk. wiej. zasobki
- 15.1 - Gminy handlowe
- 15.3 - Inne powiaty
- Główny obiekt

II.U.4.1. (u góry) Mapa planowanych inwestycji (09.2021).

II.U.4.2. (u dołu) Struktura władania terenem. Źródło: System e-Uslug Publicznych Wydziału Geodezji, Kartografii i Katastru Starostwa Powiatowego w Krakowie, <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?ll=49.97639754581534%2C19.82929458313729&z=17&mid=1kuOgpOohB0TDNJMU-juPguxTHXhZugO16>.

Pomimo deficytów przestrzennych obszar SCK pozostaje w strefie zainteresowania inwestorów. Atutem jest bezpośrednia bliskość centrum a także planowane uruchomienie systematycznych połączeń z centrum Krakowa w ramach linii kolei aglomeracyjnej. Jest to również jeden z niewielu wolnych i jedyny tak rozległy, a niezainwestowany obszar położony w bliskości skawińskiego Rynku.

Inwestorzy i deweloperzy przygotowują się do podjęcia inwestycji na tym obszarze.

Dla uniknięcia niepożądanych decyzji potrzebne jest aktywne zaangażowanie UMiGS w proces kształtowania funkcjonalno-prze-strzennej struktury i formy urbanistycznej tego obszaru. Sukces działań miasta powinien przełożyć się na powodzenie inwestycji – składających się na nową, atrakcyjną przestrzeń nowych kwartałów i ulic miasta.

D. DZIEDZICTWO KULTUROWE ARCHITEKTONICZNO-URBANISTYCZNE

D.1 Tożsamość urbanistyczna obszaru

Skawina jest miastem o bogatej historii, zapisanej i wciąż widocznej w jej strukturach urbanistycznych i obiektach zabytkowych. Początki osadnictwa sięgają XI i XII w. Miasto było lokowane na prawie magdeburskim w 1364 r. przez Kazimierza Wielkiego. Ufundowany po śmierci władcy zamek nie przetrwał do naszych czasów.

Badania prof. Dominiki Kuśnierz-Krupy (2010, 2011, 2020) wskazują na pierwotnie regularny układ działek, placu i ulic oraz dwa pasma zabudowy okalające ścisłe centrum w układzie szachownicowym.

Miasto znacznie ucierpiało w czasie najazdu szwedzkiego. Regularność z czasem uległa architektonicznym nawarstwieniom i została zatarta. Wciąż najważniejszym elementem struktury urbanistycznej miasta, sięgającym okresu średniowiecznej lokacji, jest wnętrze rynku o wymiarach 112 x 90 metrów i otaczający go układ kwartałów.

Studia historyczne pokazują również prawdopodobną lokalizację (na terenie SCK) Bramy Tynieckiej – umiejscawiając ją na obecnym ciągu ulicy Batorego. Ulica ta wyznacza jednocześnie dawny Trakt Tyniecki, który prowadził w kierunku Pisar, Samborka, Bibic Starych i Nowych. Urbanistycznie trakt został przecięty przez XIX-wieczną linię kolei.

Badania D. Kuśnierz-Krupy sugerują również obecność murów obronnych i wodnej fosi (zasilanej z odnogi rzeki Skawinka), którą można lokalizować wzdłuż obecnej ulicy Sobieskiego. Elementem charakterystycznym dla struktury lokacyjnej były również podłużne podziały działek i proporcje urbanistyczne związane z modułem lokacyjnym 45 m (jednostki *sznura dużego*). Dawna, przede wszystkim drewniana zabudowa na terenie otoczenia SCK w rejonie ul. Sobieskiego i Ks. Troski została w latach 70-tych i 90 tych XX w. zastąpiona przez nowe formy architektury

i budownictwa. Niewiele z zachowanych obiektów figuruje na w rejestrze zabytków i gminnej ewidencji.



Il. D1.1. Analiza układu przyrynkowego średniowiecznej Skawiny wg: D. Kuśnierz-Krupa, Historia zagospodarowania przestrzennego miasta kazimierzowskiego w Małopolsce na przykładzie Skawiny, Wiadomości Konserwatorskie 28/2010; D. Kuśnierz-Krupa, Zaręsy rozwoju przestrzennego Skawiny w średniowieczu, Czasopismo Techniczne 7-A/2011, z. 23 rok 108.



Il. D1.2. Skawina w I poł. XIX w. Widoczny zachowany układ lokacyjnego rynku. Źródło: <https://www.infoskawina.pl/gmina-skawina-na-starodawnych-mapach/>.

D.2 Zachowane dziedzictwo architektoniczne

Na przedmiotowym obszarze zachowało się kilka istotnych dla historii Skawiny obiektów zabytkowych. Do najcenniejszych należy Kościół parafialny pod wezwaniem Św. Apostołów Szymona i Judy Tadeusza wraz z otoczeniem kulturowym i zielenią, ufundowany przez Kazimierza Wielkiego w 1364 r. Po pożarach w 1704, 1721 i 1815 był odbudowany i konsekrowany w 1826 r.¹

XIX-wieczną historię miasta i jej związki z koleją przypomina dobrze zachowany budynek Dworca PKP (1883-84) wraz z domem mieszkalnym i domem dróżnika.¹ Sąsiadujący z SCK Rynek stanowi najbardziej istotny element historycznego układu lokacyjnego z XIV w., wg tradycji od czasów Kazimierza Jagiellończyka odbywały się tutaj cotygodniowe czwartkowe targi. W pierzejach Rynku wiele kamienic ma charakter zabytkowy.



Il. D.2.1-2 (Od góry) Kościół pw. Św. Apostołów Szymona Judy Tadeusza; budynek Dworca PKP; fot. K. Racoń-Leja

¹ Zmiana SUIKZP Gminy Skawina, Tom I, Diagnostyka, op. cit.

D.3 Uwarunkowania prawne ochrony dziedzictwa architektonicznego i urbanistycznego

Na terenie SCK z otoczeniem znajdują się następujące obiekty zabytkowe, wpisane do **Rejestru Zabytków Nieruchomych Województwa Małopolskiego** (stan na styczeń 2021 r. z uwzględnieniem aktualnej sygnatury [x], oznaczenia numeracji na II.H.3.2):

[Nr 104] Kościół p.w. św. Szymona i Judy, cmentarz przykościelny, figura MB Niepokalanie Poczętej, ogrodzenie, drzewostan; ul. Kościelna, dz. 2383; murowany; dat. kościoła ok. 1364 r., 1720 r., 1826 r.; A-650 z 22.10.1992 [A-356/M].

[Nr 109] Zespół stacji kolejowej: dworzec, budynek mieszkalny, d. dom dróżnika; ul. Sikorskiego 18, ul. Niepodległości 2, ul. Tyńiecka 2 i 4, nr działki 2289/36; murowany; dat. 1883-1884; A-703 z 14.11.1995, [A-431/M].

[Nr 109a] Zespół stacji kolejowej: dworzec; ul. Sikorskiego 1, dz. 2289/36; murowany; dat. 1883-1884 r.; A-703 z 14.11.1995, [A-431/M].

[Nr 109b] Zespół stacji kolejowej: budynek mieszkalny; ul. Niepodległości 2 dz. 2289/33; murowany; dat. 1900 r.; A-703 z 14.11.1995, [A-431/M].

[Nr 111] Kamienica (z podworcem); ul. Rynek 17, dz.2370; murowana; dat. 4 ćw. XIX w.; A-640 z 07.11.1991 [A-469/M].

[Nr 112] Kamienica z oficyną boczną; ul. Rynek 18 dz. 2369; murowana; 1 poł. XIX w.; A-705 z 18.12.1995 [A-433/M].

[Nr 113] Kamienica ul. Rynek 20, dz. 2367; murowana; dat. 1 poł. XIX w.; A-704 z 27.11.1995 [A-432/M].

[Nr 162] Kapliczka „Chrystus Frasobliwy” przy skrzyżowaniu ul. Kościelnej i Walentego Troski; dz. 2372; kamienna z piaskowca; dat. 1826; Rej. Zabytków B-313 z dn. 30.11.1974 r.

[Nr 103] Historyczny układ urbanistyczny miasta Skawina; datowany 1364 r. – 1 poł. XV w. Dnia 26.11.2020 r. urząd Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków orzekł o wpisaniu do rejestru zabytków **historycznego układu urbanistycznego miasta Skawina** pod nr rejestru A-1573/M. Układ obejmuje Rynek wraz z przyległymi kwartałami zabudowy. Decyzja oparta została o studium historyczno-urbanistyczne Skawiny aut. rzeczoznawcy Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego prof. dr hab. inż. arch. Dominiki Kuśnierz-Krupy. Nadzór dotyczy inwestycji, „które mogą wpływać na zachowany układ urbanistyczny i jego ew. przekształcenia poprzez zmiany siatki ulic, placów, zieleni parku miejskiego, podziałów własnościowych i lokalizacji nowych obiektów w utrwalonych liniach zabudowy”. Dnia 1.09.2021 r.

Minister Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu, po rozpatrzeniu odwołania UMiG Skawina, uchylił w całości decyzję MWKZ z 26.11.2020 r. wpisującą do rejestru zabytków historyczny układ urbanistyczny miasta Skawina, przekazując sprawę do ponownego rozpatrzenia organowi pierwszej instancji.



W wykazie obiektów z **Gminnej Ewidencji Zabytków**, zgodnie z Uchwałą nr XXVI/384/20 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30 grudnia 2020 r. ws. przyjęcia Gminnego Programu Opieki nad Zabytkami dla Gminy Skawina na lata 2020-2023, na przedmiotowym terenie znajdują się:

[Nr 144] Dworek Ludwikowskich; ul. Adama Mickiewicza 26, dz. 2302/2; murowany; datowany 1925 r.

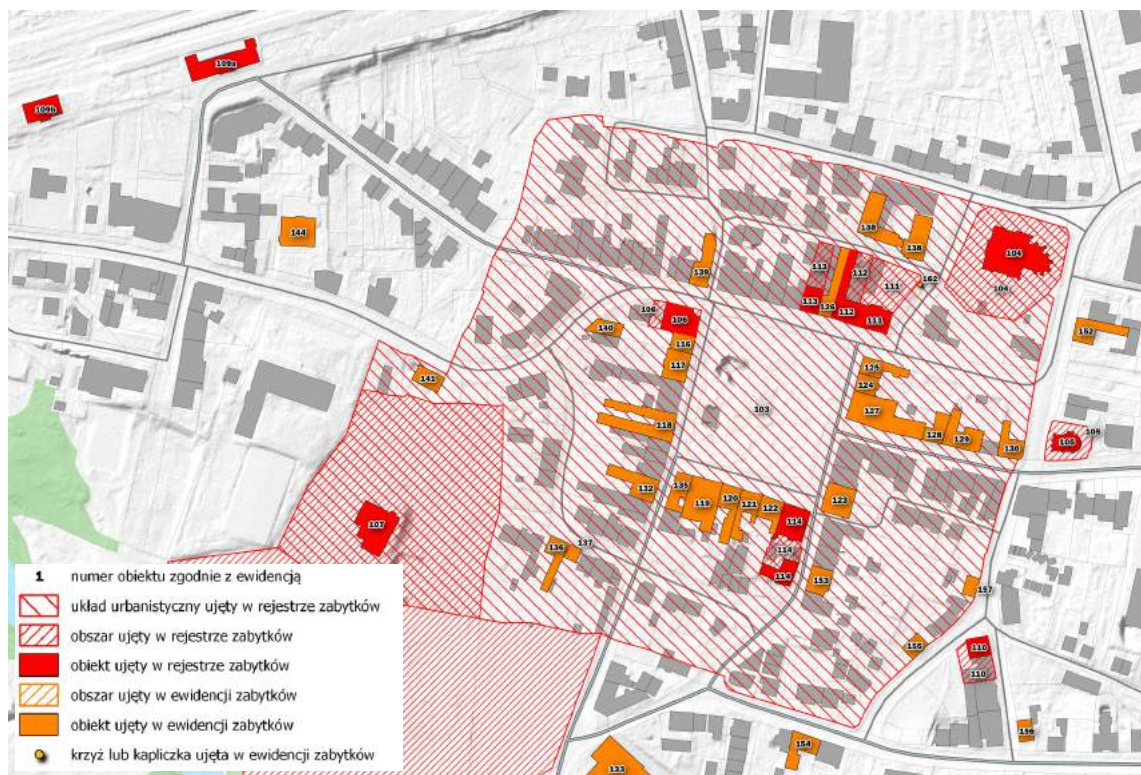
[Nr 126] Kamienica; ul. Rynek 15; dz. 2375/2; murowana; dat. XIX/XX w.

[Nr 138] Dom parafialny; ul. Kościelna 3, dz. 2384, 2386; murowany; dat. 1920 r.

[Nr 139] Kamienica; ul. Stefana Batorego 1, dz. 2360/1; murowana; dat. XIX/XX w.

Il.D.3.1. Powyżej – Zasięg historycznego układu miasta Skawina wpisanego do wojewódzkiego rejestru zabytków.

Il.D.3.2. Poniżej – Obiekty zabytkowe i obszary chronione w centrum Skawiny. Źródło: SIP Skawina / J. Karaś-Janik UMiG.



D.4 Wnioski i wytyczne w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego – urbanistycznego i architektonicznego

1. Niewiele obiektów ze wspaniałej historii Skawiny ocalało, kilka z nich znajduje się na obszarze SCK. Należy chronić zachowane zabytkowe obiekty architektoniczne, a także uważnie kształtować ich otoczenie – zarówno kulturowe jak i naturalne, uwzględniając relikty małej architektury i starodrzew. Potrzeba ochrony dotyczy również otwarć widokowych, oznaczając konieczność unikania elementów, które przesłaniałyby sąsiednie zabytkowe kościoły (w tym obecny na terenie opracowania kościół pod wezwaniem śś. Szymona i Judy Tadeusza a także sąsiadujący z terenem kościół Ofiarowania NMP). Sylwety obu kościołów oraz budynku ratusza – wszystkie z charakterystycznymi wieżami – stanowią główne i najcenniejsze dominanty przestrzenne miasta, nie tylko będąc świadkami jego historii, ale pełniąc rolę akcentów krajobrazowych ważnych dla obrazowości i czytelności struktury miejskiej.

2. Miasto utrzymało swoją historyczną strukturę przestrzenną (w centrum), która stanowi o wyjątkowości i rozpoznawalności Skawiny w regionie. Elementem najważniejszym tej struktury jest lokowany na prawie magdeburskim Rynek. Sięgający średniowiecza układ urbanistyczny Skawiny obejmujący wnętrze Rynku, zespoły budowlane, pojedyncze budynki i formy zaprojektowanej zieleni, rozmieszczone w układzie historycznych podziałów własnościowych i funkcjonalnych, powinien zostać zachowany i chroniony – zgodnie z decyzją MWKZ z 2020 roku. W świetle uchwały decyzji MWKZ, która otwiera możliwości bardziej swobodnych działań inwestycyjnych w otoczeniu SCK, zaleca się realizację analiz krajobrazowych badających wpływ planowanych inwestycji na panoramy i osie widokowe centrum miasta w dwustronnej relacji do terenów po stronie północnej Rynku, aż do torów kolejowych.

3. Krajobraz kulturowy centrum Skawiny wymaga ochrony, ale powinien również stać się kanwą dla nowych inwestycji – prowadzonych uważnie i z poszanowaniem kontekstu miasta historycznego. Działania takie powinny uwzględniać przede wszystkim skalę miasta, podziały pierzei (w odniesieniu do historycznych modułów), granulację zabudowy a także wysoką jakość przestrzeni publicznych. Troski wymaga również jakość zieleni, w tym istniejące oraz możliwe do odtworzenia szpalery drzew, a także mniejsze ślady dziedzictwa (zachowane pomniki, figury, kapliczki, fragmenty murów i in.). W tym kontekście **zalecamy rozważenie utworzenia Parku Kulturowego obejmującego zasięgiem centrum Skawiny.**

D. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA: OCHRONA DZIEDZICTWA URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEGO



II. D. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – ochrona dziedzictwa urbanistyczno-architektonicznego.
Schemat opracowany przez Konsorcjum Autorów.

4. Miasto potrzebuje utrzymania i wzmocnienia swojej tożsamości urbanistycznej i architektonicznej. Wprowadzenie Parku Kulturowego na terenie centrum Skawiny może być również skutecznym narzędziem kształtowania charakteru nowej miejskiej architektury, jej formy i kolorystyki, doboru reklam, doboru małej architektury, oświetlenia i innych elementów przestrzennych, które zostaną opracowane przez zespół projektantów. Działania takie wymagają pogłębienia badań w zakresie typologii architektury lokalnej. Wprowadzenie Parku Kulturowego niesie ze sobą ograniczenia, które powinny zostać wypracowane wspólnie z lokalną społecznością i przy jej akceptacji.

5. Należy rozważyć przywrócenie znaczenia urbanistycznego ulicy Batorego – jako historycznie uwarunkowanego łącznika pomiędzy Rynkiem i północną stroną miasta – fragmentu śladu dawnego Traktu Tynieckiego. Warto kontynuować i wspierać działania Urzędu Miasta i Gminy w zakresie uspokajania i ograniczania ruchu pojazdów mechanicznych i podnoszenia jakości małej architektury i zieleni na tej ulicy. Dzięki zrealizowanym już działaniom sanacyjnym, ulica Batorego funkcjonuje obecnie jako wzorzec różnych rozwiązań kształtujących przyjazne dla mieszkańców środowisko miejskie. Sprawdzone na ul. Batorego i w jej otoczeniu działania powinny być sukcesywnie wprowadzane – z niezbędnymi modyfikacjami i wariantowaniem – na całym terenie miasta historycznego i w nowotworzonych przestrzeniach otoczenia SCK.

6. W procesie poprawy jakości terenów zieleni i nasadzeń ulicznych można rozważyć wprowadzanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury odnoszących się do pierwotnych elementów zagospodarowania (fosi, murów obronnych itp.) – lokując je na śladach historycznych elementów. Jest to obecnie zadanie mocno utrudnione, ze względu na zwartą zabudowę i wąskie przekroje ulic Sobieskiego i Ks. Troski. Rozwiązaniem uzupełniającym może być stosowanie zielonych ścian oraz oznaczeń śladów w płaszczyźnie ulicy / chodnika.

K. KOMUNIKACJA

K.1 Obsługa komunikacyjna – uwarunkowania i wytyczne

Skala miasta. Funkcjonująca od niedawna północna obwodnica Skawiny powinna ograniczyć ilość podróży zewnętrznych przez miasto. Należy dążyć do zmiany klasyfikacji ulic Krakowskiej i Mickiewicza na planowaną Zbiorczą (z obecnej Głównej), dla

szybszego utrwalenia zachowań prowadzących do uspokajania ruchu. Przykłady innych miast pokazują, że bez zdecydowanych działań w tym kierunku, obie trasy przepływu mogą się zagęścić (jak Wrocław po budowie obwodnicy). Działania te powinny pozwolić na poprawę ruchu pieszego (przejścia chronione, przejścia na światłach) a także rowerowego. Mogą również zmniejszyć dopływ samochodów do SCK od południowej krawędzi.

Północna krawędź SKC. Dla poprawy obsługi Przystanku Kolei Aglomeracyjnej niezbędne jest udrożnienie północnej strony dworca PKP poprzez planowane powiązanie pomiędzy ulicą Torową a Tyniecką – jako droga Zbiorcza. W przyszłości działania te mogą wpłynąć korzystnie z jednej strony na zmniejszenie obciążenia ul. Kolejowej, a z drugiej wpłynąć na ożywienie terenu na północ od kolei – wpływając na poprawę przestrzenną i rewitalizację obszaru.

Zjazd z ulicy Krakowskiej. Problem dostępności Kolejowej z ul. Krakowskiej wymaga ponownego przeanalizowania. W przypadku uruchomienia niewielkiego dworca autobusowego zintegrowanego z dworcem PKP, dojazd autobusowy byłby utrudniony. Poszerzenie zjazdu z ul. Krakowskiej na ul. Kolejową powinno być w przyszłości uwzględnione w procesie decyzyjnym. Możliwym i najprostszym rozwiązaniem na chwilę obecną jest udrożnienie ulicy Kilińskiego, które zostało zaproponowane w proponowanym rozwiązaniu. Proponuje się także rozważenie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na zjeździe z ul. Krakowskiej w kierunku ul. Kolejowej co może umożliwić ruch autobusów na tym krętym odcinku i ograniczyć ruch na odcinku ul. Krakowskiej w stronę centrum.

Ulica Kolejowa. Stanowi główną arterię obsługującą obecnie uruchamiany Park&Ride. Wzmożony ruch samochodowy w tym rejonie – uwzględniający stały ruch samochodów (500 mp w ramach P&R) to zaledwie jeden z elementów przekształceń w tym obszarze. Planowane inwestycje po południowej stronie ulicy znacznie dogęszczają obecny układ – oferując nowe funkcje usługowe i wprowadzając nowych mieszkańców.

Dodatkowe obciążenie dla ruchu stanowi nowy obiekt Katolickiej Szkoły Podstawowej, do której ponad 60% dzieci jest codziennie dowożone. Warto rozważyć możliwość wprowadzenia autobusu szkolnego. Reasumując, zmiany przestrzenno-funkcjonalne wpłyną na zintensyfikowanie przepływu samochodów. Z tego względu uzasadnione wydaje się przekształcenie klasy tej drogi przynajmniej na Lokalną ew. Zbiorczą (z dotychczasowej Dojazdowej).

Siatka ulic. Proponuje się zwiększenie liczby podziałów południowej pierzei ul. Kolejowej dla lepszej granulacji formy miasta. Ze względu na barierę, którą stanowią zespoły położone na południu, ew. przejścia mogą mieć głównie charakter pieszy.



STAN ISTNIEJĄCY KOMUNIKACJI

	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH - DRÓGI GŁÓWNE
	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH - DRÓGI ZBIORCZE
	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH - DRÓGI LOKALNE
	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH - DRÓGI DOJAZDOWE

KIERUNKI ROZWOJU KOMUNIKACJI

	TERENY KOMUNIKACJI KOŁOWEJ
	PRZEBIEG PROJEKTOWANEJ DRÓGI GŁÓWNEJ
	PRZEBIEG PROJEKTOWANEJ DRÓGI ZBIORCZEJ
	PRZEBIEG PROJEKTOWANEJ DRÓGI LOKALNEJ
	PRZEBIEG PROJEKTOWANEJ DRÓGI DOJAZDOWEJ
	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH - DRÓGI GŁÓWNE DOCELOWO DRÓGI ZBIORCZE
	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH - DRÓGI LOKALNE DOCELOWO DRÓGI ZBIORCZE

INNE ELEMENTY

	DORAŻNE MIEJSCA ŁADOWANIA ŚMIGŁOWCA W CELACH RATOWNICZYCH
	TRASY ROWEROWE

Il.K.1.1. Inwestycje drogowe na przedmiotowym terenie wg. SUIKZP.

Ul. Kilińskiego i ul. Niepodległości. Obie ulice powinny być dostosowane do obsługi autobusowej dworca. W przypadku dostosowania ulicy Kilińskiego wymagana jest poprawa promienia skrętu z ul. Krakowskiej i poszerzenie traktu ulicy (możliwa również zmiana klasy na Lokalną). Parkowanie prostopadłe (lub korzystniejsze pod kątem 45st.) przy ulicy Kilińskiego to potencjalnie optymalne rozwiązanie również dla mieszkańców osiedla. Wymagałoby jednak ograniczenia możliwości postoju dla tej grupy mieszkańców. Rozwiązanie to wydaje się optymalne również ze względu na konieczność likwidacji dzikiego parkingu bliżej ulicy Kolejowej. Miejsce to powinno stanowić przestrzeń dla rekreacji. Odległości od okien i placów zabaw praktycznie uniemożliwiają możliwości tworzenia tam miejsc postojowych.



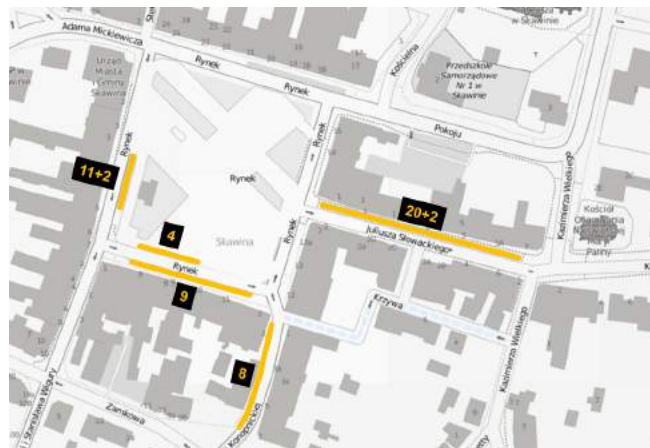
Il. K.1.2. Uwarunkowania obsługi drogowej; źródło: sip.gison.pl

K.2 Centralna strefa uspokojonego ruchu – uwarunkowania i wytyczne

Teren SCK w obszarach centralnych zmagają się już obecnie z ogromnymi problemami związanymi z nadmiarem i uciążliwością parkowania (również niezgodnie z prawem) jak i przejeżdżających tutaj ciężkich samochodów dostawczych (do usług i sklepów). Wobec dużego zainteresowania parkowaniem na tym terenie osób pracujących w centrum, obszar już teraz jest często zapelniony. Miasto posiada niewielki obszar strefy płatnego parkowania, która obowiązuje tylko przy Rynku, ul. J. Słowackiego i ul. M. Konopnickiej (Il. K.2.1).

Sytuacja pogorszy się w po zamknięciu możliwości korzystania z P&R przez osoby niekorzystające z kolei aglomeracyjnej.

Warsztaty partycypacyjne wskazały na potrzebę ochrony mieszkańców przed skutkami nadmiernego ruchu i parkowania i stanowią zachętę do kontynuacji działań prowadzących do:



Il. K.2. Obecna strefa płatnego parkowania. Źródło: Openstreetmap.

1. Preferencji dla ruchu pieszego i rowerzystów – poprzez tworzenie woonerfów. Ulice są na tyle wąskie, że tylko tworzenie ulic współdzielonych „shared streets” może wpłynąć na poprawę jakości przestrzeni pieszych. Przykład ul. Batorego, która częściowo została zamknięta dla ruchu samochodowego i została przekształcona w woonerf, spotyka się z dobrym odbiorem mieszkańców.

2. Poprawy możliwości parkowania dla mieszkańców i właścicieli usług. Te działania są znacznie trudniejsze, wymagają legislacji na poziomie gminy. Możliwe do zastosowania rozwiązania to:

- poszerzenie obecnej strefy płatnego parkowania;
- zamknięcie ulic dla osób nieuprawnionych (trudne ze względu na obecne tutaj usługi edukacyjne i społeczne);
- ograniczenie możliwości parkowania do osób z abonamentem.

3. Uwzględnienie możliwości obsługi funkcji edukacyjnych i społecznych wymaga szeregu rozwiązań indywidualnych, w tym:

- zaproponowania miejsc krótkiego parkowania (do 5 min) typu Kiss&Ride,
- zapewnienia osoby odbierającej od rodziców dzieci w godzinach przyjazdu (woźni),
- utworzenia miejsc dla postoju osób niepełnosprawnych (przy adresowanych dla nich obiektach).

Szczególne potrzeby w tym zakresie akcentowane są odnośnie do ulicy Węgierskiej przy Fundacji Dom Środowiskowy Samopomocy w Skawinie.

K.3 Parkowanie – uwarunkowania i wytyczne

Obsługa Dworca PKP i docelowo dworca autobusowego

Obecnie przez Gminę Skawina przebiegają dwie linie kolejowe: nr 94 Kraków Płaszów – Oświęcim oraz nr 97 Skawina – Żywiec, przy których zlokalizowano 9 przystanków kolejowych, m.in. Dworzec Skawina. Zakończona w tym roku inwestycja parkingu P&R na 300+200 miejsc pokaże w kolejnych latach czy wypełnia ona zapotrzebowanie.

Już teraz jednak wydaje się niezbędne założenie możliwości budowy P&R po stronie północnej na minimum 100 miejsc – dla wspomnianego wcześniej odciążenia ruchu w centrum.

Nowe inwestycje na terenie Park&Ride

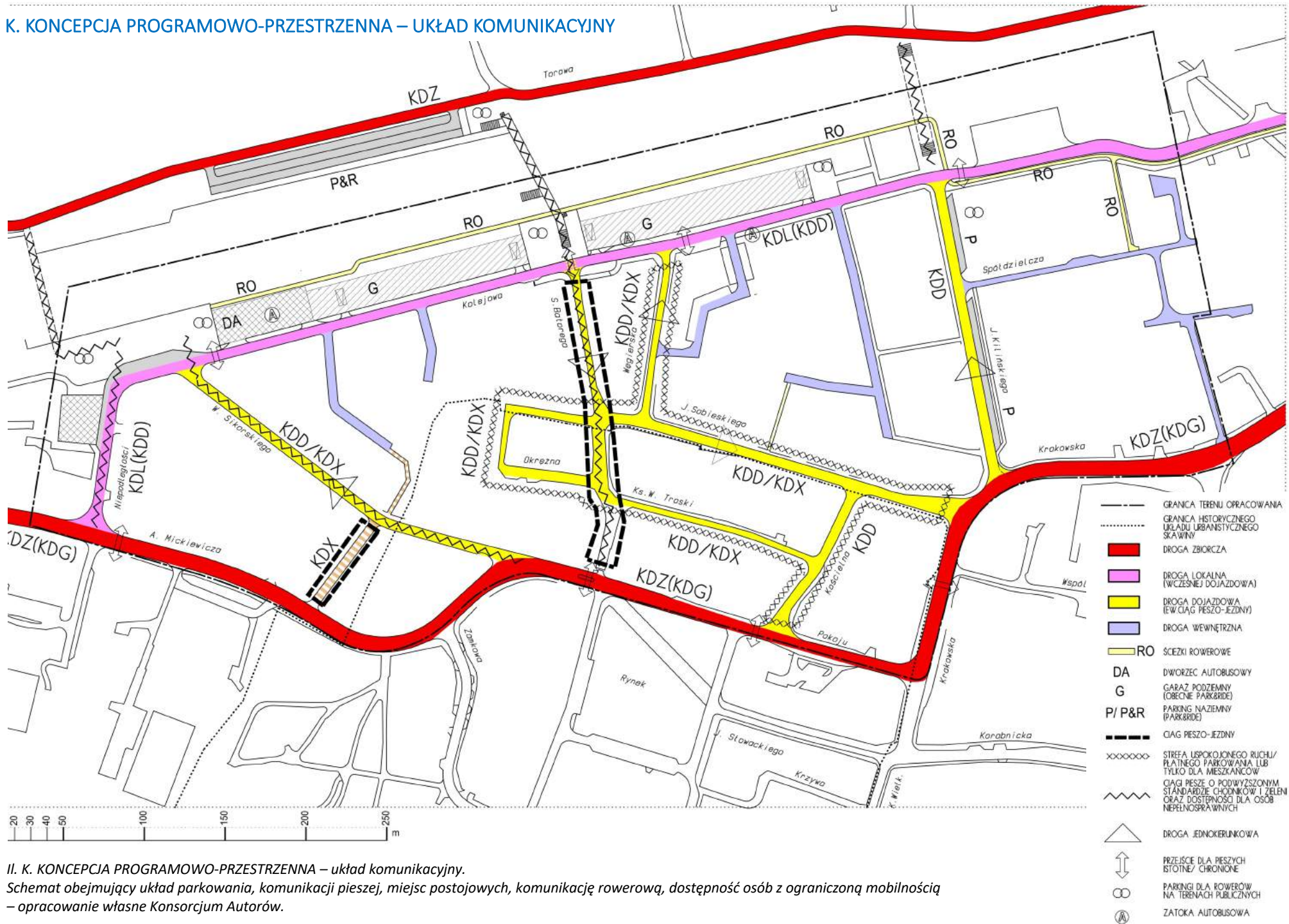
W przyszłości teren obecnego P&R powinien być przekształcany. Rozległy parking po północnej stronie ul. Kolejowej stanowi potencjalnie aktywną przestrzeń miejską. Może stać się dla Skawiny w szansą na rozwój, a także nową wizytówką miasta.

Wypracowana przez Konsorcjum w procesie partycypacyjnym koncepcja przedstawia wieloużytkowy zespół miejski. Funkcja parkingu P&R powinna zostać przeniesiona do garażu podziemnego/wbudowanego, który powinien w przyszłości pełnić również funkcję obsługi nowego zespołu miejskiego – co wymaga oceny przyszłego wykorzystania obecnego P&R, a w praktyce może oznaczać konieczność wprowadzenia dodatkowego poziomu parkowania (co wymaga oceny jakości warunków posiadania i wodnych na tym terenie).

Przy intensyfikacji działań należałoby przewidzieć dodatkowe miejsca obsługi podróżnych po stronie północnej. Tam, gdzie jest to możliwe, warto w przyszłości założyć możliwość punktowego parkowania równoległego wzdłuż ulicy Kolejowej – dla krótkiego postoju, dla niepełnosprawnych, miejsca postojowe dla ładowania samochodów elektrycznych itp.

Zmiany te należy wprowadzać w uzgodnieniu z siecią rowerową i pieszą, tak aby nie pogarszać ich standardów.

K. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – UKŁAD KOMUNIKACYJNY



II. K. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – układ komunikacyjny.

Schemat obejmujący układ parkowania, komunikacji pieszej, miejsc postojowych, komunikację rowerową, dostępność osób z ograniczoną mobilnością – opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

Funkcjonowanie nowego zespołu powinno w przyszłości wykorzystywać przede wszystkim potencjał obsługi transportem zbiorowym (w ramach zintegrowanego przystanku kolejowego i autobusowego). Wzmacniając nową kulturę mobilności osiedlających się tutaj mieszkańców, promować model życia bez samochodu.

Obsługa parkingowa nowych inwestycji prywatnych

Trudnym wyzwaniem planistycznym jest kwestia obsługi nowych inwestycji prywatnych po południowej stronie ul. Kolejowej. W obszarze SCK działa wiele obiektów edukacyjnych i opiekuńczych, a nowe budynki wprowadzą nowych mieszkańców. Centralny obszar otoczenia SCK jest już obecnie niewydolny parkingowo, a możliwe inwestycje wzbudzają raczej negatywne emocje lub obawy wśród mieszkańców.

Modelem, który ochroni otaczającą zabudowę jest wymuszenie w prowadzonych inwestycjach konieczności zapewnienia miejsc postojowych w stopniu regulowanym obecnie przez plan miejscowy. Wskaźnik ten można próbować zmniejszać – zakładając, że nowi mieszkańcy będą korzystać z transportu zbiorowego. Działanie takie może jednak doprowadzić do eskalacji konfliktów pomiędzy ludnością napływową i obecną.

K.4 Transport zbiorowy – uwarunkowania i wytyczne

Organizacja transportu zbiorowego

Urząd Miasta i Gminy podejmuje działania w celu intensyfikowania połączeń MPK S.A. w Krakowie na terenie Skawiny. W chwili obecnej funkcjonuje 12 linii: 203, 213, 223, 235, 243, 245, 253, 263, 273, 283, 293 i linia nocna 903.

W celu obsługi lokalnej, wewnątrzgminnej, uruchomiona została linia gminna o oznaczeniu „P”. Linia ta kursuje na trasie: Pozo-wice – Facimiech – Ochodza – Kopanka – Skawina. Linia obwodnicowa miejska to jeden z elementów strategii integracji funkcjonalnej miasta i zbiorowej obsługi lokalnych podróży na jego terenie.

Badania izochronów dojścia czasowego do Dworca PKP wskazują na jego dobrą dostępność (do 5, 10, 15 min.) [Il. K.4]. Pomimo stosunkowo krótkich dystansów od dworca PKP do przystanków autobusowych, obie funkcje pozostają jednak przestrzennie niezintegrowane. Również w odbiorze mieszkańców Dworzec jest oddzielony od miasta, choć przecież położony tak blisko Rynku.



Il. K.4 Izochrony dojścia do Dworca PKP; Źródło: <https://www.gmina-skawina.pl/srodowisko/mobilna-skawina/komunikacja-kolejowa#gallery-2>.

Na terenie SCK znajduje się przystanek jednej linii 273 (na pętli koło dworca), pozostałe są w dystansie pieszym (na krawędzi obszaru) – przystanek Skawina Szkoła, Skawina Rynek i nieco dalej Skawina Cmentarz. W ramach koncepcji zaproponowano nowy przystanek przy ulicy Kolejowej (w sąsiedztwie ul. Batorego) lub na terenie nowego obiektu dworca autobusowego (również jako relokacja pętli dla linii 273).

Możliwość zmian w zakresie planowania tego obszaru jest szansą na integrację kolei aglomeracyjnej z transportem zbiorowym. Obsługa nowej zabudowy wzdłuż ul. Kolejowej przez transport zbiorowy może poprawić ogólne funkcjonowanie tej części miasta.

Integracja transportu zbiorowego

Istnieje potrzeba lepszego zintegrowania przystanku kolejowego z autobusowym. Poprawa dostępności tego obszaru dotyczy autobusów komunikacji miejskiej, ale również prywatnych przewoźników. Optymalnym byłoby przepuszczenie 3 autobusów miejskich w tym rejonie, co wymagałoby również relokacji przystanków.

Funkcją łącznika autobusowego pełni ulica Niepodległości – która powinna być wygodnym ciągiem pieszym (jako łącznik z przystankiem komunikacji miejskiej). Obecnie stanowi ona główną ulicę dostępu dla autobusów. Dla poprawy tej sytuacji konieczne jest udrożnienie ulicy Niepodległości (co będzie wiązało się z koniecznością uporządkowania parkowania w tym obszarze i poszerzenia możliwości przejazdu). Dostępność przez ulicę Sikorskiego dla autobusów wydaje się opcją możliwą, chociaż trudniejszą

przestrzennie i mniej funkcjonalną (jeśli chodzi o dostępność przystanków).

Docelowo proponujemy przestrzenną integrację transportu zbiorowego w formie węzła multimodalnego obejmującego Dworzec PKP, projektowany Dworzec Autobusowy oraz Plac Dworcowy.

Nowy dworzec autobusowy

W przedstawionej tu koncepcji, w pobliżu dworca PKP przewidziany jest dworzec autobusowy, zlokalizowany w pierwszym module projektowanej północnej pierzei ul. Kolejowej. Jego forma – zadana, nadbudowana albo otwarta – wymaga dalszego opracowania.

Plac Dworcowy

Teren obecnej pętli autobusowej mógłby w przyszłości stanowić element struktury przestrzeni publicznej o funkcji Placu Dworcowego. Na brak takiej funkcji wskazali uczestnicy warsztatów Charrette. Przestrzeń ta ma potencjał stania się wizytówką miasta. Proponujemy więc zlokalizowanie tam elementów poprawiających komfort i mikroklimat (wiaty, informacja dla podróżnych, zieleni) oraz identyfikację miejsca: obrazowość i widoczność z dystansu. Kluczowym akcentem architektonicznym byłaby dominanta przestrzenna zamykająca perspektywę ul. Kolejowej, w formie zielonej wieży z dynamicznym systemem informacji o ruchu pojazdów SCK.

Stacja postojowa / techniczna dla autobusów

Miasto poszukuje obecnie lokalizacji dla technicznego postoju 3-4 autobusów. W ramach warsztatów zaproponowano umieszczenie tej funkcji na terenie obecnego składu po północnej stronie ulicy Kolejowej, naprzeciw Os. Stare Miasto. Natomiast, w kontekście poprzedniego punktu dotyczącego zaplanowania nowego dworca autobusowego obok budynku dworca kolejowego, należałoby uwzględnić tam tyle miejsc postojowych oraz ładowania pojazdów elektrycznych, aby nie było konieczności wyznaczania dodatkowego miejsca do odstawiania pojazdów.

K.5 Ruch pieszy, rowerowy i dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością – uwarunkowania i wytyczne

Centrum Skawiny jest miejscem bliskich odległości pieszych o niewątpliwym potencjale miasta wielofunkcyjnego i przyjaznego dla mieszkańców, zgodnego ze współczesnymi koncepcjami 15-minute city.

Projektowanie uniwersalne. Jakość przestrzeni dla pieszych i osób z ograniczoną mobilnością

Należy dążyć do poprawy warunków przemieszczania się pieszych na wszystkich ulicach prowadzących do Dworca PKP. Szczególnych działań w tym zakresie wymaga obecnie ulica Sikorskiego. Należy równocześnie dążyć do utrzymania dobrego standardu ul. Batorego. Na tych ulicach (ale i na całym obszarze) powinna być zapewniona dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, oznaczająca likwidację barier dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich (wysokie krawężniki, nierówne powierzchnie, stopnie). Dotyczy to również przejść przez barierę kolejową (obecnych i projektowanych) – z uwzględnieniem ramp lub wind.

Przestrzeń SCK jest miejscem lokalizacji licznych organizacji społecznych, m.in. działających na rzecz osób z niepełnosprawnościami, w tym MOPS-u, Caritasu, Ośrodka Pomocy Sióstr Służebniczek NMP, Fundacji Dom Środowiskowy Samopomocy w Skawinie (która docelowo przeniesiona będzie na północ miasta). Zajęte przez samochody chodniki i pasu ruchu, brak miejsc siedzących, wysokie krawężniki to obecna trudna rzeczywistość tego obszaru. Należy zdecydowanie dążyć do poprawy jakości ogółu chodników, ich oświetlenia i dostępności w obszarze SCK i w sąsiedztwie.

Obecność funkcji, które przeznaczone są zarówno dla dzieci, jak i osób starszych lub z niepełnosprawnościami wymaga większej uważności na ich szczególne potrzeby. Wymogi projektowania uniwersalnego obejmują unikanie progów, zapewnienie optymalnej szerokości przejść, likwidację niepotrzebnych przeszkód (jak wysokie krawężniki, parkujące nielegalnie samochody, ale również źle zlokalizowane pacholki lub latarnie miejskie). Warto również inwestować w małą architekturę – regularnie i blisko rozmieszczone ławki (najlepiej w cieniu drzew), zielen poprawiającą mikroklimat, pasy gładkich nawierzchni chodnikowych a także oświetlenie.

Bezpieczeństwo społeczne

Obecność punktów wydawania żywności i darów dla osób ubogich i bezdomnych stanowi problem ze względu na towarzyszącą obecność zachowań patologicznych – w tym picie alkoholu w miejscach publicznych, pozostawianie śmieci i in. Problem uciążliwej obecności i aspołecznych zachowań niektórych podopiecznych ośrodków pomocy społecznej, meneli, pijaków, to kwestia często podnoszona przez mieszkańców. Oświetlenie przestrzeni publicznych i ławek, a także ich planowana widoczność będzie

wpływać korzystnie na poczucie bezpieczeństwa, ale również może zabezpieczać przed zawłaszczaniem miejsc przez osoby nierespektujące społecznych norm zachowania w przestrzeni wspólnej.

Przejścia piesze

Mieszkańcy wskazali również na konieczność ochrony, podniesienia standardów i wprowadzenia nowych przejść pieszych na terenie SCK. Sugerowane w dyskusji publicznej wyniesione wyspy nie mogą być zrealizowane ze względu na przejazd autobusów. Można jednak korzystać z innych rozwiązań uwrażliwiających kierowców na obecność przechodniów, a szczególnie na uczęszczające do sąsiednich szkół dzieci. Dla nich warto przemyśleć wprowadzenie lokalnego (miejskiego) znaku ostrzegawczego typu „Agatka” dla Skawiny oraz rozwiązań podnoszących uwagę kierowców, np. wizualnego zwężania jezdni lub malowanych na drodze przed przejściami oznaczeń 3D.

W Raporcie z warsztatów Charrete zamieszczono opis lokalizacji wymagających podniesienia poziomu ochrony pieszych.

Powiązania z przystankiem kolejowym, kładka piesza

Ul. Sikorskiego i ul. Niepodległości, a w przyszłości ul. Batorego to główne obszary potencjalnych powiązań CSK z Rynkiem.

W wyniku prac warsztatowych i przeprowadzonych analiz zaproponowano budowę kładki pieszej łączącej bezpośrednio ul. Batorego z wschodnim krańcem peronu kolejowego i projektowanym P&R przy nowej ul. Torowej (łącznik z ul. Tyniecką). Powiązanie to z jednej strony wpisuje się w tradycję Traktu Tynieckiego (łącząc centrum z północną częścią miasta), z drugiej stanowi najkrótszą trasę przejścia pieszego pomiędzy Rynkiem a przystankiem kolejowym.

Ruch rowerowy / hulajnóg

Skawina jest miastem potencjalnie przyjaznym dla rowerzystów. Wobec planów powiększenia strefy przyjaznej dla pieszych – ciągu pieszo-usługowo-handlowego wzdłuż ulicy Kolejowej, zaproponowano podczas warsztatów Charrette relokację ścieżki rowerowej z ul. Kolejowej na północną krawędź obszaru, przy linii kolejowej, wzdłuż zielonego traktu.

Promocja ruchu rowerowego wymaga również zwiększania liczby miejsc postojowych dla rowerów, w tym również miejsc zadaszonych i monitorowanych – przy planowanych inwestycjach,

nowych placach i za torami przy ulicach Torowej i Tynieckiej. W tamtym rejonie konieczne jest zintegrowanie sieci rowerowej.

W koncepcji SCK uwzględniono rozłożenie miejsc postojowych dla rowerów (U-kształtnych i wiat) w rejonie przestrzeni publicznych i zielonych przy ul. Kolejowej. Zaleca się je szczególnie przy obiektach o funkcjach edukacyjnych i społecznych, a także na terenie Osiedla Stare Miasto. Przy funkcjach usługowych, obiektach gastronomii i placach zabaw zaleca się montowanie stojaków rowerowych U-kształtnych.

Sieci rowerów i hulajnóg miejskich

Zaktywizowanie przystanku kolei aglomeracyjnej powinno się wiązać z promocją mobilności miękkiej – pieszej, rowerowej, hulajnóg i PMD. Inwestowanie w formy mobilności inne niż samochodowa potencjalnie polepszy nie tylko sytuację komunikacyjną, ale przyczyni się do poprawy jakości przestrzeni miejskiej, bezpieczeństwa, zdrowotności i estetyki. Może również wzmacniać charakter Skawiny jako części ośrodka metropolitalnego (w powiązaniu z Krakowem). Proponujemy zatem miejskie wypożyczalnie rowerów i hulajnóg w okolicach Dworca i Rynku.

Z. TERENY ZIELENI I ZIELEŃ UZUPEŁNIAJĄCA

Z.1 Uwarunkowania

Obszar SCK sprawia wrażenie zielonego, jest to jednak przede wszystkim zielen prywatna na obszarach zabudowy mieszkaniowej. Zielone powierzchnie to również puste przestrzenie oczekujące na nowe inwestycje. W obszarach zrealizowanych nowych inwestycji wokół Dworca PKP – Park&Ride i pętli autobusowej – zieleni i powierzchni biologicznie czynnych brakuje. Drzewa posadzono natomiast w ramach nowego ciągu pieszo-jezdnego na ul. Batorego.

Na terenie SCK, pomimo obecności dużej ilości placówek edukacyjnych i zespołów mieszkaniowych brakuje również terenów rekreacyjnych, parkowych i placów zabaw. Na deficyt terenów zieleni zwracali uwagę m.in. uczestnicy warsztatów Charrette.

Z.2 Wytyczne do kształtowania terenów zieleni

Na projektowanym terenie zieleni będzie pełnić różne funkcje. Wskazane są nasadzenia zieleni, rozszczelnianie powierzchni (ograniczanie większych powierzchni szczelnych) i zatrzymywanie jak największej ilości wody opadowej. Dla poprawy mikroklimatu przestrzeni publicznych powinno się zwiększać ilość drzew zaciasających i intensywnie transpirujących. Wskazane są również zielone przejścia, stosowanie zielonych ścian – elewacji

porośniętych pnączami, zielone dachy i tarasy, niecki infiltracyjne, ogrody deszczowe. Należy dążyć do tworzenia małej architektury zintegrowanej z zielenią (zielone wiaty, trejaże, pergole).

Szczegółowe analizy i rozmowy z mieszkańcami wskazały z jednej strony na oczekiwania w tym zakresie, a z drugiej na ograniczenia związane z możliwością powiększenia powierzchni zielonych (ograniczenia własnościowe, planowane inwestycje, możliwe groźby terenów rekreacyjnych i sportowych). Również dosadzenia drzew stanowią problem – ze względu na wąskie przekroje ulic i niekoniernie ambiwalentny stosunek dużej części mieszkańców (nowe nasadzenia ograniczą przestrzeń do parkowania; spadające liście trzeba sprzątać, itd.).

Ze względu na deficyty terenów zieleni należy jednak dążyć do realizacji wypracowanych w trakcie warsztatów i prezentowanych poniżej rozwiązań.

Z.3 Zieleń rekreacyjna

Proponuje się realizację dwóch terenów zieleni rekreacyjnej:

Skwer osiedlowy (własność Gminy Skawina) przy skrzyżowaniu ul. Kolejowej i Kilińskiego, w sąsiedztwie Osiedla Stare Miasto – przestrzeń zieloną otwartą, o funkcji rekreacyjno-sportowej. Proponowane przez mieszkańców funkcje to boisko do koszykówki 3x3, plac zabaw dla dzieci, siłownia plenerowa, tenis stołowy, stoliki do szachów, toaleta publiczna. Zaleca się nasadzenie szpaleru drzew i niskiego pasma zieleni izolacyjnej od strony ulicy, wychwytyjącego zanieczyszczenia pyłowe, zaprojektowanego w sposób nieograniczający relacji widokowej między skwerem a chodnikiem, dla swobodnego wglądu w przestrzeń skweru.

Boisko szkolne przy Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II z placem zabaw dla młodszych dzieci i elementami zieleni urządzonej – mieszkańcy oczekują od UMiG zintensyfikowania starań o realizację tam urządzeń sportowych i udostępnienie tej przestrzeni dla dzieci i młodzieży mieszkającej w otoczeniu Szkoły. W koncepcji zaproponowano realizację trzech łączników pieszych, których realizacja pomoże w faktycznym udostępnieniu boisk i lepszej komunikacji pieszej pomiędzy szkołami.

Z.4 Zieleń uzupełniająca

Pasma zielone parkowe / ogrody linearne z funkcją ścieżki rowerowej: 1. przy kolei, po południowej stronie torów (za projektowaną zabudową wzdłuż ul. Kolejowej), 2. po północnej stronie torów, wzdłuż projektowanej ul. Torowej, do skrzyżowania z ul. Tyniecką, z wykorzystaniem istniejących zadrzewień.

Ulica Kolejowa – dążenie do wytworzenia we wnętrzu ulicy atrakcyjnego, zielonego bulwaru – nasadzenia szpalerów drzew, zielone ściany i dachy, ogrody deszczowe.

Wewnętrzne ogrody i zielone pasma izolujące zabudowę istniejącą od nowej. Wobec planowanych znacznych inwestycji deweloperskich należy dążyć do utrzymania zielonych wnętrz kwartałów. Ogrody powinny towarzyszyć nowej zabudowie po zachodniej stronie ulicy Kilińskiego i wszystkim inwestycjom prowadzonym wzdłuż ulicy Kolejowej. Jeśli to możliwe, przestrzenie te powinny być dostępne dla całej wspólnoty sąsiedzkiej.

Ogrody kieszonkowe (w tym ogrody deszczowe) – jako element uzupełniający istniejącą strukturę zieloną miasta i tworzone w wnętrzach nowych kwartałów oraz przy pętli autobusowej (ul. Niepodległości), przy Muzeum (ul. Mickiewicza), w widlastym połączeniu ul. Sikorskiego z ul. Mickiewicza, przy projektowanym deptaku pomiędzy ul. Mickiewicza i ul. Sikorskiego; przy skrzyżowaniu ul. Kilińskiego z ul. Krakowską i in.

Zielone dachy i ściany – wymagane na projektowanych budynkach po północnej stronie ul. Kolejowej i proponowane na obiektach istniejących, szczególnie o funkcjach użyteczności publicznej, przykładowo na budynku nieczynnego kina i sali gimnastycznej przy ul. Węgierskiej. Zielone dachy i zimozielone pnącza zaleca się wszędzie, gdzie będzie to możliwe.

Zielone przystanki i wiaty – jako przyjazne (wolne od upałów) miejsca oczekiwania i przestrzeń promująca strefę dobrego mikroklimatu.

Proponowane tu rozwiązania są szerzej opisane w p. Z.6.

Z.5 Dostępność terenów zieleni

Ze względu na deficyty terenów zieleni na terenie SCK należy dążyć do otwarcia i poprawy dostępności nowych przestrzeni zielonych.

Przebieg rekreacyjno-sportowa projektowana na terenie należącym do szkoły im. JP II ma największy potencjał i można postarać się o jej wspólne urządzenie z wydatnym udziałem UMiG Skawina oraz aktywizację poza godzinami pracy szkoły. Wymaga to wypracowania modelu współinwestowania i współużytkowania przy wsparciu właściciela terenu przez Urząd Miasta m.in. w zakresie utrzymania, oświetlenia, bezpieczeństwa i dostępności publicznej. W ramach koncepcji proponuje się, w miejscach, gdzie to jest jeszcze możliwe, nowe dojścia-skróty piesze pozwalające na lepszy dostęp do tego potencjalnie najważniejszego terenu zieleni rekreacyjnej na terenie SCK z otoczeniem.

W koncepcji zaproponowano również wewnętrzną zielenią o charakterze półprywatnym (w kwartałach) oraz izolującą pomiędzy nową, a starą zabudową. W obszarach wspólnotowych wskazane są wszelkie możliwe starania o poprawę dostępności ogrodów.

Pozostałe tereny zieleni, włącznie ze skwerem przy os. Stare Miasto, powinny pozostać całkowicie dostępne.

Z.6 Schematy i inspiracje dot. kształtowania terenów zieleni i uzupełniających rozwiązań opartych na przyrodzie (NBS)

Zieleń pełni ważną rolę przy gospodarowaniu zasobami wodnymi. Standardowe podejście do gospodarowania wodą opadową polega na jak najszybszym odprowadzaniu jej z przestrzeni publicznych i posesji. Nie ma jednak możliwości zbudowania takiego systemu kanalizacji, który odprowadzi całość wody opadowej w czasie ekstremalnych opadów, które stają się coraz częstsze. Żadnej gminy nie stać ani na taką inwestycję, ani na późniejsze jej utrzymywanie. Opłaty za odprowadzanie wody deszczowej z działek prywatnych oraz za uszczelnianie powierzchni biologicznie czynnej są rozwiązaniem połowicznym. Wody opadowe to cenny, trudno odnawialny zasób. Kiedy trafiają do kanalizacji, są bezpowrotnie tracone.

Uszczelnienie powierzchni miasta i przyspieszony spływ powierzchniowy zwiększają zagrożenie podtopieniami oraz zagrożenie powodziami w dole zlewni. Równocześnie miejska zielenią cierpi na niedostatek wody i wymaga kosztownego podlewania. Ograniczenie naturalnie funkcjonujących terenów zieleni, otwartych zbiorników wodnych i terenów podmokłych wpływa na znaczny wzrost średnich temperatur na terenach zurbanizowanych i utrudnia mieszkańcom przetrwanie coraz dłuższych fal upałów.

Adaptacja do zmian klimatu – gwałtownych zjawisk pogodowych: upałów i nawałnych opadów oraz długich okresów suszy, to zadanie, które wymaga współpracy samorządu i administracji, spółdzielni i wspólnot mieszkaniowych, właścicieli nieruchomości prywatnych, deweloperów oraz architektów i projektantów. Wszyscy interesariusze powinni być włączeni w działania prowadzące do takiego kształtowania przestrzeni, które pozwoli na zwiększenie przepuszczalności powierzchni, zatrzymywanie wody w miejscu opadu i wykorzystanie potencjału miejskich ekosystemów a zarazem obniżenie kosztów gospodarowania wodą.

Zieleń i woda wprowadzane na większą skalę w przestrzeń miasta w postaci elementów błękitno-zielonej infrastruktury i rozwiązań opartych na przyrodzie (NBS) zwiększają wartość usług miejskich ekosystemów – retencję krajobrazową i oczyszczanie środowiska:

naturalnie usuwają z wody deszczowej typowe dla przestrzeni zurbanizowanej zanieczyszczenia, zmniejszają zagrożenia klimatyczne, poprawiają mikroklimat.

Zieleń natlenia, nawilża, znacząco schładza i oczyszcza powietrze z pyłu zawieszonego, wpływając pozytywnie na bezpieczeństwo, zdrowie i dobrostan mieszkańców. Rozwiązania oparte na biorentencji wnoszą też w przestrzeń miasta cenne wartości estetyczne i sprzyjają regeneracji psychofizycznej.

Zalecane rozwiązania:

Nawierzchnie przepuszczalne

Utwardzenie terenu (miejsc parkingowych, chodników, ścieżek, dróg dojazdowych i przeciwpożarowych) nawierzchniami przepuszczalnymi jest stosunkowo prostym i niedrogim sposobem na poprawę warunków wodnych. Zapewnia przesiąkanie wód opadowych do podłoża oraz ich oczyszczanie przez glebę i rośliny. W miejscach wymagających utwardzenia poleca się przede wszystkim nawierzchnie porowate oraz wyposażone w przerwy dylatacyjne. Ich podbudowa wykonana z warstw żwiru i piasku, bez domieszki cementu, umożliwi przesiąkanie i wpływa pozytywnie na trwałość nawierzchni w warunkach przemarzania.

Tam, gdzie to możliwe, należy stosować nawierzchnie trawiaste, żwirowe i kamienne.

Systemy biorentencyjne

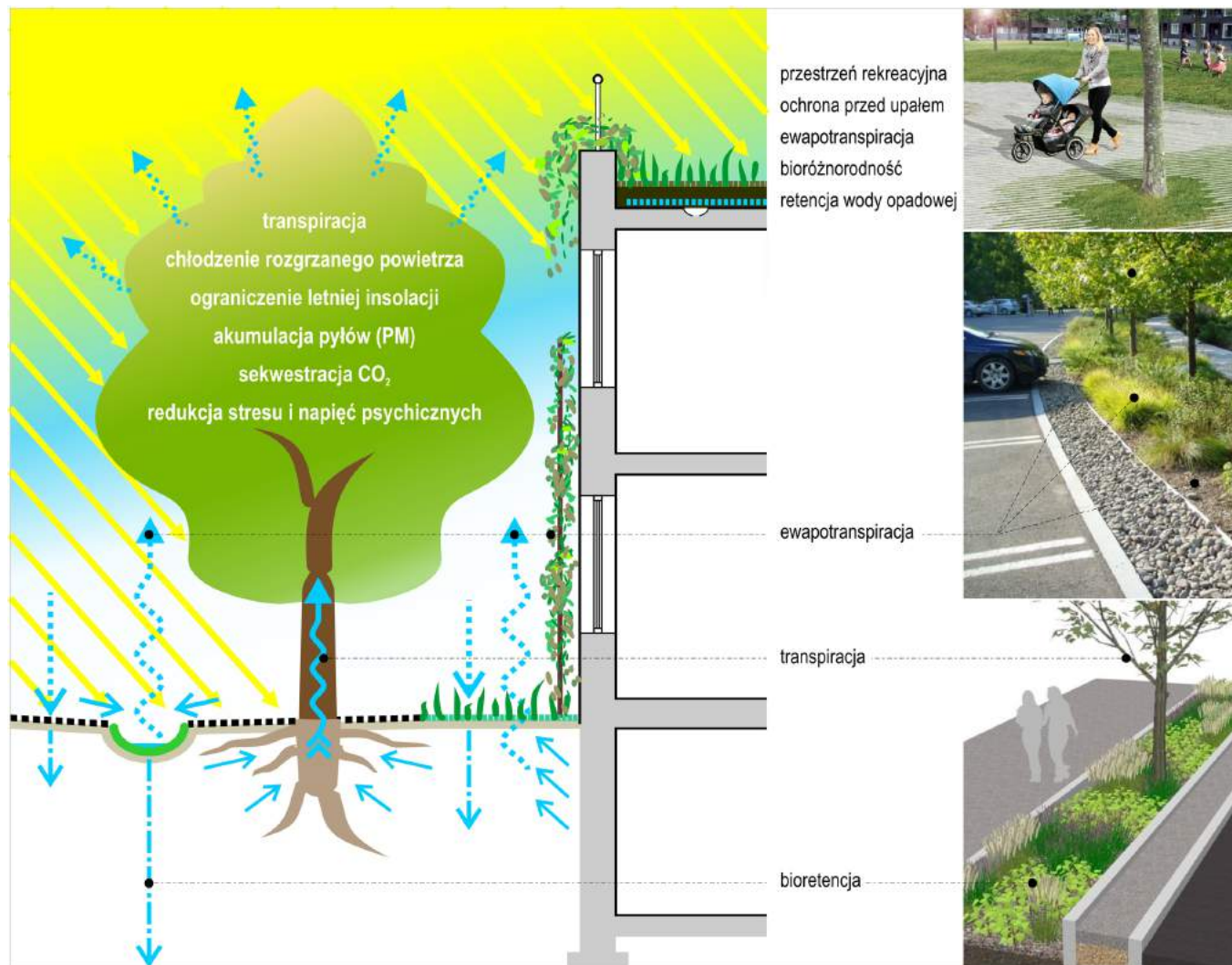
Są szczególnie polecane do ograniczenia spływu, jego spowolnienia, retencjonowania i oczyszczania wód na niewielkich, silnie zurbanizowanych obszarach miejskich:

- **Niecki biorentencyjne**

Niecki są najprostszym rozwiązaniem pozwalającym gromadzić i oczyszczać wody opadowe spływające z okolicznego terenu, chodnika lub tarasu. Niecka jest to zagłębienie pokryte warstwą żwiru filtracyjnego i wypełnione roślinnością podczyszczającą wodę i zwiększającą ewapotranspirację. Złoża glebowe i mikroorganizmy żyjące w systemach korzeniowych roślin przechwytyją, adsorbują lub biodegradowują zanieczyszczenia (osady, substancje pokarmowe, ślady metali ciężkich i związki organiczne występujące w wodzie opadowej). Urządzenia biorentencyjne poprawiają mikroklimat: nawilżają i schładzają powietrze.

Stosuje się dwa rodzaje niecek retencyjnych:

Infiltrujące – umożliwiają przesiąkanie wody do gruntu przez podłoże filtracyjne, co ogranicza spływ wód opadowych do kanalizacji i minimalizuje straty zasobów wodnych w środowisku.



Izolowane – w miejscach, gdzie nie można pozwolić na infiltrację wody buduje się niecki wyściełane folią i połączone ze studzienką kontrolną. Roślinność pomaga zredukować nadmiar wody w efekcie transpiracji oraz usuwa nadmiar substancji pokarmowych poprzez cykl odżywczy.

- **Ogrody deszczowe**

Nasadenia roślin hydrofitowych w gruncie albo pojemniku/skrzyni/donicy zatrzymują wodę deszczową zbieraną z nawierzchni lub dachów. Jak wszystkie urządzenia biorentencyjne,

Il. Z.6.1. Schematy rozwiązań opartych na przyrodzie w odniesieniu do małej architektury, dachów i elewacji: zielone dachy, ściany, nasadzenia; wygodne nawierzchnie półprzepuszczalne i instalacje biorentencyjne zagospodarowujące wodę z parkingów, chodników i dachów. Źródła fot.: Architectura.be; TCStormwater; il. ColumbusUnderground. Rys. T. Jeleński.

ograniczają i opóźniają spływ powierzchniowy oraz usuwają z wody zanieczyszczenia. W bezpośrednim sąsiedztwie budynków ogrody deszczowe w gruncie powinny być izolowane, natomiast

w odległości powyżej 5 m od ścian budynków zaleca się ogrody infiltrujące wodę do gruntu. Budowa ogrodów deszczowych nie wymaga specjalistycznej wiedzy ani sprzętu. Instrukcje dostępne są m.in. w materiałach opracowywanych przez Fundację Sendzimira (<https://sendzimir.org.pl>).

• Otwarte systemy odprowadzania wody deszczowej

Woda spływająca z dachów i innych powierzchni może być zbierana i odprowadzana systemem rynsztoków, ogrodów deszczowych, niecek bioretencyjnych, rowów infiltracyjnych, kanałów i stawów, które zatrzymują wodę oraz urozmaicają krajobraz. Systemy takie dają możliwość aranżacji przestrzeni sprzyjającej rekreacji oraz są cennym dla bioróżnorodności miejscem życia roślin i zwierząt preferujących siedliska wodne. Można je uzupełnić o mini-infrastrukturę dla zróżnicowanej, dzikiej fauny, np. niezwykle pożytecznych płazów.

Studnie chłonne

Są to urządzenia podziemne, które stosuje się w celu zatrzymania wody w krajobrazie lub gromadzenia jej do podlewania roślin. Można je budować w dystansie min. 6 m od budynków. Studnie chłonne nie oczyszczają wody deszczowej, dlatego jeżeli chcemy, by deszczówka doprowadzona do studni była podczyszczona, można ją przepuścić przez studzienki osadowe lub niecki retencyjne / ogrody deszczowe obsadzone roślinami, których systemy korzeniowe posiadają zdolność pochłaniania zanieczyszczeń.

Zielone dachy

Poza zwiększeniem różnorodności biologicznej i walorami estetycznymi, zaletą dachów zielonych jest ochrona przed hałasem, znacznie lepsza ochrona przed przegrzewaniem budynku, korzystny wpływ na klimat (działanie mitygacyjne) i oczyszczanie powietrza. Zielony dach chroni też pokrycie dachowe przed wpływami zewnętrznymi, takimi jak wahania temperatury, słońce, wiatr i deszcz. W kontekście adaptacji do zmian klimatu istotną cechą dachów zielonych jest ich wydajność hydrologiczna, ponieważ ograniczają one spływ wody deszczowej. Odpływ wody z warstw zielonego dachu do odbiornika następuje dopiero po maksymalnym nasyceniu substratu oraz zapełnieniu wolnych przestrzeni w warstwie drenażowej.

Zielone dachy mogą zmniejszyć spływ z dachu o 30 do 86%, ograniczyć odpływ szczytowy o 22 do 93% i opóźnić go nawet do 30 minut. Zatem oprócz pozytywnego wpływu na środowisko i budynki, mają zdolność ograniczania ryzyk: podtapiania, powodzi i erozji podczas gwałtownych opadów.

Zielone dachy poza budynkami można stosować też na wiatkach śmietnikowych, parkingowych, rowerowych i przystankowych.



Il. Z.6.2. Inspiracja dla rozwiązania pasa terenu przy torach kolejowych: przykład zagospodarowania przestrzeni nad parkingiem podziemnym. Źródło: DesignRulz.com.

Zielone ściany

Ściany z pnączy i wertykalne ogrody zwiększają bioróżnorodność, mogą być schronieniem dla pożytecznych owadów, oczyszczają powietrze, a także stanowią efektowny element dekoracyjny. Wbrew obiegowym opiniom, pnącza wpływają pozytywnie na trwałość elewacji. Zielen na ścianie nie niszczy jej, ale chroni przed deszczem i promieniowaniem słonecznym. Część wody opadowej jest wykorzystywana na zwilżanie powierzchni roślin oraz na ich potrzeby

żywiowe. W wyniku transpiracji wody opadowe są przez zieloną ścianę oddawane do atmosfery i schładzają rozgrzane powietrze.

Coraz popularniejszym rozwiązaniem są bardzo dekoracyjne i różnorodnie biologicznie **ogrody wertykalne na konstrukcji nośnej**. Ogrody komponowane są z roślin kwitnących i zimozielonych. Do powieszanych paneli roślinnych doprowadza się linie kroplujące połączone do układu sterującego, który pozwala na odpowiednie dawkowanie wody i nawozu. Do podlewania można wykorzystać wodę deszczową zbieraną z dachu.

Ogrody wertykalne wymagają prac pielęgnacyjnych, takich jak przycięcie roślin uzupełnienie nawozu i czyszczenie systemu nawadniania. Niektóre systemy wymagają także wykonywania oprysków, co znacznie ogranicza ich wartość w kontekście bioróżnorodności. Innym problemem są koszty prac pielęgnacyjnych często wymagających rozstawienia rusztowań oraz zabezpieczenia terenu. Utrzymanie ogrodów wertykalnych jest kosztowne, a ich zaniedbanie prowadzi do utraty walorów estetycznych.

Najprostszym, niedrogim i łatwym w utrzymaniu rozwiązaniem o dużej wartości przyrodniczej są zielone ściany z **pnączy**. Za względu na walory dekoracyjne, łatwość utrzymania i dużą zdolność wychwytywania z powietrza zanieczyszczeń pyłowych (PM), szczególnie wartościowe są ściany z zimozielonych bluszczu.

Urządzenia dla pożytecznych owadów

Elewacje budynków oraz teren do niego przylegający można uczynić bardziej przyjaznymi dla dzikich zapylaczy i innych owadów pożytecznych. Podstawowym warunkiem do tego jest sianie i sadzenie roślin nektarowych z dużym udziałem lokalnych gatunków i utrzymywanie siedlisk przyjaznych dla pszczoł ziemnych. Cennym uzupełnieniem są domki/hotele dla owadów ustawione w miejscach suchych, słonecznych i zacisznych. Ich mieszkańcami będą głównie dzikie pszczoły, trzmiele, muchówki i węgarniki. Domki/hotele można ustawić bezpośrednio na ziemi, słupku lub powiesić na ścianie budynku.

Literatura

- Naumann S. et al., Błękitno-zielona infrastruktura dla łagodzenia zmian klimatu – narzędzia strategiczne, Berlin – Kraków: Ecologic Institute & Fundacja Sendzimira 2019.
- Iwaszuk E. et al., Błękitno-zielona infrastruktura dla łagodzenia zmian klimatu – katalog techniczny, Berlin – Kraków: Ecologic Institute & Fundacja Sendzimira 2020.
- Zarząd Zieleni m.st. Warszawy i Fundacja Sendzimira, Zielono-błękitne rozwiązania dla osiedli mieszkaniowych, Warszawa: Zarząd Zieleni m.st. Warszawy & Fundacja Sendzimira 2019.

Z. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – TERENY ZIELENI I ZIELEŃ UZUPEŁNIAJĄCA



II.Z KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – tereny zieleni, zieleni uzupełniająca i nasadzenia uliczne.

Schemat struktury terenów zieleni urządzonej i nasadzeń ulicznych, dostępność terenów zieleni – opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

P. PRZESTRZENIE PUBLICZNE I ICH FUNKCJE

P.1 Place miejskie

Nowy zespół miejski zaproponowany w koncepcji składa się z sekwencji przestrzeni publicznych o zróżnicowanej typologii. W ramach proponowanej koncepcji proponuje się wytworzenie nowych aktywnych przestrzeni publicznych – ożywiających tą część miasta.

Najważniejszą przestrzenią centrum Skawiny pozostaje Rynek. Łączy się on siatką ulic z nowymi placami:

Na przedłużeniu ulicy Batorego – z Placem Batorego, a może zgodnie z życzeniami mieszkańców – Placem Zbigniewa Morawskiego – zasłużonego dla Skawiny filantropa i aktywisty społecznego. Plac o funkcji gastronomicznej (ogródki zewnętrzne) prezentujący lokalną sztukę (wystawy artystyczne).

Placem Dworcowym – powstałym po przeniesieniu pętli autobusowej. Plac ten może być obudowany usługami wraz z towarzyszącą zielenią. Powinien spełniać funkcje informacyjne węzła komunikacyjnego i dworca (wieża z zegarem i panelem informacyjnym), z towarzyszącymi funkcjami obsługi pasażerów, a także reprezentacyjne (znak przestrzenny 'Skawina'); docelowo również z funkcją ogródków gastronomicznych.

W propozycjach zgłaszanych w czasie warsztatów partycypacyjnych zwracano uwagę na potrzebę wprowadzenia systemu informacji pasażerskiej ze zdalnymi terminalami w różnych punktach SCK, informacji dla osób niepełnosprawnych i niedowidzących, informacji turystycznej, informacji w językach obcych (angielskim i ukraińskim) a także szaleatów miejskich i przechowalni bagażu.

P.2 Ciągi piesze

Funkcję łączników z Dworcem pełnią:

Ulica Sikorskiego – o podniesionym standardzie chodników (z dostępnością dla osób niepełnosprawnych), zielenią – z przestrzeniami otwartych ogródków i z dostępnymi z ulicy usługami w parterach. Partery powinny tworzyć aktywną pierzeję. Dla poprawienia jakości ciągów pieszych warto rozważyć możliwości dodatkowych nasadzeń drzew.

Należy rozważyć w przyszłości przekształcenie tej ulicy w ciąg pieszo-jezdny. Przy ew. kształtowaniu przekroju i rzutu dla ulicy współdzielonej (w tym np. „esowania”), należy uwzględnić

konieczność wykorzystania ulicy jako awaryjnego przejazdu dla autobusów.

Ulica Batorego – zielony, przyjazny ciąg pieszo-jezdny z wyraźną preferencją pieszych – współczesna propozycja odtworzenia historycznego Traktu Tynieckiego – to najważniejszy łącznik w planowanym założeniu, wiążący Rynek z północną częścią miasta i przystankiem kolejowym.

Promenada przy ulicy Kolejowej – jest nowym typem przestrzeni publicznej w obszarze centrum miasta i SCK. Od południa, jak wynegocjowano w procesie partycypacyjnym z udziałem inwestorów i mieszkańców – częściowo zadana w układzie podcienowym. To przestrzeń oferująca mieszkańcom tak potrzebne w mieście funkcje kultury i usług czasu wolnego. Wśród proponowanych przez mieszkańców funkcji pojawiały się najczęściej: kawiarnie z ogródkami, drobne usługi i handel dla szybkich sprawunków, księgarnie, galerie, funkcje kultury, a także miejsca promocji lokalnych organizacji pozarządowych.

Usługowy parter w układzie aktywnej pierzei ma sprzyjać ożywieniu ulicy. W ramach proponowanych przez mieszkańców funkcji pojawiały się również usługi teleinformatyczne, wypożyczalnia rowerów i urządzeń mobilnościowych, apteka, kwaciarnia, biura podróży, sklepy o zróżnicowanym profilu.

W zabudowie dopuszcza się funkcje biurowe generujące miejsca pracy.

Wyższe piętra – szczególnie po stronie południowej – powinny mieć również funkcje mieszkaniowe – zapewniając znaczną liczbę stałych mieszkańców, która będzie sprzyjać ożywieniu otoczenia dworca, stałej aktywności ulicy, ekonomicznej kondycji lokalnych usług oraz całodobowemu nieformalnemu nadzorowi nad przestrzenią publiczną. Stali mieszkańcy to również stała troska o otaczającą przestrzeń.

Ze względu na charakter Centrum Komunikacyjnego dopuszczalne są również funkcje hotelowe i pensjonaty.

Połączenia piesze przez kwartały – Bardzo istotnym elementem dla utrzymania żywotności obszaru będzie utworzenie lokalnych łączników – prowadzonych przez wnętrza kwartałów powiązań dogęszczających siatki ruchu pieszego (wobec zbyt rzadkiej struktury ulic) a także pozwalających na łatwiejszy (bliższy) dostęp mieszkańców do terenów rekreacji i zieleni.

Zaleca się otwarcie dostępności wszystkich przestrzeni rekreacyjnych na terenie SCK, a także ograniczenie groźby funkcji publicznych. Zdecydowanie należy zakazać groźby zespołów wielorodzinnych.

Przestrzeń publiczna SCK powinna być miejscem dla działań społecznych i integracyjnych, takich jak święta ulicy, zawody biegowe i rowerowe.

P.3 Propozycje rozwiązań dla małej architektury: zadaszeń, wiat, mebli miejskich i posadzek

Mebel miejskie

Przy doborze mebli miejskich zaleca się kontynuację stylistyki wprowadzonej na terenie miasta Skawiny w ostatnich latach: prostych form na konstrukcji metalowej w kolorze RAL 7021, uzupełnionych elementami drewnianymi (lamelami) z drewna tekowego (lokalne wzory przedstawia Il. P.3.1). Zaleca się stosowanie donic izolowanych termicznie i wyposażonych w urządzenia do retencjonowania wody.

Jako alternatywne rozwiązanie materiałowe warto rozważyć meble z materiałów pochodzących z recyklingu, przy utrzymaniu spójnej kolorystyki (RAL 7021 + tek).

Wiaty

Przystanki, wiaty rowerowe i handlowe należy utrzymać w jednolitej stylistyce i kolorystyce nawiązującej do pozostałych elementów małej architektury. Zaleca się budowę przystanków i wiat na konstrukcji metalowej w kolorze RAL 7021.

Zadaszenia powinny być pokryte zielenią – przystosowane do obsadzenia dachu sukulentami i innymi roślinami odpornymi na warunki miejskie. Zielone wiaty i przystanki są szczególnie pożądane w pasie drogowym, w miejscach oczekiwania, redukując efekt miejskiej wyspy ciepła, retencjonując wody opadowe i poprawiając mikroklimat przez nawilżanie, schładzanie i oczyszczanie powietrza.

W otoczeniu przystanków zaleca się nasadzenia traw ozdobnych i krzewów wieloletnich w gruncie lub donicach. Ściany przystanków należy obsadzić pnączami np. zimozielonym bluszczem (Il. P.3.2). Woda, która nie zostanie zatrzymana na zielonym dachu powinna być odprowadzona i wykorzystana do nawadniania zielonego parteru/donic oraz pnączy.

Przestrzeń pod wiatą należy oświetlić. Część ściany przystanku nieobsadzona pnączami powinna być zaopatrzona w oświetloną gałkę informacyjną i ładowarkę USB.



II. P.3.1. Lokalne inspiracje – przykłady mebli miejskich i posadzek. Dla zachowania spójności w krajobrazie miasta należy kontynuować stylistykę wprowadzoną na terenie miasta Skawiny w ostatnich latach. Fot. T.Jeleński



II. P.3.2. Zielone wiaty przystankowe i zielona wiatka rowerowa. Źródła: UM Białystok, ZielonePrzystanki.pl.

Wiaty zaleca się zasilać ze stacji solarnej wolnostojącej lub zintegrowanej z wiatką.

Stojaki rowerowe

Przy przystankach komunikacyjnych oraz budynkach użyteczności publicznej zaleca się montaż stojaków rowerowych.

W miejscach najbardziej uczęszczanych stojaki należy ostonić wiatami pokrytymi roślinnością – analogicznie do wiat przystankowych (II. P.3.2). Zielone wiaty rowerowe powinny więc być wyposażone w zielony dach, zieloną ścianę z pnączy, roślinność w gruncie lub donicach wolnostojących, oświetlenie i stację solarną.

Pożądanym elementem wyposażenia wiat rowerowych i przystanków są kamery monitoringu oraz zestawy narzędzi do bieżącego serwisu rowerów.

Nawierzchnie

Nawierzchnie mniej uczęszczanych ciągów komunikacyjnych powinny mieć posadzki utwardzone półprzepuszczalne. W chodnikach należy zachować wygodne pasy posadzek o szerokości min. 1,5 m z materiałów gładkich i pozbawionych szerokich fug. Pozostałe powierzchnie zaleca się wykonać z materiałów porowatych lub wyposażonych w przerwy dylatacyjne umożliwiające przesiąkanie wody do gruntu, na podbudowie żwirowo-piaskowej bez domieszki cementu.

Pozostałe aspekty projektów nawierzchni powinny być zgodne ze Standardami infrastruktury pieszo-rowerowej dla Miasta Skawina (Załącznik Nr 1 do Zarządzenia Nr 87/2018 Burmistrza Miasta i Gminy Skawina z dnia 22 marca 2018 r.).

Projektowanie uniwersalne – dostępność

Wszystkie rozwiązania w obszarze przestrzeni publicznych, ciągów pieszych, dojść do budynków (przede wszystkim usługowych i wielorodzinnych) powinny spełniać wymagania dotyczące projektowania uniwersalnego i należy rozpatrywać je łącznie z przepisami Prawa Budowlanego.

Wytyczne w tym zakresie omówione zostały w rozdziale K.5.

P. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – PRZESTRZENIE PUBLICZNE



LEGENDA:

-  GRANICA TERENU OPRACOWANIA
-  GRANICA HISTORYCZNEGO UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY
-  CIĄG PIESZO-JEZDNY
-  PROMENADA PIESZA USŁUGOWA
-  PROJEKTOWANE POŁĄCZENIA PIESZE
-  CIĄGI PIESZE O PODWYŻSZONYM STANDARDZIE CHODNIKÓW I ZIELENI ORAZ DOSTĘPNOŚCI DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH
-  BUDYNKI PROJEKTOWANE
-  BUDYNKI PROJEKTOWANE Z USŁUGAMI W PARTERZE
-  BUDYNKI ISTNIEJĄCE
-  PLACE PUBLICZNE

II. P. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – przestrzeń publiczną.
 Schemat układu przestrzeni publicznych powiązanych z ważnymi ciągami komunikacyjnymi, z usługami w parterach i ze szczególnym uwzględnieniem powiązań pomiędzy terenami o różnych funkcjach – opracowanie własne Konsorcjum Autorów.



F.1.1. Zbiorcza analiza obecnych funkcji terenu – opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

F. ROZWIĄZANIA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE

F.1 FUNKCJE ZABUDOWY

F.1.1 Uwarunkowania funkcjonalne obszaru

Analiza funkcjonalna terenu potwierdziła dominację funkcji mieszkaniowych. W południowo-zachodniej części terenu są to domy miejskie o zabudowie zwartej, kontynuującej charakter urbanistyki centrum Skawiny.

Osiedle modernistyczne zabudowy wielorodzinnej Stare Miasto stanowi osobny zespół funkcjonalny. Pomimo dużej ilości zieleni nie posiada własnego placu zabaw.

Wzdłuż Rynku, ul. Sikorskiego, na narożniku ul. Kolejowej, a także odcinkowo wzdłuż ul. Ks. Troski i Krakowskiej występują usługi w parterach (gł. handlowe i gastronomiczne) przyczyniając się do

aktywizacji tego obszaru. Gastronomia w pobliżu dworca PKP ma głównie charakter uliczny.

Zauważalna jest obecność funkcji edukacyjnych na poziomie przedszkolnym, podstawowym i średnim, wpisanych w zwartą strukturę miasta bez dostępu do terenów zieleni. Nowa Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II przy ul. Węgierskiej planuje inwestycje w plac zabaw i tereny sportowe.

Na północy obszaru znajdują się funkcje komunikacyjne związane z obsługą przystanku kolei aglomeracyjnej, Park&Ride, a także przemysłowe.

Wschodnia krawędź ulicy Kolejowej, już poza granicami analizowanego terenu to funkcje biurowe i sieciowe sklepy wielkopowierzchniowe. Poza obszarem zagospodarowania, na północ od linii PKP, znajdują się rozległe, grodzone obszary przemysłowe, m.in. Vesuvius Poland Sp. z o.o., stanowiące barierę funkcjonalną.

F.1.2 Wytyczne dotyczące nowych funkcji

Teren ma niewątpliwą potencjał dla kształtowania reprezentacyjnej przestrzeni o charakterze śródmiejskim powiązanej z węzłem kolei aglomeracyjnej – zgodnie z obowiązującymi na świecie tendencjami, w tym najnowszymi koncepcjami *miasta pieszego*, *15-minutowego*, a także mieszaną funkcji (*Mixed-use*) i rozwoju zwartego, opartego na transporcie zbiorowym (*TOD – Transit Oriented Development*).

Wypracowane w procesie partycypacyjnym wnioski również wskazują na potrzebę ukształtowania przestrzeni o atrakcyjnym programie typu *mix-use*, poprzez spektrum form i funkcji charakterystycznych dla obszarów śródmiejskich.

Proponowane założenia funkcjonalne to:

Zróznicowany program dla wytworzenia atrakcyjnej przestrzeni miasta. Proponowany jest miks terenów mieszkaniowych (wielorodzinnych) i usługowych, z uwzględnieniem gastronomii (z ogródkami), handlu, przestrzeni czasu wolnego, usług kulturalnych i społecznych, edukacyjnych, ochrony zdrowia, administracyjnych, biurowych, turystycznych i obsługi podróżnych (w tym pensjonatów i niewielkich hoteli) i innych.

Aktywizacja parterów głównych ciągów pieszych łączących Rynek z Dworcem PKP (ul. Sikorskiego i ul. Niepodległości) a także ul. Kolejowej.

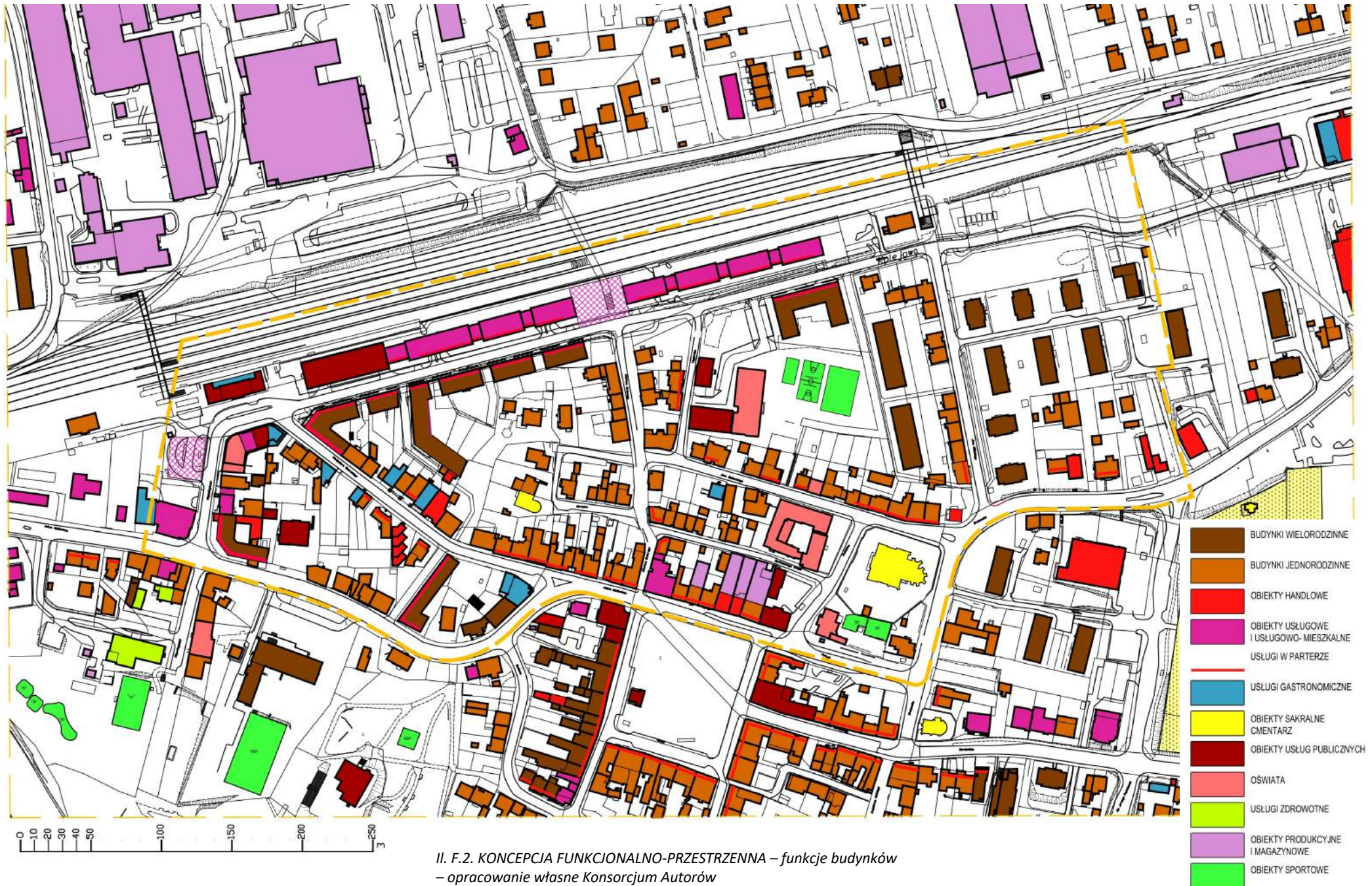
Różnorodność i rozdrobnienie funkcji usługowych – dla przeciwdziałania możliwym inwestycjom w mono-funkcyjne kubatury marketów.

Zabudowa wielorodzinna – uwzględnienie tej funkcji na większości obszaru jako wpływającej na rewitalizację, aktywizację, dobre relacje społeczne i bezpieczeństwo.

Dopełnienie i aktywizacja funkcji dworca PKP poprzez jego integrację z obecną pętlą i przyszłym dworcem autobusowym, uwzględnienie brakujących funkcji informacyjnych.

Szczegółowe propozycje funkcjonalne dla poszczególnych obszarów zaproponowane zostały w ramach rozdziału *WNIOSKI WDROŻENIOWE: WYTYCZNE DLA DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH*.

F.1.2. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – FUNKCJE NOWYCH ZESPOŁÓW



II. F.2. KONCEPCJA FUNKcjONALNO-PRZESTRZENNA – funkcje budynków
– opracowanie własne Konsorcjum Autorów

F.1.3 Propozycje fazowania modernizacji i zmian użytkowania oraz możliwości funkcjonowania terenu w różnych porach dnia i tygodnia

Proponuje się realizację inwestycji w dwóch fazach (II. F.1.3.1). Wynika to z konieczności dotrzymania zobowiązań związanych z trwałością projektów infrastrukturalnych realizowanych w ostatnich latach na terenie SCK.

I Faza – dotyczy realizacji w zakresie zabudowy wielorodzinnej, w tym również z usługami w parterach, na terenach położonych na południe od ul. Kolejowej, w powiązaniu z realizacją przyległych przestrzeni publicznych, terenów zieleni i innych elementów błękitno-zielonej infrastruktury.

W Fazie I proponujemy także realizację elementów infrastruktury transportowo-komunikacyjnej po północnej stronie torów kolejowych: łącznika drogowego pomiędzy ulicami Tyniecką i Torową oraz przyległej inwestycji Park&Ride. Te powiązane ze sobą inwestycje mają potencjał odciążenia terenu SCK i całego centrum miasta z części ruchu tranzytowego i uwolnienia w przyszłości części terenu obecnego P&R przy ul. Kolejowej pod projektowaną zabudowę i zieleni.

II Faza – dotyczy głównie nowego zainwestowania terenu obecnego Park&Ride. Możliwość rozpoczęcia inwestycji może nastąpić po zakończeniu okresu trwałości projektów infrastrukturalnych realizowanych w ostatnich latach na terenie SCK (zgodnie z klauzurą dofinansowania).

F.1.3.1. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – SCHEMAT FAZOWANIA INWESTYCJI

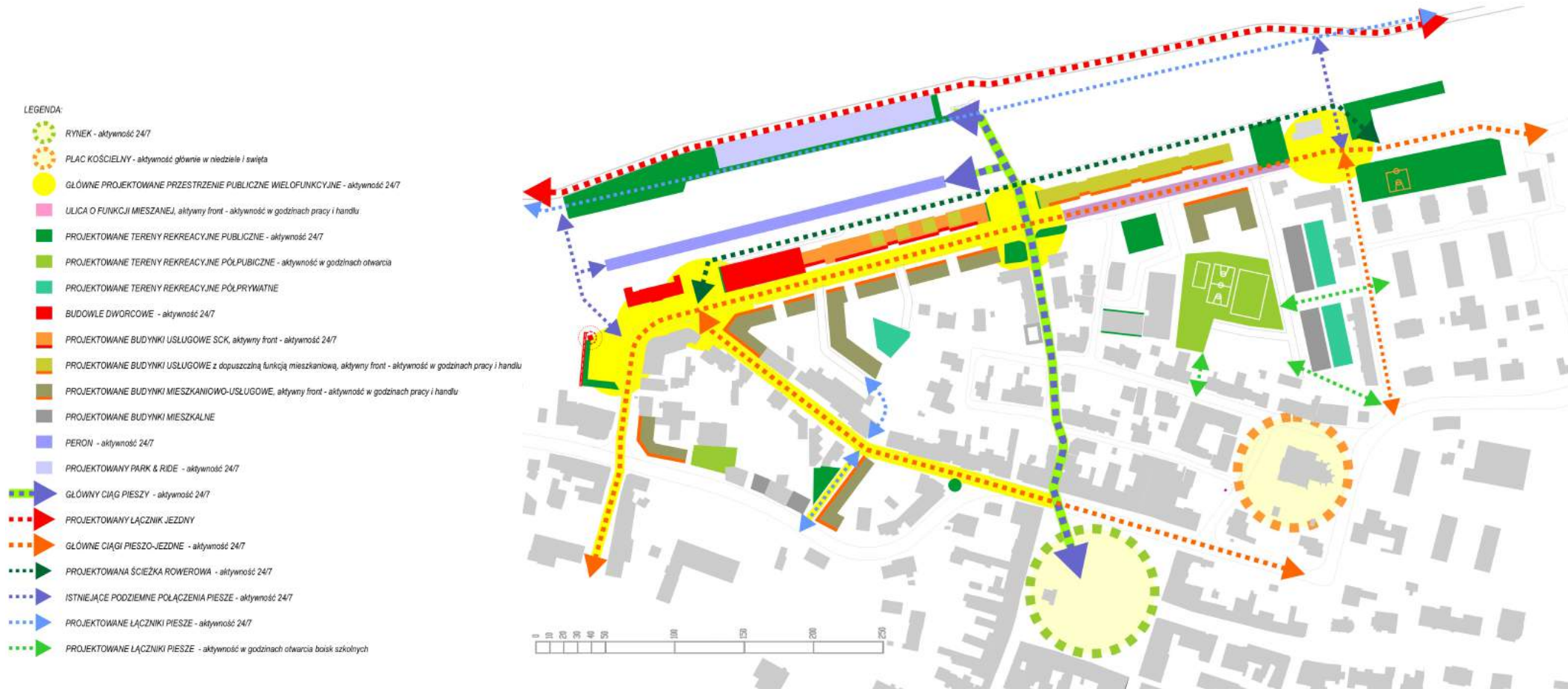
– opracowanie własne Konsorcjum Autorów.



Na II. F.1.3.2. (obok) przedstawiono schemat możliwości funkcjonowania terenu w różnych porach dnia i tygodnia po zakończeniu wszystkich projektowanych inwestycji.

F.1.3.2. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA – SCHEMAT FUNKCJONOWANIA TERENU W RÓŻNYCH PORACH DNIA I TYGODNIA

– opracowanie własne Konsorcjum Autorów.





II.F.2. Wariant projektowany ulicy Kolejowej – przekroje. Po lewej – największy przekrój na odcinku pomiędzy ul. Sikorskiego i ul. Batorego; po prawej – przekrój przez nowy skwer na osi ul. Batorego. Wypracowane rozwiązanie jest wynikiem kompromisu pomiędzy oczekiwaniami mieszkańców i inwestorów wypracowanego w procesie partycypacyjnym. Uwzględnia podcienia i usługi w parterach, przeniesienie Park&Ride do garażu podziemnego, przesunięcie ścieżki rowerowej w pobliże terenów PKP. Perspektywę ulicy Kolejowej zamyka punkt orientacyjny – zielona wieża informacyjna przy Dworcu PKP. Po prawej widoczna projektowana kładka piesza z windą dla osób z niepełnosprawnościami i rowerzystów. Opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

F.2 ROZWIĄZANIA PRZESTRZENNE - wytyczne

Rozwiązanie prezentowane w ramach koncepcji finalnej zostało wypracowane wspólnie w trakcie warsztatów Charrette – realizowanych z mieszkańcami, przedstawicielami inwestorów, Urzędu Miasta i Gminy, radnych oraz innych zainteresowanych kształtem potencjalnych inwestycji. Wypracowana koncepcja jest wynikiem kompromisu. Stanowi próbę skoordynowania i uzgodnienia planowanych działań, uwzględniając następujące aspekty:

Śródmiejski charakter lokalnego centrum miejskiego; zagospodarowanie obszarów które nie mają swoich funkcji bądź pełnią funkcje transportowo-komunikacyjne (parking P&R i pętla autobusowa);

Pierzejową formę zabudowy – jako wpisującą się w dotychczasową formę zabudowy miasta, kontynuującą tradycję miasta historycznego;

Skalność podziałów kwartałów i granulację formy miasta – jako nawiązanie do tradycji miasta. W ramach tejeż podziały nowych inwestycji i dodatkowe ciągi piesze;

Nadanie ulicy Kolejowej charakteru miejskiej ulicy – zamiast drogi tranzytowej podporządkowanej obecnie funkcjom komunikacyjnym. Przekrój ulicy jest wynikiem kompromisu, pomiędzy inwestorami a społecznością, dotyczącego wielkości inwestycji i potrzebie zwiększenia szerokości chodnika.

Kończym efektem są zaproponowane po południowej stronie ulicy podcienia. Zaleca się wypracowanie podcieni jako parteru całościowo cofającego się względem głównej bryły budynku o min. 2 m.

Możliwość zbliżenia linii zabudowy wymaga dalszych uzgodnień w zakresie wymaganych odległości od rozwiązań komunikacyjnych. Są to rozwiązania przyszłościowe, obecnie nie pozwala na nie ścieżka rowerowa, która w przyszłości ma zostać przesunięta na teren sąsiadujący z PKP.

Zaleca się również negocjacje z PKP w sprawie zbliżenia nowej zabudowy do działki kolejowej. Wykorzystanie tego miejsca wpłynie na poprawę jakości przestrzeni miasta, będzie też stanowić element izolujący pozostałą część obszaru od hałasu.

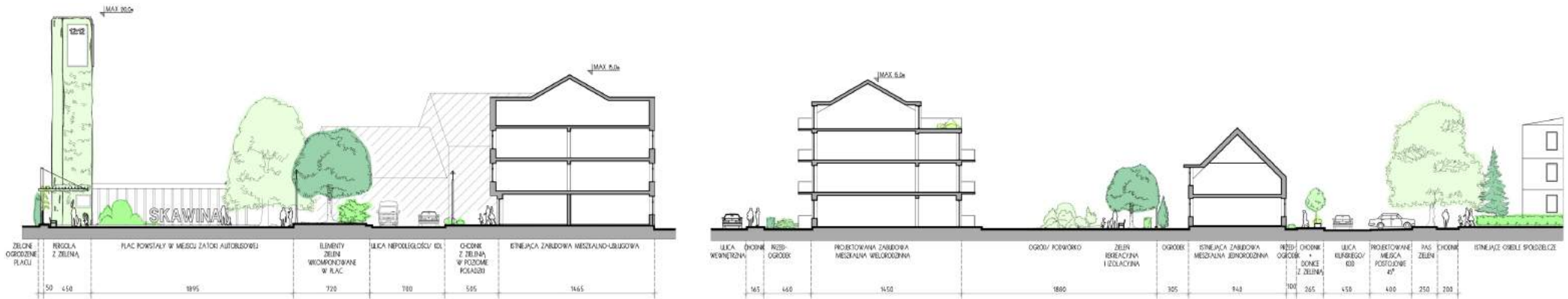
Zielone wnętrza kwartałów – jako zasada dla kształtowania formy urbanistycznej; unikanie zbyt szerokich traktów zabudowy, przeciwdziałanie nadmiernemu uszczelnianiu powierzchni wokół nowych inwestycji (np. pod funkcje komunikacyjne);

Wprowadzenie nowych przestrzeni publicznych, pieszych i zielonych o zróżnicowanym, reprezentacyjnym, a zarazem przyjaznym charakterze i wysokiej jakości kompozycji nasadzeń i mebli miejskich. Obszar ten niewątpliwie stanie się nową wizytówką miasta – towarzysząc głównemu węzłowi przesiadkowemu pomiędzy Skawiną a Krakowem.

Zabudowa średniowysoka (4-kondygnacyjna) o wysokości 15m, miejscowo 18m (w punktach akcentów architektonicznych – do 5 kondygnacji). Jeśli to możliwe, to we wnętrzach kwartałów obniżanie gabarytów lub ukrycie ostatniej kondygnacji w dachu.

Przeprowadzone przez autorów badania sondażowe pokazały rozbieżności w ocenie wyboru typu architektury nowego zespołu przez mieszkańców. Badania ankietowe wyraźnie wskazują na preferowany charakter tradycyjny, lokalny, ale nie przesądzą o decyzji, czy obszar może estetycznie zbliżyć się do charakteru lokalnego centrum metropolitalnego o bardziej nowoczesnej formie, czy też utrzymać charakter małego miasta o swojskiej, lokalnej architekturze. Ze względu na wagę tego wyboru i potrzebę regulacji charakteru zabudowy dla utrzymania harmonii kompozycyjnej nowej zabudowy, zaleca się przeprowadzenie dodatkowych badań preferencji na większej próbie mieszkańców.

Prezentowana wizualizacja architektoniczna koncepcji nie przesądza o charakterze architektury, chociaż wpisanie w istniejącą strukturę historycznego zespołu sugerowałoby tradycyjną formę zespołów położonych na południe od ulicy Kolejowej. Północna strona ulicy może jednakże stać się przestrzenią bardziej architektonicznie nowoczesną – związaną z funkcją dworca, usług i biur – wyznaczając bardziej metropolitalny charakter SCK.



II.F.3.1. Koncepcja: Przekrój z widokiem na projektowany zielony plac (w miejscu obecnej pętli autobusowej). Widoczna wieża informacyjna/zegarowa, symbol 'SKAWINA' i zielone pasmo izolujące przy ul. Niepodległości. Opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

F.3 SZACUNKOWE KOSZTY INWESTYCJI MIEJSKICH

	Liczba/kubatura/ powierzchnia	Cena jednostkowa (zł)	Koszt (zł)
CIĄGI PIESZO-JEZDNE m²			
1- ul. Kolejowa północ	1 507	600	904 200
2- ul. Kolejowa południe	1 520	600	912 000
3- łącznik - ul. Sikorskiego – – ul. Mickiewicza	410	600	246 000
PLACE MIEJSKIE m²			
1- przy nowej kładce	1 160	700	812 000
2- ul. Niepodległości	800	700	560 000
ZATOKI AUTOBUSOWE m²			
1- ul. Kolejowa	77	500	38 500
2- Dworzec – przebudowa	390	300	117 000
3- Zajezdnia – ul. Kolejowa	1 000	300	300 000
PRZEBUDOWA DRÓG m²			
1- ul. Kilińskiego	70	300	21 000
REMONT DRÓG m²			
1- ul. Kolejowa	4 200	100	420 000
PARKINGI			
1- ul. Torowa P&R – 125 mp	2 800	300	840 000
2- ul. Kilińskiego	570	300	171 000
EKRANY AKUSTYCZNE m²	2		
1- od strony linii kolejowej / 305 m	1 220	900	1 098 000
2- ul. Niepodległości / 40 m	120	900	108 000
ŚCIEŻKA ROWEROWA mb			
497 mb	1 245	2 000 tys/km	990 000
INFRASTRUKTURA DROGOWA	suma		7 537 700

	Liczba/kubatura/ powierzchnia	Cena jednostkowa (zł)	Koszt (zł)
PARKI PUBLICZNE m²			
1- Os. Spółdzielcze	2 300	120	276 000
2- Park wzdłuż kolei	2 260	120	271 200
PARKI KIESZONKOWE m²			
1- ul. Sikorskiego	280	250	70 000
2- ul. Sikorskiego	30	250	7 500
3- ul. Niepodległości	290	250	72 500
4- ul. Kolejowa	120	200	24 000
SZPALERY DRZEW mb			
1 drzewo & 3 krzewy/3mb			
1- Przy parkingu P&R	150	200	30 000
2- ul. Kolejowa	420	300	126 000
3- ul. Kolejowa za zajezdnią	90	200	18 000
NOWE NASADZENIA DRZEW szt.			
Niewymienione wcześniej	28	900	25 200
PNAĆZA mb			
1- od kolei	305	100	30 500
2- ul. Niepodległości-plac	40	100	4 000
3- Szkoła przy ul. Sobieskiego	24	100	2 400
4- Szkoła przy ul. Węgierskiej	55	100	5 500
MAŁA ARCHITEKTURA szt.			
Wiata przystankowa	1	25 000	25 000
Podświetlony punkt info.	2	40 000	80 000
Ławki	17	1 000	17 000
Kosze	12	800	9 600
Hamak/leżak	5	4 000	20 000
Boisko sportowe ok12x18m	1	180 000	180 000
Siłownia zewnętrzna	1	120 000	120 000
ZIELEŃ		suma	1 774 400
Latarnie parkowe szt.	40	9 000	360 000
OŚWIETLENIE		suma	360 000

II.F.3.2. Koncepcja: Od lewej nowa inwestycja w pasie równoległym do ul. Kilińskiego z tarasowym charakterem zabudowy i wprowadzeniem zieleni rekreacyjnej – izolacyjnej. Przekrój przez ul. Kilińskiego z projektowanym ruchem jednokierunkowym i parkowaniem pod kątem 45° dla mieszkańców Osiedla Stare Miasto. Opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

Zestawienie kosztów całkowitych inwestycji miejskich na obszarze SCK opracowane przez Konsorcjum wg m.in. cennika Budżetu Obywatelskiego, Kraków 2021 oraz przykładów jednostkowych:

	Liczba/kubatura/ powierzchnia	Cena jednostkowa (zł)	Koszt (zł)
DWORZEC AUTOBUSOWY			
3,5 kondygnacji na podstawie podobnego dworca we Włocławku	1	25 700 000	25 700 000
KŁADKA NAD KOLEJĄ dł.			
na podst. podobnej realizacji w Roskach Małych i Legionowie	100 m	5 500 000	5 500 000
WIEŻA INFORMACYJNA wys.			
Na podstawie podobnych realizacji	20 m	160 000	160 000
ZABUDOWA USŁUGOWA Z PARKINGAMI PODZIEMNYMI	3800 m ² pow. zab.		
4 kondygnacje pow. użytkowej.	14 500	5 400	78 300 000
Parking, mp	140	50 000	7 000 000
BUDYNKI I BUDOWLE			116 660 000
SUMA KOSZTÓW CAŁKOWITYCH			126 332 100



WNIOSKI WDROŻENIOWE: WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH

W.1 WYTYCZNE DO SUIKZP i MPZP

Proponowane poniżej zapisy wypracowane zostały w ramach procesu partycypacyjnego i projektu koncepcji funkcjonalno-przestrzennej dla Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z otoczeniem.

Opisane tu zalecenia mają charakter wytycznych – przygotowanych w formie opisowej i graficznej. Wytyczne powinny być ponownie przeanalizowane na etapie sporządzania SUIKZP i właściwego MPZP dla przedmiotowego obszaru.

Ład przestrzenny

Proponowana zabudowa ma charakter zwarty, ulicowy, o architekturze i gabarytach charakterystycznych dla mniejszego miasta.

Proponuje się wyznaczenie strefy zabudowy śródmiejskiej dla obszaru położonego na północ od ul. Kolejowej, objętego sygnaturą U1 i UK1.

Zalecana wysokość maksymalna na całym obszarze to 15 m, z wyłączeniem obiektów istniejących, dominant przestrzennych i w innych wyjątkowych wypadkach na terenach objętych zapisem U1. Parametry te zostały wynegocjowane podczas warsztatów partycypacyjnych.

W nowych zespołach proponowane linie zabudowy zostały wrysowane w załączniku graficznym. Wyznaczone w planie nieprzekraczalne linie zabudowy nie dotyczą takich części budynków jak garaże, a także obiektów znajdujących się całkowicie poniżej poziomu terenu.

Dopełnieniem charakteru przestrzennego nowych zespołów powinien być zróżnicowany program funkcjonalny typu *mix-use*, a także aktywizacja parterów – z ogólnodostępnymi usługami. Zaleca się przeniesienie w inne obszary miasta uciążliwych funkcji przemysłowych, produkcyjnych, magazynowo-składowych, a także, w miarę możliwości, transportowych.

Należy chronić zachowane na terenie obszaru obiekty zabytkowe wpisane do ewidencji gminnej i rejestru wojewódzkiego z ich otoczeniem. W opracowaniu MPZP należy rozważyć zasadność wpisania obszaru ochrony układu urbanistycznego centrum Skawiny oznaczonego na załączniku graficznym zgodnie z *Decyzją z dn. 26 listopada 2020 r. Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Krakowie z orzeczeniem o wpisaniu do rejestru zabytków nieruchomości województwa małopolskiego pod numerem rejestru A-1573/M historycznego układu urbanistycznego*

miasta Skawina – decyzja uchylona przez MKDniS dn. 1.09.2021 r. do ponownego rozpatrzenia.

W strefach zabudowy mieszkaniowej i usługowo-mieszkaniowej (MW, MWU, UMW) i towarzyszącej zieleni (Z) dopuszcza się lokalizację infrastruktury technicznej i zielonej – jak mała architektura, place zabaw, zieleń urządzone, oświetlenie, inne meble uliczne itp. Ze względu na bliską lokalizację centrum (Rynku), należy dbać o wysoką jakość i spójność rozwiązań małej architektury na całym obszarze.

Zaleca się wprowadzenie zakazu grodzienia zespołów wielorodzinnych, a jeśli to możliwe zapewnienie otwartego dostępu do usług.

Proponuje się przyjęcie następującej definicji wysokości zabudowy i wysokości budynku, opartej na definicji z prawa budowlanego: *Przez „wysokość zabudowy” – należy rozumieć: „wysokość bryły budynku, mierzoną od średniego poziomu istniejącego terenu, wyznaczonego jako średnia arytmetyczna najniższego i najwyższego poziomu terenu (mierzonego po obwodzie ścian zewnętrznych budynku) – do poziomu najwyższego położonego punktu tego budynku – bez uwzględniania kominów, maszynowni dźwigów i innych pomieszczeń technicznych oraz urządzeń technicznych i ozdobnych detali architektonicznych z zastrzeżeniem przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.”*

Wskaźniki liczby miejsc postojowych

Proponuje się uwzględnienie obniżenia wskaźników miejsc postojowych na przedmiotowym obszarze, ze względu na dostępność pieszą obszarów śródmiejskich i transportu zbiorowego.

Dla przedmiotowego terenu proponuje się:

- Dla funkcji zabudowy wielorodzinnej: 0,7 miejsca postojowego na 1 mieszkanie lub 1 miejsce postojowe na 50 m² powierzchni użytkowej.
- Dla funkcji usługowych (poza oświatą): 1 miejsce postojowe na 50 m² powierzchni użytkowej usług (bez powierzchni pomocniczych – socjalnych, magazynowych i technicznych) oraz 2 miejsca na 6 zatrudnionych.
- Dla zabudowy jednorodzinnej: 2 miejsca postojowe lub garażowe na jeden dom; w przypadku istniejącej zabudowy zwartej możliwe jest ograniczenie do 1 miejsca postojowego.

Miejsca postojowe dla rowerów: Ze względu na zakładany wzrost ruchu rowerowego w obszarze SCK w sąsiedztwie punktów usługowych, obiektów gastronomii i sklepów, a także usług edukacyjnych zaleca się montowanie stojaków rowerowych U-

kształtnych. Dot. m.in. UPK, U1, MWU, UMW. Zalecenie takie jest również wskazane na terenach zabudowy wielorodzinnej (MWU).

Powierzchnie biologicznie czynne i NBS

Rekomenduje się utrzymanie, a jeśli to możliwe zwiększenie wielkości powierzchni biologicznie czynnej w stosunku do obecnych wytycznych MPZP. Dla całego obszaru zaleca się stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska, powierzchni przepuszczalnych, zielonych ścian i dachów, rozwiązań opartych na przyrodzie (ZI i NBS).

W.2 TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ

U1 – Teren zabudowy usługowej (nowe pasmo zabudowy wzdłuż północnej krawędzi ul. Kolejowej)

Przeznaczenie podstawowe: funkcje usługowe typu mix-use. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- teren zabudowy śródmiejskiej;
- maksymalna wysokość zabudowy 15 metrów;
- miejscowo w formie akcentów architektonicznych, narożników etc. dopuszczalna max. wysokość zabudowy 18 m;
- ilość kondygnacji 4 (dopuszczalne 5 – w przypadku j.w.);
- w przypadku realizacji 5 kondygnacji zaleca się odpowiednie cofnięcie ostatniej kondygnacji względem kondygnacji frontowej (z uwzględnieniem percepcji pieszego we wnętrzu ulicy – efekt ten daje możliwość zachowania skali gabarytu);
- dachy płaskie, wymagane dachy zielone lub ogrody na powierzchni dachu (poza niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną);
- preferowane funkcje typu mix use; usługi o szerokim asortymencie: gastronomiczne, handlowe, społeczne i kulturowe (np. galerie sztuki), biurowe, turystyczne, związane z obsługą dworca PKP i pętli autobusowej, ale również zamieszkania zbiorowego (hotel lub pensjonat);
- aktywny parter – usługi dostępne dla mieszkańców, ogródki gastronomiczne w przyległych przestrzeniach publicznych i na części chodnika;
- możliwa funkcja zabudowy wielorodzinnej na wyższych kondygnacjach.
- nie zaleca się lokalizacji usług wielkopowierzchniowych (powyżej 2000 m²), a także wprowadzania funkcji uciążliwych (produkcyjno-przemysłowych);

- przewiduje się garaże podziemne pod zabudową lub garaże wielopoziomowe (nad parterem usługowym);
- Ze względu na dyspozycje dotyczące przyległych pasm zieleni nie wyznacza się parametrów powierzchni biologicznie czynnej i powierzchni zabudowy. Uznaje się konieczność wprowadzania rozwiązań przyjaznych dla środowiska (w zakresie retencji wody opadowej i powierzchni zielonych – dachów – ok. 60% i ścian zielonych);

UMW1 i UMW2 – Teren zabudowy usługowej i mieszkaniowej wielorodzinnej (nowe pasmo zabudowy wzdłuż północnej krawędzi ul. Kolejowej)

Przeznaczenie podstawowe: funkcje typu mix-use z uwzględnieniem usług w parterach i funkcji zabudowy wielorodzinnej.

Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- zabudowa zwarta, preferowane dachy spadziste;
- minimalna wartość powierzchni z przeznaczeniem dla zabudowy wielorodzinnej – min. 30% całkowitej powierzchni użytkowej;
- aktywny parter – dostępne usługi dla mieszkańców, funkcje typu *mix-use*;
- funkcje usługowe w tym m.in. gastronomiczne, handlowe, społeczne i kulturowe, turystyczne i biurowe;
- preferowane drobne usługi; zakaz lokalizacji usług wielkopowierzchniowych (powyżej 2000 m²);
- maksymalna wysokość budynków dla pasma UMW1 – 15m;
- dla UMW2 w drugiej linii zabudowy proponowane jest obniżenie gabarytów (do dalszej regulacji);
- dla budynków gospodarczych max. wys. 8m i dla garażowych max. wys. 6m;
- budynki techniczne powinny być lokalizowane w głębi działki;
- możliwe wysunięcie budynku powyżej parteru poza linię zabudowy od strony ul. Kolejowej oznaczoną na planie – przez zastosowanie wykuszy, arkad, bez słupów i kolizji z umeblovaniem ulicy (max. szerokość 2 m);
- możliwość lokalizacji miejsc postojowych w garażu podziemnym;
- wskaźnik powierzchni zabudowy nie może przekroczyć 60% (liczony sumarycznie dla UMW1 i UMW2);
- wskaźnik terenu biologicznie czynnego nie powinien być niższy niż 20% (liczony sumarycznie dla UMW1, UMW2 i Z3 - w obrębie terenu inwestycji);

- Z3 - powierzchnia biologicznie czynna w terenie zabudowy wielorodzinnej i wewnętrzna przestrzeń kwartałów, która powinna zostać zielona;
- dążyć do utrzymania i tworzenia dostępnych ciągów pieszych przecinających kwartały (zgodnie z wyznaczonymi dyspozycjami w załączniku graficznym).

UO - Teren usług oświaty i kultury

Przeznaczenie podstawowe: zabudowa usługowa z zakresu usług oświaty i kultury. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy: jak w obowiązującym MPZP.

UO1- Teren usług oświaty, społecznych i kultury

Przeznaczenie podstawowe: zabudowa usługowa z zakresu usług oświaty, społecznych i kultury. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- proponowane funkcje oświaty, publiczne / społeczne i towarzyszące im przestrzenie biurowe, kulturowe (w tym rozbudowa istniejącego obiektu kina).

US - Teren usług sakralnych

Przeznaczenie podstawowe: zabudowa sakralna wraz z otoczeniem. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- obszar o szczególnym znaczeniu dla historii miasta, podlegający w całości ochronie konserwatorskiej;
- wysoka jakość rozwiązań małej architektury, zachowanie elementów podlegających ochronie, troska o otaczającą zielenią wysoką i niską;

UK 1 i UK2– Teren zabudowy komunikacyjnej / usługowej i towarzyszącej (nowe pasmo zabudowy wzdłuż północnej krawędzi ul. Kolejowej)

UK1 - Dworzec autobusowy

Przeznaczenie podstawowe: niewielki dworzec autobusowy zintegrowany z dworcem kolejowym (3-4 stanowiska). Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- jak w U1.
- uwzględnienie funkcji uzupełniających usług handlu i obsługi komunikacyjnej / turystycznej; obsługi podróżnych (przechodnia bagażu, toaleta etc.)

UK2 - Funkcje komunikacyjne lub usługowe

Przeznaczenie podstawowe: teren usługowy lub komunikacyjny. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- w przypadku uwzględnienia funkcji usługowych, sposób kształtowania zabudowy, funkcji i rozwiązań otoczenia i parkingów jak w U1;
- w przypadku uwzględnienia funkcji komunikacyjnych (o charakterze uzupełniającym, przejściowym), jak np. zajezdnia autobusowa, przeznaczenie terenu pod podjazdy, miejsca postojowe dla autobusów, miejsca ładowania pojazdów elektrycznych – należy uwzględniać współczesne rozwiązania przyjazne dla środowiska, jak powierzchnie przepuszczalne, ściany i dachy zielone;
- unikać degradującego charakteru przestrzeni i kreacji miejsc potencjalnie niebezpiecznych poprzez niekonieczne grodzienia, niedostateczne oświetlenie i niewystarczającą widoczność przestrzeni manewrowych.

UPK - Teren funkcji usługowych, produkcyjnych lub komunikacyjnych

Przeznaczenie podstawowe: funkcje usług z ew. uzupełnieniem przez funkcje komunikacyjne i drobnej produkcji. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- proponuje się dążyć do stopniowego przekształcenia tego terenu w przyszłości na funkcje *mix use* o charakterze śródmiejskim;
- docelowe parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu i kształtowania zabudowy dla UPK: jak w U1.
- możliwe funkcje – niewielkiej, nieuciążliwej produkcji, biurowe, komunikacyjne.

UDKOL – Dworzec PKP

Przeznaczenie podstawowe: funkcja obsługi podróżnych i biblioteka miejska, gastronomia; Zalecenia:

- ochrona budynku zabytkowego;
- uwzględnienie istotnych funkcji obsługi dworca (toalety, informacja, przechowalnia bagażu)

UMW3

Przeznaczenie podstawowe: mieszkańcovo-biurowe z funkcjami technicznymi, zgodne z obecnym użytkowaniem.

W.3 TERENY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

PP1 - Plac przydworcowy ("Pod Zegarem")

Przeznaczenie podstawowe: teren przestrzeni publicznej placu.

Zalecenia podstawowych parametrów:

- obecna funkcja komunikacyjna (pętla i przystanek autobusowy);

- docelowa funkcja placu miejskiego - możliwość lokalizacji usług w bezpośrednim otoczeniu / na krawędzi placu;
- miejsce lokalizacji akcentu (dominanty) wieży zegarowej / informacyjnej o wysokości około 20 m;
- miejsce lokalizacji wysokiej jakości małej architektury, symbolu Skawiny, pergoli, miejsc postoju rowerów; tymczasowo: małych pawilonów handlowych (o wysokiej jakości architekturze), stylizowanych *foodtrucków*.
- konieczność działań dla poprawy jakości środowiska / usług ekosystemów – wprowadzenie powierzchni przepuszczalnych, zieleni, pnączy i zadaszeń w formie pergoli, ścian zielonych, parasoli, fontanny, nasadzeń;

PP2 - Place przy ulicy Kolejowej

Przeznaczenie podstawowe: teren przestrzeni publicznej placów / skwerów. Zalecenia podstawowe:

- funkcja placów publicznych pozwalająca na aktywności na zewnątrz budynków z przeznaczeniem na miejsca dla gastronomii, niewielkie przestrzenie spotkań i kameralnych koncertów, niewielkie wystawy i in.;
- przestrzeń kameralna, bezpieczna, odpowiednio oświetlona, przyjazna, z wysokiej jakości małą architekturą i meblami ulicznymi;
- elastyczność rozwiązań umożliwiającą różnorodne korzystanie i unikanie form trwale połączonych z gruntem;
- możliwe stosowanie zadaszeń, pergoli na całości lub części placów;
- potrzeba zielonej oprawy miejsca – w formie pergoli, zielonych ścian (pnączy), drzew i zieleni niskiej;

KP Kładka piesza lub kładka pieszo-rowerowa

Przeznaczenie podstawowe: kładka piesza, miejsce widokowe (na Rynek), atrakcyjna wizytówka miasta. Zalecenia:

- połączenie ul. Kolejowej z ul. Torową na przedłużeniu ul. Batorego;
- uwzględnienie wind dla osób z ograniczoną mobilnością i dla rowerzystów;
- należy wziąć pod uwagę wygląd kładki jako wizerunku Skawiny oraz jako punktu widokowego na centrum historyczne miasta. (Zachęca się do przeprowadzenia konkursu architektonicznego na projekt kładki).

W.4 TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

MWU - Teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej

Przeznaczenie podstawowe: zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i usługowa. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- Obszar istniejącej zabudowy o charakterze mieszkaniowym-wielorodzinnym wymaga dalszych uzupełnień i kontynuacji istniejących linii zabudowy i charakteru lokalnej architektury;
- Zaleca się aktywizowanie parterów na funkcje usługowe dostępne dla mieszkańców;
- Możliwa jest lokalizacja wszelkiego typu, ale nieuciążliwych dla mieszkańców usług – gastronomicznych, drobnego handlu, usług edukacyjnych, społecznych, zdrowotnych, biurowych, kultury i innych. Różnorodność funkcjonalna sprzyja wytworzeniu śródmiejskiego, atrakcyjnego charakteru tego obszaru;
- Zalecana wysokość maksymalna to 15 m, z wyłączeniem obiektów istniejących, dominant przestrzennych i w innych wyjątkowych wypadkach. Parametry te zostały wynegocjowane podczas warsztatów partycypacyjnych.
- Dopuszcza się możliwość realizacji budynków gospodarczych i garaży podziemnych. Zaleca się ograniczenia budowy garaży naziemnych w pierzei ulicy (dopuszczalna jest wewnątrz kwaterałów);
- Na terenie rekomendowane są inwestycje z zakresu infrastruktury zielonej, dosadzania zieleni, kreacji ogrodów kieszonkowych i deszczowych, zazielenianie ścian i dachów;
- Zalecane są realizacje infrastruktury rekreacyjnej i sportowej (plac zabaw, boiska);
- Dla nowych inwestycji zaleca się wskaźnik powierzchni zabudowy nie większy niż 60%, a wskaźnik terenu biologicznie czynnego nie niższy niż 20% (liczony sumarycznie dla MWU i Z3 - w obrębie terenu inwestycji);
- Pozostałe wytyczne zgodne z obecnie obowiązującym MPZP.

MN – Teren zabudowy jednorodzinnej

Przeznaczenie podstawowe: teren zabudowy jednorodzinnej. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- Wytyczne podstawowe dla obszaru – bez zmian. Promowane stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska i zielonych.
- Pozostałe wytyczne zgodne z obecnie obowiązującym MPZP.

MW - Teren zabudowy wielorodzinnej

Przeznaczenie podstawowe: teren zabudowy wielorodzinnej osiedla Stare Miasto. Zalecenia podstawowych parametrów i kształtowania zabudowy:

- Możliwość wprowadzenia niewielkich usług towarzyszących w parterach i przyziemiach budynków;
- Promowane stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska i zielonych z uwzględnieniem powierzchni biologicznie czynnych Z3;
- Proponowane dopełnienie przestrzeni zielonych o funkcje rekreacyjne dla dzieci, młodzieży i seniorów. Potrzebna lokalizacja U-kształtnych stojaków rowerowych lub zamykanych wiat dla parkowania rowerów;
- Pozostałe wytyczne zgodne z obowiązującym MPZP.

W.5 TERENY ZIELENI I REKREACYJNE

Z1 – Zieleń parkowa i izolacyjna

Przeznaczenie podstawowe: urządzona zieleń parkowa z małą architekturą. Zalecenia:

- niedopuszczalna jest lokalizacja obiektów kubaturowych z wyjątkiem obsługi infrastruktury technicznej;
- zakazuje się lokalizacji naziemnych miejsc postojowych, dopuszcza się podziemne garaże;
- zalecane jest maksymalnie 40% utwardzenia terenu pod ścieżki, dojazdy, ścieżki rowerowe, schody;
- wyznaczone na planie ścieżki rowerowe wymagają szczegółowego dopracowania lokalizacji i parametrów;
- zaznaczone na planie linie zieleni izolacyjnej można realizować jako ekrany akustyczne lub ażurowe ściany z pergolami obrośnięte pnączami, żywoptoty lub zwarte boskiety pełne ze strzyżonych drzew (np. buki, graby);
- na całym terenie, ale zwłaszcza w obszarze U1, UK1, na budynkach projektowanych oraz na budynkach istniejących UD1, UD2 zaleca się wykonywanie elewacji zielonych. Mogą być one w formie pnączy samoczepnych, pnączy na konstrukcjach wsporczych, systemów donicowych pionowych z nawodnieniem, pnączy rosnących na dachach;
- jako funkcja uzupełniająca ogrody kieszonkowe, ogrody deszczowe itp.

Z2 – Szpaler drzew do nasadzeń

Przeznaczenie podstawowe: przestrzeń komunikacyjna piesza z dużym udziałem zieleni. Zalecenia:

- zaleca się tworzenie szpalerów drzew o zróżnicowanym przekroju, pod względem wysokości i gatunków, w celu wizualnego podzielenia długiej ulicy Kolejowej na mniejsze odcinki;
- drzewa pełniąc będą m.in. funkcję regulacji temperatury, oczyszczania i podnoszenia wilgotności powietrza, zacielenia;
- dopuszczalne jest sadzenie drzew w punktowych przerwach w posadzce, stosowanie klombów, donic, niecek retencyjnych, niskich nasadzeń z krzewinek, traw i bylin;
- drzewa powinny być tak prowadzone by nie ograniczać widoczności pieszych; a rośliny niskie nie powinny przekraczać wys. 1,2 m.

Z3 – Zieleń wewnątrz kwartałów

Przeznaczenie podstawowe: zieleń rekreacyjna i zacielenia dla mieszkańców działki. Zalecenia:

- powierzchnia biologicznie czynna w terenie zabudowy wielorodzinnej;
- strefa zieleni bez prawa zabudowy, zakaz realizacji miejsc parkingowych w tej strefie, dopuszczana mała architektura, ścieżki i wjazdy;
- liczy się do bilansu powierzchni biologicznie czynnej w ramach terenów UMW1, UMW2, MWU, MW;
- kształt obszarów ma charakter poglądowy;
- w przypadku Z3.1 zieleń ta ma również na celu izolację nowej zabudowy od istniejącej zabudowy przy ul. Jana Kilińskiego;

ZRS – Tereny z funkcją mieszaną rekreacyjno-sportową

Przeznaczenie podstawowe: obiekty sportowe i rekreacyjne niekubaturowe (jak boiska, bieżnie) wraz z terenami zielonymi i małą architekturą. Zalecenia:

- możliwa lokalizacja obiektów serwisowych związanych z obsługą obiektów sportowych i rekreacyjnych (np. toalety, szatnie), a także terenowych urządzeń sportu i rekreacji, takich jak: boiska do gier, bieżnie, place zabaw.
- w obszarze ZRS1 dopuszcza się budowę sportowych obiektów kubaturowych (np. sala gimnastyczna, basen) pod warunkiem zastosowania ogrodów zielonych dostępnych dla mieszkańców;
- tereny ZRS1 i ZRS2 powinny być dostępne dla mieszkańców (z możliwością czasowego zamknięcia na czas zajęć szkolnych);
- w obszarze ZRS3 dopuszcza się przeznaczenie ¼ powierzchni terenu pod parkingi dla samochodów osobowych, pod warunkiem zastosowania nawierzchni częściowo zielonych, wysoko przepuszczalnych dla wody.

W.6 TERENY DROGOWE

KDZ – Aleja Mickiewicza – Rynek (Północna krawędź) – Ulica Pokoju – Ulica Krakowska

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy zbiorczej (obecnie głównej). Zalecenia:

- Uspokojenie ruchu (w kontekście realizowanej obwodnicy) – wykorzystane na zmniejszenie przekrojów jezdnych, poszerzenia chodników, wskazane nasadzenia szpalerów drzew (charakter miejskiej alei), bezpieczne przejścia piesze i rowerowe.

KDL – Ulica Kolejowa

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy lokalnej (obecnie dojazdowej). Zalecenia:

- Nasadzenia szpalery drzew po północnej krawędzi i tam, gdzie to możliwe, po krawędzi południowej (zgodnie z rysunkiem przekroju poprzecznego). Parking Park&Ride przeniesiony do garażu podziemnego; tam, gdzie to możliwe, miejsca postojowe wzdłuż ulicy (w tym dla niepełnosprawnych, postój taxi). Południowa krawędź w odcinku zachodnim rozwiązana w formie podcieni przy usługach w parterze. Konieczność miejsc postojowych dla rowerów.

KDL – Ulica Niepodległości

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy lokalnej (obecnie dojazdowej).

KDD – Ulica Kilińskiego

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej. Zalecenia:

- Zmiana ruchu z dwukierunkowego na jednokierunkowy z przejazdem autobusów, pasmo parkowania 45st. od strony zachodniej. Wskazane dosadzenia rzędów drzew (po obu stronach).

KDD / KDX – Ulica Sikorskiego

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej lub ciąg pieszo-jezdny. Zalecenia:

- powiązanie Rynku z Dworcem PKP – wymagające wysokiej jakości przestrzeni dla pieszych (wygodne chodniki lub ciąg pieszo-jezdny);
- ruch jednokierunkowy z awaryjnym przejazdem autobusów, wskazane uzupełnienia szpalerów drzew.
- Powiązanie z ul. Mickiewicza przez ciąg pieszo-jezdny albo dostępne przejście lub pasaż z usługami w parterach.

KDD / KDX – Ulica Batorego

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej lub ciąg pieszo-jezdny (obecnie na fragmencie bez klasyfikacji / wewnętrzna). Zalecenia:

- Strefa uspokojonego ruchu. Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania albo tylko dla mieszkańców. Na północnym odcinku jednokierunkowa. Charakter ciągu pieszo-jezdnego (powierzchni współdzielonej) o wysokiej jakości umeblovania ulicy. Wskazane dosadzenia drzew.

KDD / KDX – Ulica Okrężna

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej lub ciąg pieszo-jezdny (obecnie bez klasyfikacji / wewnętrzna). Zalecenia:

- Strefa uspokojonego ruchu. Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania lub tylko dla mieszkańców. Charakter ciągu pieszo-jezdnego (powierzchni współdzielonej).

KDD / KDX – Ulica Sobieskiego

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej lub ciąg pieszo-jezdny. Zalecenia:

- Proponowane wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Strefa uspokojonego ruchu. Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania albo tylko dla mieszkańców. Charakter ciągu pieszo-jezdnego (powierzchni współdzielonej).

KDD / KDX – Ulica Węgierska

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej lub ciąg pieszo-jezdny (obecnie bez klasyfikacji / wewnętrzna). Zalecenia:

- Proponowane wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Strefa uspokojonego ruchu. Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania albo tylko dla mieszkańców. Charakter ciągu pieszo-jezdnego (powierzchni współdzielonej).

KDD / KDX – Ulica Ks. Troski

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej lub ciąg pieszo-jezdny. Zalecenia:

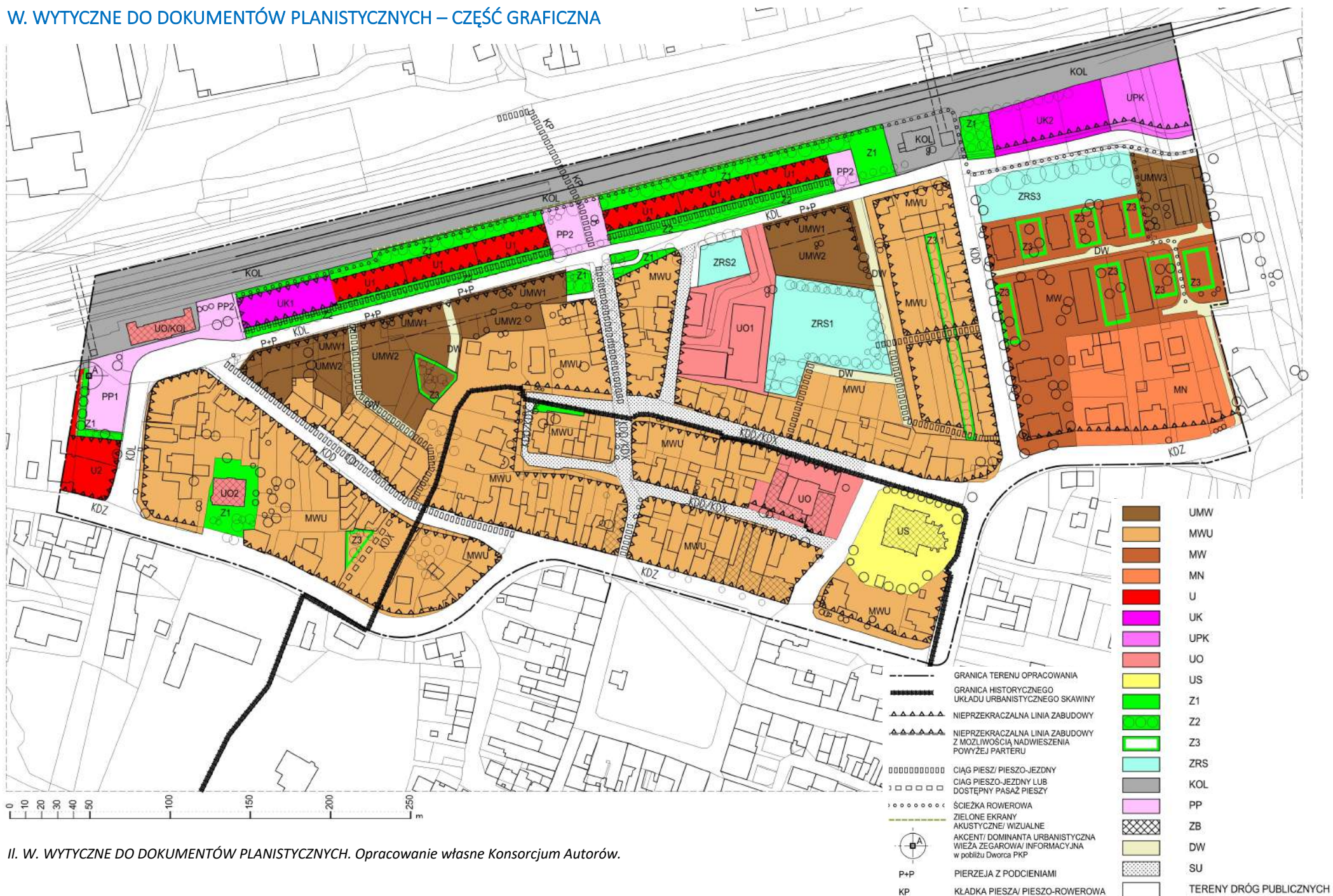
- Strefa uspokojonego ruchu. Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania albo tylko dla mieszkańców. Charakter ciągu pieszo-jezdnego (powierzchni współdzielonej). Możliwość rozważenia ruchu jednokierunkowego.

KDD – Ulica Kościelna

Przeznaczenie podstawowe: droga publiczna klasy dojazdowej. Zalecenia:

- Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania albo tylko dla mieszkańców z wyjątkiem niedziel.

W. WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH – CZĘŚĆ GRAFICZNA



II. W. WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH. Opracowanie własne Konsorcjum Autorów.

SPIS TREŚCI

PRZEDMIOT OPRACOWANIA s. 1

Główne założenia LG URBACT s. 1

Dokumenty prawne i źródła informacji publicznej s.2

WARSZTATY CHARRETTE s.3

U. UWARUNKOWANIA PRZESTRZENNE I PLANISTYCZNE s.4

U.1 Analiza obszaru zabudowanego s. 4

U.2 Uwarunkowania rewitalizacji s. 4

U.3 Obowiązujący MPZP s. 5

U.4 Planowane inwestycje s. 5

D. DZIEDZICTWO KULTUROWE ARCHITEKTONICZNO-URBANISTYCZNE s. 6

D.1 Tożsamość urbanistyczna obszaru s. 6

D.2 Zachowane dziedzictwo architektoniczne s.7

D.3 Uwarunkowania prawne ochrony dziedzictwa architektonicznego i urbanistycznego s.7

D.4 Wnioski i wytyczne w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego – urbanistycznego i architektonicznego s.8

D KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA - ochrona dziedzictwa urbanistyczno-architektonicznego s. 9

K. KOMUNIKACJA s. 10

K.1 Obsługa komunikacyjna – uwarunkowania i wytyczne s. 10

K.2 Centralna strefa uspokojonego ruchu – uwarunkowania i wytyczne s. 11

K.3 Parkowanie – uwarunkowania i wytyczne s. 11

K. KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA
- układ komunikacyjny s. 12

K.4 Transport zbiorowy – uwarunkowania i wytyczne s.13

K.5 Ruch pieszy, rowerowy i dostępność dla osób z ograniczoną mobilnością – uwarunkowania i wytyczne s.13

Z. TERENY ZIELENI I ZIELEŃ UZUPEŁNIAJĄCA s. 14

Z.1 Uwarunkowania s. 14

Z.2 Wytyczne do kształtowania terenów zieleni s. 14

Z.3 Zieleń rekreacyjna s. 15

Z.4 Zieleń uzupełniająca s. 15

Z.5 Dostępność terenów zieleni s.15

Z.6 Schematy i inspiracje dot. kształtowania terenów zieleni i uzupełniających rozwiązań opartych na przyrodzie s. 15

Z. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA
– tereny zieleni i zieleni uzupełniająca s. 18

P. PRZESTRZENIE PUBLICZNE I ICH FUNKCJE s. 19

P.1 Place miejskie s. 19

P.2 Ciągi piesze s. 19

P.3 Propozycja rozwiązań dla małej architektury, zadaszeń, wiat, mebli miejskich i posadzek s. 19

P. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA
– przestrzenie publiczne s. 21

F. ROZWIĄZANIA FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNE s. 22

F.1 Funkcje zabudowy s. 22

F.1.1 Uwarunkowania funkcjonalne obszaru s. 22

F.1.2 Wytyczne dotyczące nowych funkcji s.22

F. KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA
– funkcje nowych zespołów s.23

F.1.3 Propozycje fazowania modernizacji i zmian użytkowania oraz możliwości funkcjonowania terenu w różnych porach dnia i tygodnia s.24

F.1.3.1. Schemat fazowania inwestycji s. 24

F.1.3.2. Schemat funkcjonowania terenu w różnych porach dnia i tygodnia s.25

F.2 Rozwiązania przestrzenne – wytyczne s.26

F.3 Szacunkowe koszty inwestycji miejskich s. 27

KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA
– całość opracowania s. 28

WNIOSKI WDROŻENIOWE: WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH s. 29

W.1 Wytyczne do SUIKZP i MPZP s. 30

W.2 Tereny zabudowy usługowej s. 30

W.3 Tereny przestrzeni publicznych s. 31

W.4 Tereny zabudowy mieszkaniowej s.32

W.5 Tereny zieleni i rekreacyjne s. 32

W.6 Tereny drogowe s. 33

W. WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTYCZNYCH
– część graficzna s. 34



Koncepcja Funkcjonalno-Przestrzenna Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem

Kraków—Skawina, 6 grudnia 2021

Zamawiający:

Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków
biuro@metropoliakrakowska.pl

Autorzy:

dr hab. inż. arch. Kinga Racoń-Leja, prof. PK
dr Tomasz Jeleński

Wizualizacje i fotografie: mgr inż. arch. Marek Leja

Proces konsultacyjno-projektowy: warsztaty Charrette i koncepcja funkcjonalno-przestrzenna Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z otoczeniem, realizowany w ramach projektu RiConnect Rethinking mobility infrastructure to reconnect cities w ramach Programu URBACT i współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.