



SKAWIŃSKIE CENTRUM KOMUNIKACYJNE Z OTOCZENIEM KONCEPCJA FUNKCYJNALNO-PRZESTRZENNA – PROJEKT v.2.0, 8.11.2021

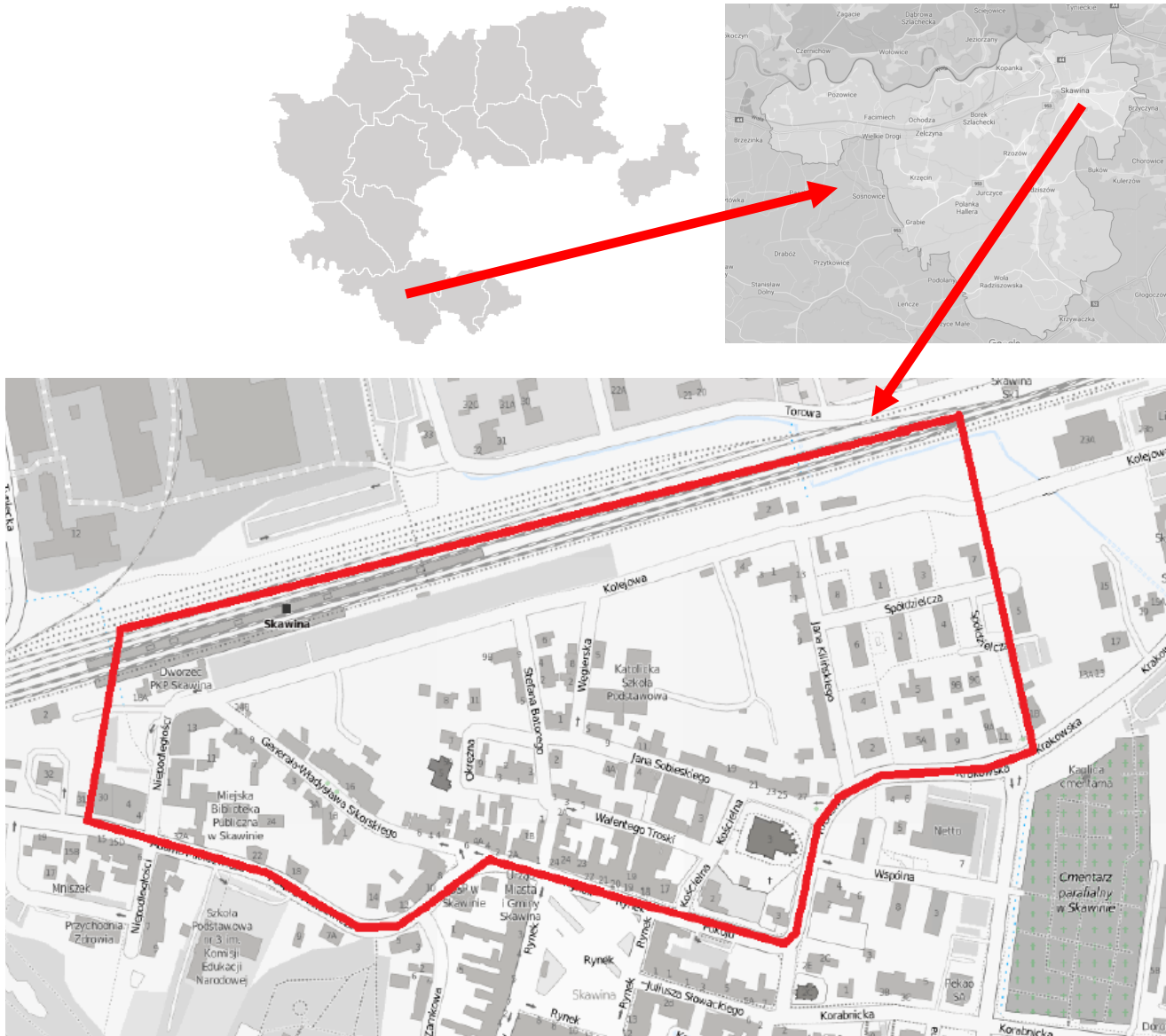


Zamawiający: Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków

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 wraz z otoczeniem obejmującym znaczną część historycznego układu miasta Skawina. SKK 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 teren opracowania 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. SKC 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 przesiadkowy, oparty na następujących filarach: ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ, WSPÓŁTWORZENIE, LOKALNA TOŻSAMOŚĆ”.

- Powierzchnia obszaru: 18,75 ha
- Ilość 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

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 Nieruchomych 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 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 Ri-connect project, September 2021.
- I Warsztat Lokalnej Grupa 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 December 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.
- V spotkanie Lokalne Grupy URBACT, 15 czerwca 2021.
- Prezentacja Przewodnia, spotkanie LGU, 26 maja 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=1kuOg-pOohB0TDNjMU-juPguxTHXhZugO16&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.



RAPORT Z WARSZTATÓW CHARRETTE

RAPORT Z WARSZTATÓW CHARRETTE

Zamawiający:

Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
ul. Reymonta 20 30-059 Kraków



Kraków
Metropolitan
Area

Wykonawca:

Konsorcjum osób fizycznych:
Tomasz Jeleński i Kinga Racoń-Leja

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 najbardziej adekwatną formę warsztatów. Warsztaty Charrette bazują na angażowaniu lokalnej społeczności w procesy decyzyjne dotyczące przestrzeni miasta, która jest przestrzenią wspólną i powinna być kształtowana we wspólnocie decydentów, mieszkańców i wszystkich zainteresowanych stron.

PODSUMOWANIE

Realizację warsztatów poprzedziło gruntowne przygotowanie analityczne oraz proces partycypacyjny, w którym założyliśmy wieloetapowe zaangażowanie interesariuszy. Mieszkańcy mogli zdecydować o tematyce i kierunkach prowadzenia warsztatów – poprzez ankietę decydując o tematyce wszystkich sesji i określając dominujące preferencje i potrzeby.

Dnia 25 sierpnia 2021, Konsorcjum Wykonawców przedstawiło Zamawiającemu przygotowane materiały niezbędne do przeprowadzenia warsztatów. Projekty prezentacji zawierały m.in. wyniki wstępnych prac przygotowawczych i analiz. W ramach prac badawczych przeprowadzona została analiza materiałów przekazanych przez Zamawiającego, ze szczególnym uwzględnieniem wyników prac Lokalnej Grupy URBACT; 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 – poszerzając 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 pracowników 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. Przedstawiona była także wtedy metodyka i plan Warsztatów.

W drugim dniu Warsztatów odbyliśmy z Interesariuszami wspólną 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, wg przedstawionego na s. 3 harmonogramu. Wśród uczestników znalazły się osoby reprezentujące różne środowiska: urzędnicy, urbaniści, deweloperzy, mieszkańcy, społecznicy i specjaliści z różnych dziedzin mających związek z 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 formy warsztatowej było poznanie i skonfrontowanie w jednym miejscu i czasie różnych perspektyw i opinii dotyczących bardzo szerokiej tematyki – od usług publicznych, transportu, bezpieczeństwa, po walory i niedostatki przestrzeni publicznej, infrastruktury rekreacyjnej i estetyki przestrzeni. Wszystkie te aspekty wpływają na jakość życia w mieście. Czterodniowe warsztaty, podczas których wspólnie można było zastanowić się nad możliwościami poprawy jakości przestrzeni i określić kierunki oczekiwanych zmian, potwierdziły swoją zasadność i skuteczność jako fundamentalny element nowoczesnego warsztatu urbanistycznego.

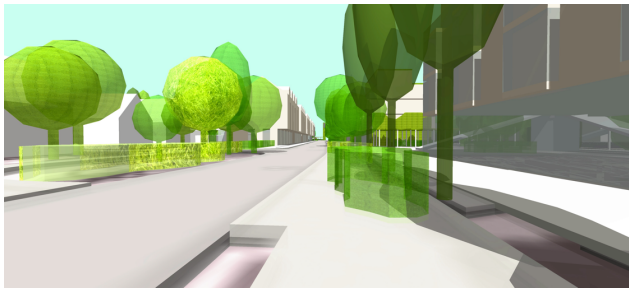
Zaproponowana w projekcie metoda uwzględniła szereg narzędzi partycypacyjnych, włączających: swobodną dyskusję, burzę mózgow, adresowanie potrzeb, wybór priorytetów, wybór kierunku z palety opcji i poszukiwanie rozwiązań poprzez wspólne szkicowanie i pracę na makiecie. Jednym z istotnych elementów procesu 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. W ostatecznej wersji, model jest załączony do niniejszego Raportu.



Niniejszy Raport, zaakceptowany przez Zamawiającego, jest podstawą do przygotowania dokumentu pn. *Koncepcja funkcjonalno-przestrzenna obszaru Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z otoczeniem* oraz opracowania wniosków i wytycznych wdrożeniowych do dokumentów o charakterze planistycznym obowiązujących na terenie gminy (SUIKZP, MPZP).

OPIS PRAC PRZYGOTOWAWCZYCH

W czasie realizacji projektu, tj. od dnia 15 czerwca, prowadzone były bieżące konsultacje i spotkania z Zamawiającym, pracownikami UMiG Skawina i innymi Interesariuszami oraz realizowane były różne formy promocji Warsztatów Charrette.

PROCES KONSULTACYJNY POPREDZAJĄCY WARSZTATY

Proces konsultacyjny prowadzony był poprzez spotkania bezpośrednie oraz za pomocą mediów elektronicznych, m.in.:

- Korespondencję mailową (wg. listy ustalonej przez UM Skawina, na bieżąco uzupełnianej przez Wykonawcę)
- Rozmowy telefoniczne – informacje, wywiady i uzgodnienia ze stronami procesu
- Wizje lokalne – m.in. spotkanie w terenie przedstawicieli Konsorcjum Wykonawców z przedstawicielami UMiG Skawina i wybranymi interesariuszami – 07.2021
- Spotkania robocze – z przedstawicielami środowiska lokalnych deweloperów i właścicielami działek znajdujących się na obszarze działań, z udziałem Burmistrza Skawiny i Zastępcy Burmistrza – 08.2021
- ANKIETA internetowa: „Wizja Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem”, <https://docs.google.com/forms/d/1Lde4qPqKV2PoN-fXJzfxMIVKxJSQb1jJV12JTJV4OVU/edit#responses>
- ANKIETA internetowa: „Warsztaty Charrette - wybór sesji tematycznych”, <https://docs.google.com/forms/d/16foYU0xLV0-oNyryE900pOhM4pBFnB-TErPa2SAV1Mg/edit#responses>
- Ankieta w formie papierowej dostępna w UMiG Skawina
- Konsultacje w przedstawicielami lokalnej grupy URBACT

PROMOCJA WARSZTATÓW

Na potrzeby warsztatów przygotowane zostały przez Wykonawcę materiały promocyjne w formie elektronicznej i papierowej. Materiały były dystrybuowane przede wszystkim przez przedstawicieli Urzędu Miasta i Gminy Skawina – w obszarze otoczenia SCK, w placówkach gminnych i w centrum Skawiny, wśród mieszkańców i w przestrzeni publicznej w postaci akcydensów przygotowanych i dostarczonych przez Wykonawcę (afisze, ulotki). Materiały te były również umieszczone na stronach internetowych Zamawiającego i UMiG Skawina.

Istotnym elementem promocji była również ankieta internetowa promowana przez Zamawiającego i UMiG Skawina wśród Interesariuszy i na stronach obu instytucji. Do dnia rozpoczęcia warsztatów zebrano ponad 70 opinii respondentów.

W promocję Warsztatów zaangażowana była też miejscowa parafia, a informacja o Warsztatach przekazana była m.in. przy okazji niedzielnych ogłoszeń parafialnych.

Poniżej awers zaproszenia – ulotki dystrybuowanej przed Warsztatami:

25-31 sierpnia 2021 - Pałacyk Sokół - Park Miejski w Skawinie

Zapraszamy do udziału w warsztatach Charrette dotyczących Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem

Projekt obejmuje teren pomiędzy ulicami:
Kolejową, Niepodległości, Mickiewicza i Krakowską
wraz z Osiedlem Stare Miasto



SPOTKANIA OTWARTE - DYSKUSJE
SESJE TEMATYCZNE I PROJEKTOWE
WIZJA ROZWOJU

Organizator: **Stowarzyszenie Metropolia Krakowska**
ul. Reymonta 20, 30-059 Kraków - biuro@metropoliakrakowska.pl - www.metropoliakrakowska.pl
w współpracy z Urzędem Miasta i Gminy w Skawinie



PROGRAM WARSZTATÓW

Środa 25 sierpnia

spotkanie otwarte

17:00-19:00 : Wprowadzenie do Warsztatów Charrette

Czwartek 26 sierpnia

wizja lokalna

10:00-12:00 : Spacer w terenie

sesje tematyczne

13:00-14:00 : Komunikacja – rozwiązania dla pieszych, rowerzystów i użytkowników transportu zbiorowego / węzeł przesiadkowy

14:00-15:00 : Ruch samochodowy i parkowanie

sesja otwarta:

15:00-16:00 : Prezentacja wyników sesji tematycznych i dyskusja

16:00-17:00 : Zagospodarowanie terenu wzdłuż ul. Kolejowej i połączenia z Rynkiem

17:00-18:00 : Tożsamość miejsca – pamięć, lokalność, architektura, charakter przestrzeni

Piątek 27 sierpnia

sesje tematyczne

10:00-11:00 : Usługi społeczne: administracyjne, edukacyjne, kultury i ochrony zdrowia

11:00-12:00 : Usługi handlowe i gastronomiczne, przestrzeń czasu wolnego

sesja otwarta:

13:00-14:00 : Prezentacja wyników sesji tematycznych i dyskusja

14:00-15:00 : Nowa przestrzeń publiczna i zielen

15:00-16:00 : Infrastruktura sportu i aktywnej rekreacji + Jakość przestrzeni Osiedla Spółdzielczego

spotkanie otwarte

16:00-18:00 : Robocza prezentacja wyników – dyskusja

Wtorek 31 sierpnia

spotkanie otwarte

17:00-19:00 : Podsumowanie warsztatów

DODATKOWE DZIAŁANIA KONSULTACYJNE

W trakcie i po warsztatach, dla zebrania większej liczby głosów i ułatwienie mieszkańcom swobodnego wypowiedzenia się w istotnych dla nich kwestiach, poszerzono możliwość wypowiedzi o kolejne formy zaangażowania i konsultacji:

- Ankiety internetową „Wizja Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem”, która jest aktywna do 30.09.2021
- Ankieta w formie papierowej – dostępna podczas warsztatów
- Arkusze uwag do poszczególnych ulic na terenie SCK – dostępne podczas warsztatów
- Arkusze uwag ogólnych do projektu – dostępne podczas warsztatów

Pytania Odpowiedzi Ustawienia

Wizja Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem

W perspektywie 5-10 lat, teren pomiędzy ulicami Kolejową, Niepodległości, Mickiewicza i Krakowską ulegnie przekształceniu. Rozwinie się Skawińskie Centrum Komunikacyjne. Wzdłuż ul. Kolejowej może pojawić się nowa zabudowa, nowe funkcje, usługi, przestrzenie publiczne, mieszkania, miejsca pracy i rekreacji. Kontynuowane będą remonty kolejnych ulic: Batoro, Kilińskiego, Kościelnej, Mickiewicza, Niepodległości, Okrężnej, Sikorskiego, Sobieskiego, Spółdzielczej, Troski i Węgierskiej.

W określeniu charakteru tych miejsc powinni brać udział Mieszkańcy. Chcemy Państwa zaprosić do wspólnego projektowania.
W dniach 25-31 sierpnia odbędą się urbanistyczne warsztaty Charrette, na które serdecznie zapraszamy.

Jeszcze przed warsztatami chcielibyśmy poprosić Państwa o informacje i opinie. Bylibyśmy wdzięczni za wypełnienie krótkiej ankiety. Zajmie to ok. 5 minut.

Adres e-mail *

Przedstaw swój adres e-mail

Ten formularz zapisuje adresy e-mail. [Zmień ustawienia](#)



PRZEBIEG WARSZTATÓW

DZIEŃ PIERWSZY: środa 25.08.2021

17:00-19:00 – sesja otwarta

Wprowadzenie do Warsztatów Charrette

- ◆ Powitanie
– Tomasz Ożóg, z. Burmistrza Miasta i Gminy Skawina
- ◆ Geneza projektu – URBACT i RiConnect
– Martyna Kierska, Stowarzyszenie Metropolia Krakowska
- ◆ Czym są Warsztaty Charrette –
prof. Kinga Racoń-Leja i dr Tomasz Jeleński
- przedstawienie metodyki warsztatów Charrette
- plan działań (warsztaty 25-31 sierpnia + opracowanie i konsultacje koncepcji programowo-przestrzennej)
- prezentacja analiz urbanistycznych
- nawiązanie do dorobku Lokalnej Grupy URBACT
- ◆ prezentacja wstępnych wyników ankiety „Wizja Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem”
- ◆ dyskusja

Prezentacja wyników analiz urbanistycznej

Zaprezentowano uczestnikom wyniki analiz przeprowadzonych przez Wykonawcę:

- Studia zasobów GIS [sip.gison.pl]
- Analizy demograficzne miasta i gminy [bip.malopolska.pl]
- strukturę wieku, analizę zameldowań i wymeldowań (2018-2019), liczbę ludności w wieku produkcyjnym (2018-2019). Tendencje wskazują na nieznaczne kurczenie się populacji miejskiej i niewielki wzrost na terenach pozamiejskich.
- Zanalizowano obszary zabudowane (tzw. Schwarzplan / Nolly plan). Analiza pokazała jak duży obszar miasta w przedmiotowym obszarze jest wciąż wolny od zabudowy. Obserwacja ta była dla uczestników warsztatów dużym zaskoczeniem.



- Wyciąg z dokumentów planistycznych, w tym SUIKZP i MPZP dla przedmiotowego obszaru – wskazujący na dominację terenów mieszkaniowych i mieszkaniowo usługowych, i brak obszarów o funkcji rekreacyjnej w terenie.
- Studia historyczne wskazały na wciąż zachowane i podlegające ochronie obiekty zabytkowe [SUIKZP, Gminny Program Opieki nad Zabytkami] i zachowane struktury urbanistycznego układu rynku i przyległych kwartałów miasta [badania prof. D. Kuśnierz-Krupy]. Zaprezentowane zostały również wyznaczone przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków granice zabytkowego obszaru miasta [Decyzja WKZ, 2020 – zaskarżona przez UMiGS].
- Gminny Program Rewitalizacji Gminy Skawina określa przedmiotowy obszar jako ZDEGRADOWANY; w bezpośrednim sąsiedztwie wyznaczono obszar podlegający rewitalizacji (Rzepnik) [GPRGS 2016], wskazując na koncentrację negatywnych zjawisk społecznych i zjawiska kryzysowe.



- Teren podlega transformacjom [analiza zmian na GoogleMaps], widoczne przekształcenia dotyczą obszaru kolejowego i Park&Ride, budowy Szkoły Podstawowej im. Jana

Pawła II, rozbudowy infrastruktury technicznej; pozwolenia na budowę w obszarze wskazują na zainteresowanie rozbudową funkcji mieszkalnych [sip.gison.pl].

- Zaprezentowano strukturę władania [sip.gison.pl], wysokości istniejących budynków, szczegółowe analizy funkcjonalne uwzględniające aktywne partery [opracowanie własne zespołu Konsorcjum – aktualizacja stanu z sip.gison.pl].
- Zaprezentowano analizy i wyniki konsultacji powiązań komunikacyjnych MPK S.A. w Krakowie i Linii Aglomeracyjnych [openstreetmap.org; mpk.krakow.pl], oraz mapę pieszej dostępności dworca [www.gminaskawina.pl]
- Rozwiązania komunikacyjne [SUIKZP, MPZP] oznaczają możliwe transformacje terenu i będą miały znaczący wpływ na nasilenie ruchu w przyszłości w tym obszarze.
- Problematiczna dla obszaru jest niewielka ilość terenów zieleni [SUIKZP, analizy własne, Openstreetmap].

Opinie, wnioski i rekomendacje LG URBACT

Zaprezentowano wnioski z prac Lokalnej Grupy URBACT w ramach programu RiConnect, dotyczące: Silnych i słabych stron obszaru; Pożądanych kierunków zagospodarowania, Wizje obszaru SCK za 10 i 30 lat. Przedstawiono szczegółowe rekomendacje z zakresu: przestrzeni i funkcji obszaru, mobilności, zieleni, rozwoju zielonej infrastruktury jako elementu zagospodarowania i kierunku pożądanych zmian, oraz proponowane działania prospołeczne.

Wizja obszaru objętego Zintegrowanym Planem Działań

IV spotkanie Lokalnej Grupy URBACT

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

- wizja jako próba opisu docelowego charakteru obszaru objętego Zintegrowanym Planem Działań
- wizja oparta o analizę przestrzenną obszaru oraz podsumowanie kwestionariusza przeprowadzonego wśród członków Lokalnej Grupy URBACT
- podkreślenie idei zrównoważonego rozwoju oraz woli zaangażowania lokalnej społeczności w rozwój obszaru



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*” (LG URBACT).

DZIEŃ DRUGI: czwartek 26.08.2021

10:00-12:00

Spacer w terenie – wizja lokalna



13:00-15:00 – sesje tematyczne

Komunikacja

- węzeł przesiadkowy SCK
- rozwiązania dla pieszych, rowerzystów i użytkowników transportu zbiorowego

Ruch samochodowy i parkowanie

Warsztaty dyskusyjno-projektowe z zakresu problematyki komunikacji, mobilności i transportu prowadzone były w zespołach. Przed warsztatami przypomniano główne uwarunkowania planistyczne, w tym:

- Zmiany komunikacyjne na krawędzi południowej obszaru. Planowane jest uspokojenie ruchu na ul. Krakowskiej – MICKIEWICZA (docelowo zmiana z drogi Głównej na ZBIORCZĄ), które warunkowane jest domknięciem północnej obwodnicy miasta (zrealizowanej) [źródło: SUIKZP].

- Zmiany komunikacyjne na krawędzi północnej obszaru. Proponowane jest powiązanie pomiędzy ulicą TOROWĄ a ulicą TYNIECKĄ jako droga ZBIORCZA [źródło: SUIKZP].

- Uruchomienie przystanku Kolei Aglomeracyjnej Skawina SCK z Park & Ride (300 + 200 miejsc postojowych dla użytkowników kolei). 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. Skawina.

- Były prowadzone badania izochronów dojścia czasowego do Dworca PKP wskazujące na dobrą dostępność (do 5, 10, 15 min.) [https://www.gminaskawina.pl/srodowisko/mobilna-skawina/komunikacja-kolejowa#gallery-2].

- Obsługę komunikacyjną Gminy Skawina zapewnia (stan z dnia 30.08.2021) 12 linii aglomeracyjnych (203, 213, 223, 235, 243, 245, 253, 263, 273, 283, 293, 903 - linia nocna), uruchomionych na podstawie porozumienia międzygminnego zawartego z Gminą Kraków. Operatorem tych linii jest Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. W celu obsługi lokalnej, wewnątrzgminnej, w gminie i mieście Skawina uruchomiona została linia gminna o oznaczeniu „P”. Linia ta kursuje na trasie: Pozowice - Facimiech - Ochodza - Kopanka – Skawina.

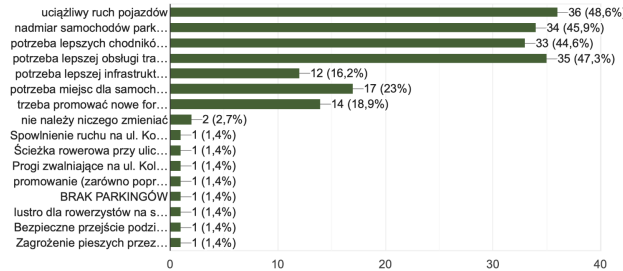
- Miasto wyznaczyło niewielki obszar strefy płatnego parkowania przy Rynku, ul. J. Słowackiego i ul. M. Konopnickiej. Zaprezentowano wnioski i rekomendacje dot. komunikacji Lokalnej Grupy URBACT w ramach RiConnect:

- Działania prowadzące do minimalizowania ruchu samochodowego.
- Bezpieczne dojścia do przystanków (np. zejście z peronów kolejowych jak najbliższej ul. Batorego), bezpieczna infrastruktura pieszo-rowerowa łącząca SCK z Centrum (w tym woonerfy), infrastruktura rowerowa w kierunku Krakowa (ul. Krakowskiej) oraz os. Awaryjnego (ul. Mickiewicza i Piłsudskiego).

- Uzupełnienie infrastruktury zrównoważonej mobilności na tym obszarze – organizacja wypożyczalni rowerów i hulajnóg, ustawienie estetycznego planu miasta i planu szlaków turystycznych, punkt ładowania autobusów elektrycznych przy SCK

Zaprezentowano wyniki ankiety w zakresie komunikacji i mobilności.

Jakie zagadnienia związane z obsługą komunikacyjną tego terenu uważasz za najważniejsze? Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.
74 odpowiedzi



PRZEBIEG I WYNIKI SESJI

Pierwszy z zespołów zajął się problematyką ruchu pieszego. Wskazano na zagrożenia związane z parkowaniem samochodów, które pomimo Park&Ride (i możliwości korzystania z niego na razie bezpłatnie) parkują we wszystkich możliwych (niekoniecznie legalnych) miejscach. Problem dotyczy samochodów ciężarowych – dowożących towary do sklepów i samochodów osobowych pracowników pracujących w centrum.

Problem nasilił się po zamknięciu możliwości korzystania z Park&Ride przez osoby niekorzystające z systemu transportu zbiorowego. Chodniki nie wszędzie umożliwiają wygodne poruszanie się pieszych, nie zawsze także spełniają wymogi dostosowania dla osób z niepełnosprawnościami lub z dziećmi.

Przykład ul. Batorego (która została przekształcona w ulicę ruchu uspokojonego w idei woonerfu) zyskuje pozytywny oddźwięk wśród mieszkańców, choć zdarzają się próby niewłaściwego korzystania z tej przestrzeni: przejeżdżania przez nią pod prąd i z nadmierną prędkością. Mieszkańcy podczas warsztatów wskazywali na potrzebę polepszenia warunków poruszania się pieszych poprzez:

- tworzenie woonerfów z wyraźną preferencją pieszych,

- uznanie, że ulice mają charakter miejski i piesi mają tam pierwszeństwo;
- tworzenie osobnych tras pieszych, o charakterze skrótków i wewnętrznych pasażów wiążących siecią pieszą istotne punkty miasta.

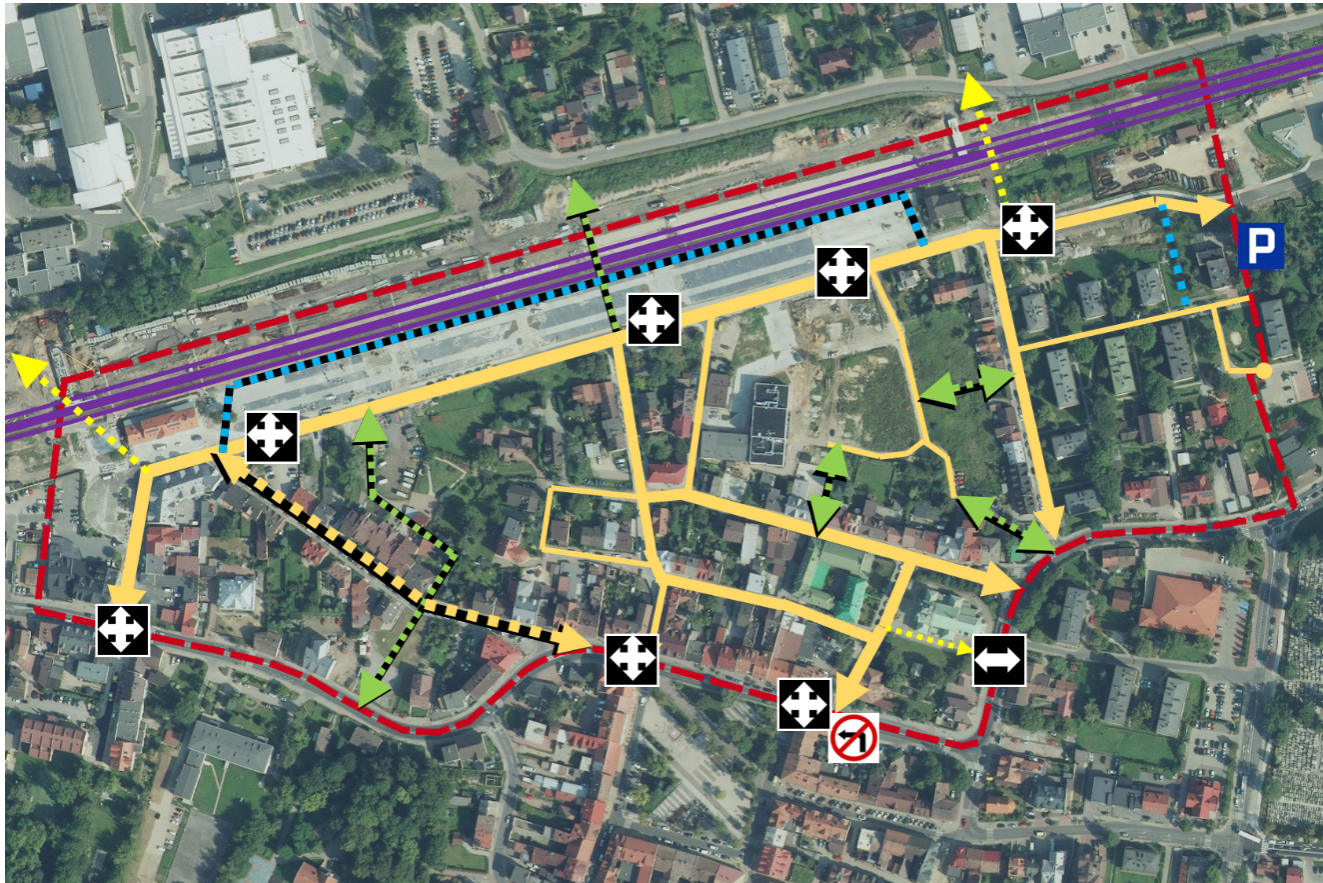


Podczas sesji przeanalizowano strukturę powiązań pieszych. Pokazała ona nierównomierną dystrybucję połączeń – sugerującą zbyt długie podziały pierzei wzdłuż ulicy Kolejowej. Gęsta siatka kwartałów i ulic wzdłuż rynku rozgęszczają się i zanika im bardziej zbliżamy się w stronę linii kolejowej.



Finalna mapa w ruchu pieszego (na następnej stronie) zobrazowała:

- propozycje dodatkowych ciągów i połączeń pieszych, które poprawiają gęstość połączeń, przechodząc przez wnętrza kwartałów:



- jako istotne zaproponowano połączenie planowanego boiska szkolnego z otoczeniem (przy umożliwieniu korzystania z niego przez młodzież z okolicy);
- zastanawiano się nad wyniesieniem przejść pieszych – co ze względu na ruch samochodów ciężarowych i autobusów KMK okazało się w dyskusji niemożliwe – stąd potrzebne inne rozwiązania, jak oznaczenia kolorystyczne i świetlne. Kwestia ta jest szczególnie istotna przy dojściach do budynków mieszkalnych i edukacyjnych;
- zaproponowano dodatkowe przejście wiążące koniec peronu i przedłużenie ulicy Batorego;
- zauważono konieczność uporządkowania funkcji ulicy Sikorskiego;

- dla poszerzenia chodnika wzdłuż południowej krawędzi ulicy Kolejowej istotnym wydaje się przeniesienie ścieżki rowerowej na obszar przy torach kolejowych (obecny P&R, południowa krawędź obszaru).

Podczas sesji w drugim zespole wyznaczono rejony i miejsca problematyczne w zakresie ruchu samochodowego, parkowania i transportu zbiorowego. Makieta płaska była podstawą dalszej pracy. Problemy szczegółowo omówiono, wykorzystując obserwacje z wizji lokalnej.

WNIOSKI DOTYCZYŁY:

- Uwzględnienia północnej strefy miasta (na północ od torów kolejowych) w procesie zmian: Wprowadzenie parkingu P&R na minimum 100 miejsc dla przyjeżdżających z kierunku północnego. Rozwiązanie to ograniczy ruch na ulicy

Kolejowej i w całym centrum miasta. Wskazano na konieczność połączenia drogowego (zgodnego z MPZP) pomiędzy ulicami Torową i Tyniecką. Zwrócono uwagę na konieczność poprowadzenia wygodnej ścieżki rowerowej i ciągu pieszego w tym obszarze oraz zachowania drzewostanu.



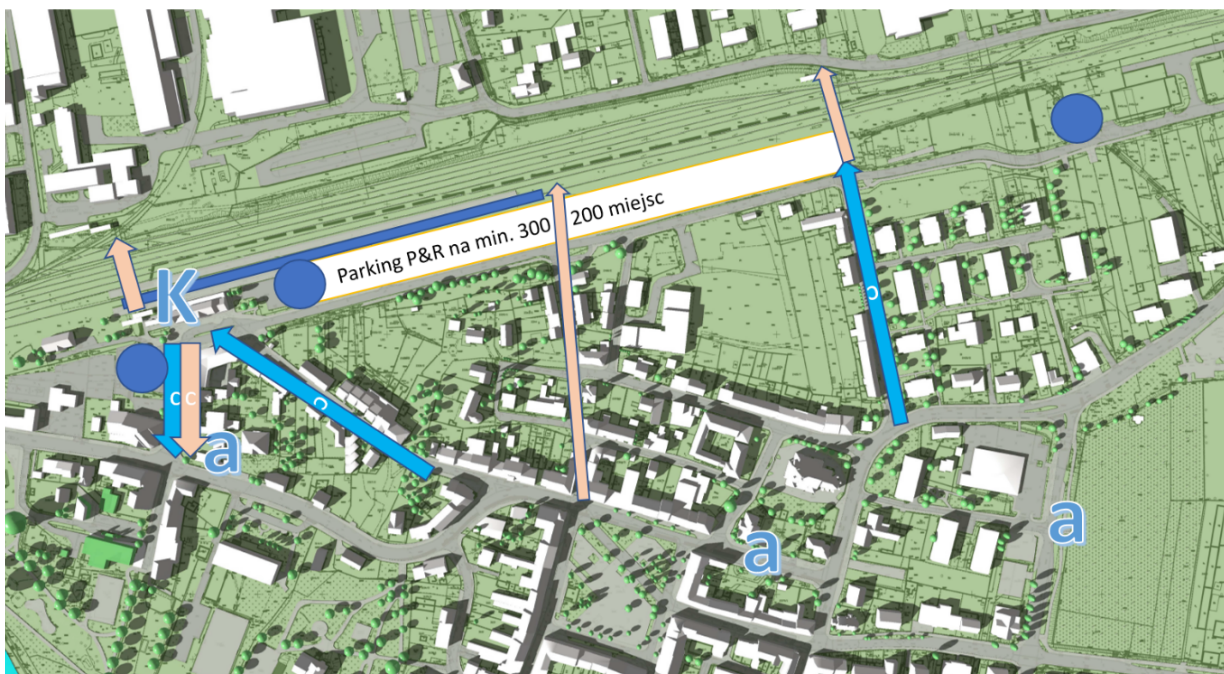
- Problemem dla całego obszaru SCK i centrum miasta jest kwestia dostępności ul. Kolejowej z ul. Krakowskiej. Skomplikowany zjazd uniemożliwia obecnie skierowanie tam autobusów. Muszą one poruszać się ulicami Niepodległości i w przyszłości Kilińskiego.
- Dodatkową kwestią pozostaje problem ew. uwolnienia części parkingów P&R (po 2026 roku) dla wszystkich (co mogłoby rozładować problem niewłaściwego parkowania w centrum miasta).
- W przyszłości Gmina ma zamiar przeznaczyć tereny obecnego P&R pod inwestycję publiczno-prywatną o charakterze usługowo-mieszkaniowym.

Wyróżniono trzy problematyczne obszary:

[1] ulica Niepodległości, [2] ulice Batorego, Okrężna i sąsiednie, [3] Osiedle Spółdzielcze i ul. Kilińskiego.

1. **W obszarze ul. Niepodległości i Dworca PKP** zauważono następujące problemy i potrzeby:

- Uruchomienie przystanku kolei aglomeracyjnej spowoduje wzmożony ruch samochodowy w całym rejonie. Podobny efekt będzie miało zrealizowanie planowanych przez deweloperów, i w przyszłości przez miasto, nowych inwestycji wzdłuż ul. Kolejowej.



- Istnieje potrzeba lepszego zintegrowania przystanku kolejowego z autobusowym i poprawy dostępności tego obszaru dla autobusów miejskich i innych. Optymalnym byłoby przepuszczenie 3 autobusów miejskich w tym rejonie, co wymagałoby również relokacji przystanków. Obecnie funkcje łącznika autobusowego pełni ulica Niepodległości, która powinna być wygodnym ciągiem pieszym (jako łącznik z przystankiem komunikacji miejskiej). W tej chwili stanowi ona główną ulicę dostępu do autobusów. Dla poprawy sytuacji planowane jest udrożnienie ulicy Sikorskiego i ulicy Niepodległości (co będzie wiązało się z koniecznością uporządkowania w tym obszarze kwestii parkowania i poszerzenia możliwości przejazdu).

- Problem planowanej przez miasto lokalizacji dworca autobusowego (postojowego) wymaga dodatkowych działań decyzyjnych. Mieszkańcy Osiedla Staromiejskiego nie chcą się zgodzić na zajęcie zielonego skweru przy ul. Kolejowej pod tą funkcję. Proszą o urządzenie tam przestrzeni rekreacyjnej, urządzonej, dla mieszkańców w różnym wieku.

- W zakresie transportu miejskiego pojawiła się propozycja poprowadzenia autobusu obwodnicowego dla mieszkańców Skawiny, co mogłoby wpłynąć na zmniejszenie ruchu samochodowego w mieście.

- Wskazano na problem obsługi dworca PKP – informacyjny (brak informacji o ruchu i czytelnej informacji o funkcjach publicznych) i ograniczenia dostępu do funkcji publicznych (toalet). Zauważono potrzebę utrzymania właściwej kondycji ulicy Niepodległości jako głównego ciągu pieszego pomiędzy przystankiem autobusowym i PKP. W przyszłości taką funkcję mogłaby przejąć ulica Batorego (przy doprowadzeniu dojścia do końca peronu na jej przedłużeniu) – jest to potencjalnie najlepsze powiązanie funkcjonalne pomiędzy Dworcem a Rynkiem.

Problemy obszarów:

2. – ulic Batorego, Okrężnej i sąsiednich (centralnej strefy mieszkaniowej)

3. – Osiedla Staromiejskiego i ul. Kilińskiego przedstawione są na kolejnej stronie

2. UWAGI DOTYCZĄCE STREFY CENTRALNEJ MIESZKANIOWEJ



Duża ilość funkcji edukacyjnych vs. obsługa komunikacyjna:

- Szkoła Katolicka im. J.P.II – 65% dzieci jest dowożonych spoza rejonu, generując znaczne obciążenie ul. Węgierskiej,
- Potrzeba bezpiecznego przejścia pieszego dla dzieci przez ul. Kolejową,
- Inne funkcje edukacyjne – problem z dowożeniem dzieci, który generuje znaczny ruch samochodowy (rano i popołudniu) – konieczność kontroli czasu postoju np. w formie Kiss&Ride; poszukiwanie innych form obsługi (Gimbus)

Obciążenia dla mieszkańców istniejących domów:

- Brak miejsc postoju dla obsługi usług,
- Wiele osób parkuje tutaj spoza rejonu,
- Pogorszenie sytuacji w wypadku zamknięcia parkingu P&R,
- Jazda pod prąd i nadmierna prędkość, parkowanie w miejscach niedozwolonych.

POTRZEBA USPOKOJENIA RUCHU

- wprowadzenia zamkniętej strefy parkowania dla mieszkańców + parkingów Kiss&Ride i dla dostawców
- lub wprowadzenia strefy płatnego parkowania



3. UWAGI DOTYCZĄCE OSIEDLA STAROMIEJSKIEGO I UL. KILIŃSKIEGO



Problem z parkowaniem na osiedlu spowodował zawłaszczenie części zielonego skweru przy ulicy Kolejowej na miejsca postojowe (w terenie nieutwardzonym, bez dojść pieszych)
Pojawiła się potrzeba uwzględnienia ul. Kilińskiego jako ulicy przejazdowej dla autobusów, w tym konieczność korekty zjazdu z ul. Krakowskiej

Możliwości rozwiązania problemu parkowania dla mieszkańców:

- Parkowanie wzdłuż ul. Kilińskiego (ul. Kilińskiego jako jednokierunkowa);
- Mały parking na części zielonego skweru na rogu ul. Kilińskiego i ul. Kolejowej
- Poszukiwanie innych lokalizacji (działka za PKP).

DZIEŃ DRUGI: czwartek 26.08.2021

15:00-18:00 – sesja otwarta

Prezentacja wyników sesji tematycznych i dyskusja

Zagospodarowanie terenu wzdłuż ul. Kolejowej i połączenia z Rynkiem

Celem sesji było przedyskutowanie kształtu potencjalnych inwestycji w rejonie ul. Kolejowej. Teren jest rozległy, ma duży potencjał, ale może podlegać spontanicznej zabudowie (brak precyzyjnych zapisów w planie miejscowym). Inwestycje wymagają skoordynowania i odniesienia się do ich przyszłego oddziaływania na otoczenie. Sesja miała też charakter projektowy. W toku dyskusji budowany był roboczy model.

Wypracowana koncepcja uwzględniła następujące aspekty:

- Zamierzenia inwestycyjne deweloperów, własności działek, potencjał wykorzystania zabudowy.
- Podjęta została próba ukształtowania zabudowy pierzejowej, poprzez podział zbyt dużych jednostek kwartałów na mniejsze (tzw. granulacja formy urbanistycznej).
- W miejscach, gdzie pozostały jeszcze wolne działki miejskie i społeczne próbowano wytworzyć przestrzenie zielone i rekreacyjne, starając się je uczynić dostępnymi przez ciągi i dojścia piesze.
- Zabudowa przy kolei na terenie P&R, po uwolnieniu funkcji komunikacyjnej, będzie również stanowić podstawę do kształtowania pierzei wnętrza ulicznego, dla wykreowania śródmiejskiego charakteru ul. Kolejowej.
- Wprowadzono proponowane wcześniej ciągi piesze, uwzględniające również możliwości dzielenia pierzei;
- Oznaczono obiekty i miejsca charakterystyczne

Wypracowany model pokazał całościowy obraz możliwych inwestycji i potencjał obszaru oraz konieczność koordynacji zamierzeń inwestycyjnych – prywatnych i publicznych.



Tożsamość miejsca – pamięć, lokalność, architektura, charakter przestrzeni

Sesja miała na celu podjęcie dyskusji na temat charakteru i formy architektury miasta.

Prace sondażowe w tym obszarze prowadzone były już wcześniej w formie ANKIETY internetowej. Podczas warsztatów próbowaliśmy również sondować preferencje uczestników (poprzez oznaczenia wybranych zdjęć i wizualizacji architektury).

Sesja odniosła się do wyboru pomiędzy wizją Skawiny – w otoczeniu nowego Centrum Komunikacyjnego jako:

- **lokalnego centrum krakowskiej metropolii** – o bardziej wielkomiejskiej skali zabudowy i o tradycyjnej albo nowoczesnej / awangardowej architekturze,
- **małego miasta** – o tradycyjnej albo nowoczesnej architekturze.

Po krótkiej dyskusji na temat tożsamości miejsca uczestnicy zostali poproszeni o zaznaczenie wybranych przez siebie opcji.



Wyniki tej sesji okazały się ambiwalentne: zaznaczone na planszach wybory wskazują na bardziej metropolitalny charakter oczekiwanego nowego centrum. Nie jest to jednak spójne z przebiegiem dyskusji ani z wynikami ankiety, w której wzięło udział 95 osób i gdzie zdecydowanie wygrała opcja małego miasta zachowującego tradycyjną formę architektoniczną w przestrzeni publicznej.

DZIEŃ TRZECI: piątek 27.08.2021

10:00-12:00 – sesje tematyczne

Usługi społeczne: administracyjne, edukacyjne, kultury i ochrony zdrowia

Usługi handlowe i gastronomiczne, przestrzeń czasu wolnego

We wprowadzeniu omówiono wyniki analizy funkcjonalnej, w tym aktywności parterów (frontów); zaprezentowano obecne funkcje edukacyjne i społeczne, wspomniano o zagrożeniach wykazanych w ramach analiz miejskich [podobszar zdegradowany PZ1]; pokazano obszary podlegające inwestycjom [sip]. Odniesiono się również do wyników prac Lokalnej Grupy URBACT i do proponowanych tam wytycznych dot. przestrzeni i funkcji obszaru a także realizacji działań prospołecznych.

Rekomendacje:

- Rozwój **zabudowy usługowo-mieszaniowej** przy ul. Kolejowej
- Zagospodarowanie obszarów, które dotąd nie mają swoich funkcji – w szczególności wzdłuż ul. Kolejowej. Nacisk na **zabudowę średniowysoką, partery usługowo-handlowe**. Elementy przestrzeni nawiązujące do **historycznej zabudowy**.
- Rozwój infrastruktury, **mix mieszkaniowo-usługowy, gastronomia i wysokiej jakości przestrzeń publiczna** (SCK jako główny węzeł przesiadkowy, ulice łączące ul. Kolejową z Centrum w otoczeniu sklepów, restauracji i zieleni)
- Podjęcie **działań dla przedsiębiorców** – plan rozwoju obszaru.
- Działania **prospołeczne, animujące** (np. święto ulicy, zawody biegowe i rowerowe).

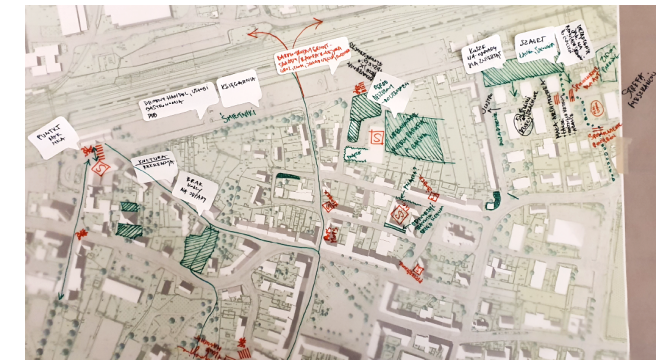
Omówiono wyniki ankiety – rekomendacje i priorytety:

1. Przestrzeń publiczna i rekreacyjna
2. Funkcje handlowe
3. Usługi społeczne, komercyjne, biurowe.

Podczas sesji poszukiwano odpowiedzi na pytanie: jakich funkcji dla mieszkańców brakuje? Potrzeby mieszkańców przypisano do konkretnych lokalizacji i rejonów.

Mieszkańcy wskazali następujące potrzeby:

- Kawiarnie z ogródkami w rejonie Rynku, ale również na ulicy Sikorskiego (problem kolizji z parkowaniem, estetyki rozwiązań).
- Funkcje kultury i przemysłu czasu wolnego (ulica Sikorskiego i ulica Kolejowa).
- Funkcje handlowe, drobnych usług, gastronomia – szybkie sprawunki, piekarnia (ul. Kolejowa).
- Szalenty miejskie (Dworzec PKP, ale również przystanki przesiadkowe, Park&Ride).
- System informacji pasażerskiej – dostępność informacji o połączeniach KMK i SKA (rozkład jazdy, trasy, czasy dojazdów – multimedialne tablice w różnych punktach).
- Informacje dla osób z niepełnosprawnościami, w tym niedowidzących (tablice z informacjami Braille).
- Informacje w językach obcych, m.in. po ukraińsku.
- Informacja turystyczna.



Poza funkcjami edukacyjnymi na terenie opracowania znajduje się wiele organizacji społecznych, dla osób z niepełnosprawnościami; ośrodków pomocy dla potrzebujących, w tym MOPS-u i Caritasu; Ośrodek Pomocy Sióstr Służebniczek NMP, Fundacja Dom Środowiskowy Samopomocy w Skawinie (która przeniesiona będzie docelowo na północ miasta). W sesji uczestniczyli przedstawiciele kilku lokalnych organizacji pomocowych; zwrócili oni uwagę na niską jakość

przeźreni pieszych. Zajęte przez samochody chodniki, brak ławek, wysokie krawężniki, utrudniają poruszanie się i dojazd osobom ze specjalnymi potrzebami.

Obecność punktów wydawania żywności i darów dla osób biednych i bezdomnych stanowi problem ze względu na zachowania patologiczne – picie alkoholu w miejscach publicznych, pozostawianie śmieci itp. Omawiano problem miejsc, które mogą sprzyjać nagromadzeniu zachowań niepożądanych w przestrzeni publicznej i półprywatnej w zabudowie mieszkaniowej.

W trakcie sesji omówiono poszczególne miejsca i ich specyfikę (oznaczając je na makiecie). Problemy wymagają w tym rejonie indywidualnego i wrażliwego podejścia.

Wobec nagromadzenia funkcji edukacyjnych, kwestią szczególnej troski są drogi do szkoły, przejść dla dzieci – które wymagają oznaczeń (np. wykreowania lokalnego znaku 'Agatka') jak również odpowiedniego doświetlenia w godzinach popołudniowych i wieczornych.

13:00-16:00 – **sesje tematyczne**

Nowa przestrzeń publiczna i zieleń

Infrastruktura sportu i aktywnej rekreacji Jakość przestrzeni Osiedla Spółdzielczego

Zadano pytania o szczególne funkcje planowanego nowego zespołu wzdłuż ulicy Kolejowej. Czym powinien się charakteryzować?

Pytanie to odniesiono zarówno do planów deweloperskich po południowej stronie, jak i planów miasta dot. zabudowy po uwolnieniu Park&Ride i ewentualnym przeniesieniu funkcji parkowania do garażu podziemnego. Zabudowa nad obecnym parkingiem może uwzględnić również funkcje dworca autobusowego w parterze.

Wypracowane propozycje:

- Teren SCK powinien stać się **wizytówką miasta** o atrakcyjnej architekturze, miejscem prezentacji lokalnych

osobowości, sztuki i produktów. Zaproponowano wprowadzenie obiektu małej architektury w formie znaku SKAWINA.

- **Funkcje wokół dworca** – informacja turystyczna, hotel, biura podróży, ubezpieczenia, taksówki, sklepy, parkingi dla korzystających z transportu zbiorowego i lokalnych usług.
- **Funkcje mieszkaniowe w zieleni** – przestrzeń przyjazna dla mieszkańców, zielona strefa buforowa od kolei, przeniesienie ciągów rowerowych na pas terenu przy torach, szpalery drzew, ogrody kieszonkowe, zielone dachy i ściany.
- **Plac miejski** – potrzeba wytworzenia aktywnej przestrzeni publicznej. Jako możliwe miejsce dla realizacji placu wskazano obecną pętlę autobusową lub przestrzeń na przedłużeniu ulicy Batorego (na paśmie obecnego parkingu).

Omówiono wnioski i rekomendacje Lokalnej Grupy URBACT: Rozwój małej architektury z uwzględnieniem terenów zieleni i rozszczelnienia nawierzchni. Rozwiązania NBS polegające na bioretencji: nasadzeniach i zatrzymywaniu wody opadowej; niecki infiltracyjne; nasadzenia drzew dających cień; zielone pasaże; elewacje obrośnięte pnączami; zielone dachy i tarasy.

Zaprezentowano przykłady dobrych praktyk dotyczących małej architektury, zieleni urządzonej i gospodarki wodnej w przestrzeni miejskiej.



Dworzec PKP - Biblioteka na Dworcu PKP – problem z dostępnością dla osób starszych i dzieci; ze względu na niedobór obsługi dworca biblioteka realizuje funkcję informowania pasażerów

Ul. Węgierska – kolizje pomiędzy ŚDS, wjazdem do szkoły, usługami i funkcjami handlowymi – potrzeba wyznaczenia pasów, wprowadzenia jednego kierunku jazdy

Ul. Sobieskiego – jeden kierunek ruchu, strefa parkowania dla mieszkańców, Kiss&Ride dla Klubu Malucha i Centrum Edukacji

Ul. Troski – oznaczenie zjazdu z wyspy uspokajającej ruch (hałas), brak koszy na śmieci, uciążliwość, którą generują samochody dostawcze

MOPS - Wjazd z ul. Batorego – Rynek – propozycja podnoszonych i opuszczanych słupków dla przejazdu samochodów specjalnych (wjazd na Rynek jest niebezpieczny w tym miejscu), dodatkowo problem przeprowadzenia w tym miejscu bezpiecznego ciągu pieszego

Omówiono wyniki ankiety w zakresie zapotrzebowania na funkcje w przestrzeni publicznej. Przywołane zostały priorytety z ankiety w zakresie potrzeb związanych z zielenią: szpalery drzew, ogrody kieszonkowe, rozwiązania poprawiające retencję, zielone dachy i ściany oraz trawniki.

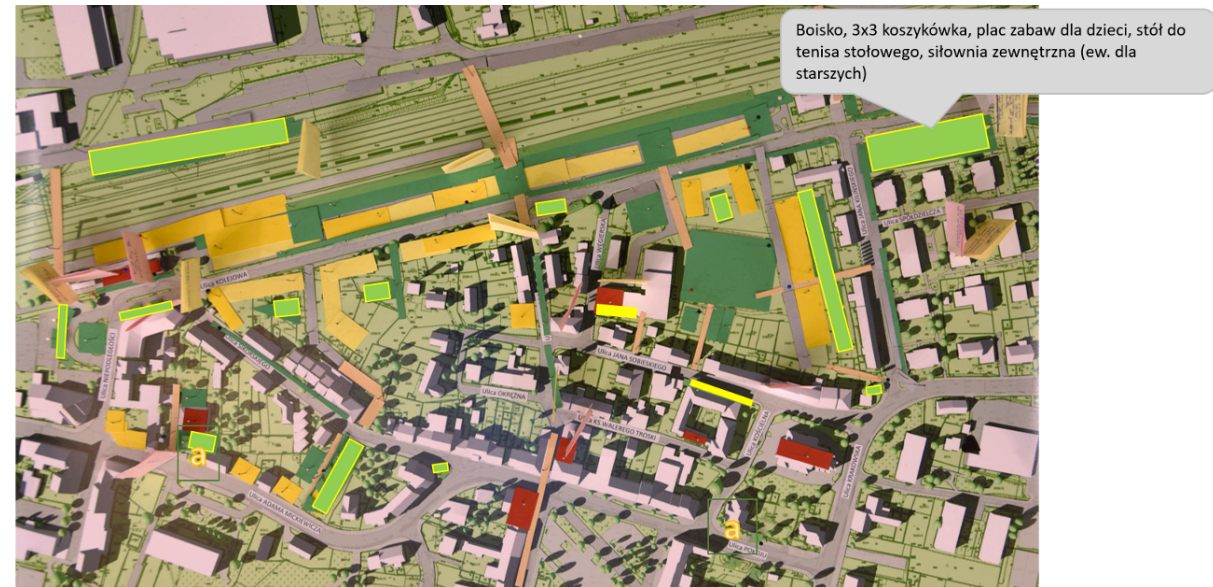
Zidentyfikowano miejsca pod tereny zieleni i nasadzenia. Na przygotowanym modelu zaznaczono przestrzenie potencjalnie zielone, w tym: **rekreacyjne** (boisko szkolne SP JPiI i teren przy Os. Staromiejskim), **pasma zielone** (wzdłuż linii kolejowej – na północ i południe, i w nowej zabudowie Kilińskiego – zachód), **ogrody kieszonkowe** (we wnętrzach nowych kwartałów, przy/na pętli autobusowej przy ul. Niepodległości, przy Muzeum, na połączeniu ul. Sikorskiego z ul. Mickiewicza i ul. Mickiewicza/Sikorskiego i Kilińskiego/Krakowskiej), **zielone ściany** (na budynku nieczynnego kina i sali gimnastycznej przy ul. Sikorskiego), **zielone dachy** (wszędzie, gdzie to możliwe). Zwrócono uwagę na znaczne trudności z nowymi nasadzeniami drzew na wąskich ulicach i na terenie poprzemysłowym przy torach.

DZIEŃ CZWARTY: wtorek 31.08.2021

17:00-19:00 – spotkanie otwarte

Podsumowanie Warsztatów

Proces Charrette zakończono prezentacją podsumowującą całość warsztatów i wykonanych prac. Finalnym elementem prezentacji była wizualizacja projektu koncepcyjnego przygotowanego partycypacyjnie i zaprezentowanego w postaci modelu 3D.



Prezentacja wywołała ożywioną dyskusję. Pojawiły się głosy obawy, że nowe inwestycje mogą być zbyt intensywne i obniżyć jakość zamieszkania w sąsiedztwie. Propozycje ewentualnych korekt dotyczyły ograniczenia wysokości zabudowy, szczególnie w drugiej linii od ul. Kolejowej. Ponownie poruszana była problematyka skali i charakteru architektury Skawiny. Zdecydowanie dominowały opinie o konieczności zachowania tożsamości małego miasta oraz wyznaczenia większej ilości miejsc dla zieleni i rekreacji.

Po zakończeniu warsztatów wprowadzono do modelu wynikowego korekty uwzględniające, w miarę możliwości, głosy z ostatniej dyskusji.

W załączeniu do niniejszego Raportu znajduje się wizualizacja urbanistyczna: Koncepcja rozwoju Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem i terenami przyległymi. Jest to model wynikowy, uwzględniający zarówno zamierzenia inwestycyjne właścicieli terenów jak i oczekiwania mieszkańców i plany lokalnego Samorządu. Model przedstawia projektowane uzupełnienia zabudowy kwartałowej, projektowane elementy infrastruktury komunikacyjnej, architektury przestrzeni publicznej i zieleni.

Skawińskie Centrum Komunikacyjne z otoczeniem

RAPORT Z WARSZTATÓW CHARRETTE
Skawina, 25-31 sierpnia 2021

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.





WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH WŚRÓD MIESZKAŃCÓW



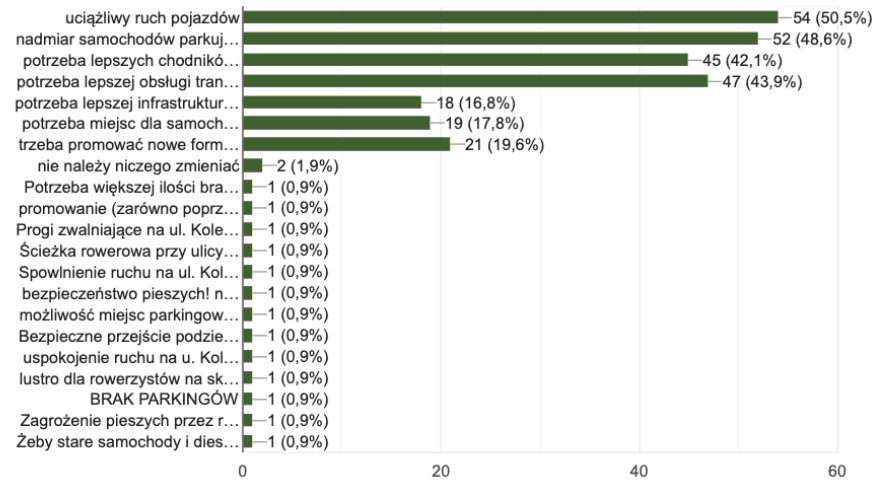
Sekcja 1 z 3

Wizja Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego z otoczeniem

W perspektywie 5-10 lat, teren pomiędzy ulicami Kolejową, Niepodległości, Mickiewicza i Krakowską ulegnie przekształceniom. Rozwinie się Skawińskie Centrum Komunikacyjne. Wzdłuż ul. Kolejowej może pojawić się nowa zabudowa, nowe funkcje, usługi, przestrzenie publiczne, mieszkania, miejsca pracy i rekreacji. Kontynuowane będą remonty kolejnych ulic: Batorego, Kilińskiego, Kościelnej, Mickiewicza, Niepodległości, Okrężnej, Sikorskiego, Sobieskiego, Spółdzielczej, Troski i Węgierskiej.

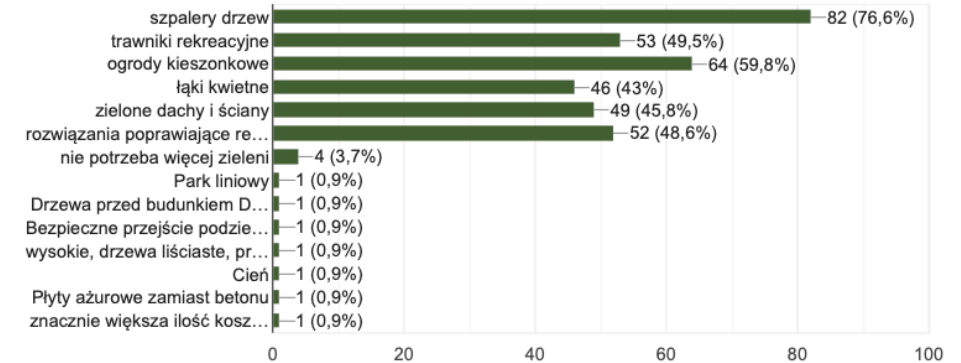
Jakie zagadnienia związane z obsługą komunikacyjną tego terenu uważasz za najważniejsze? Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

107 odpowiedzi



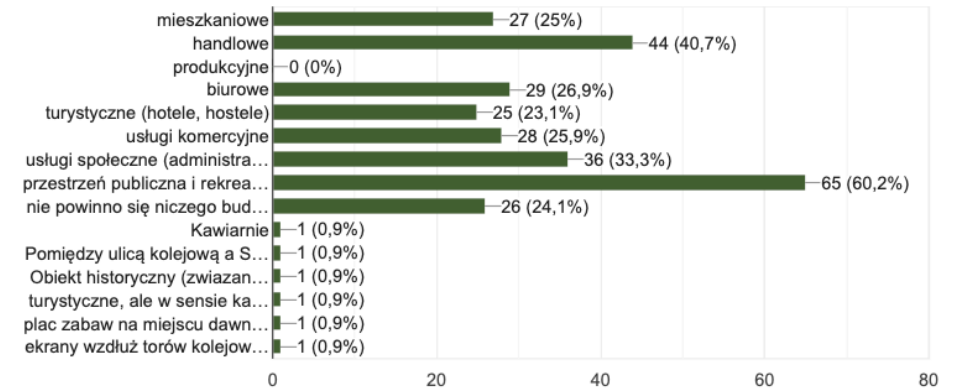
Czy na tym terenie potrzeba więcej urządzonej zieleni? Jakiej? Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

107 odpowiedzi



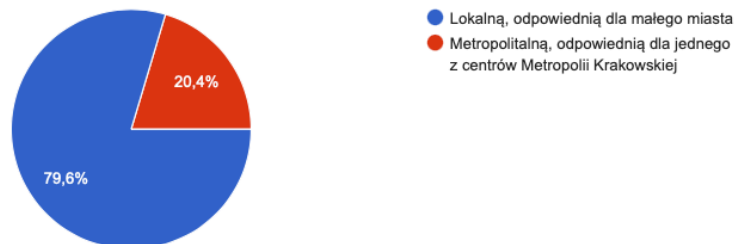
Jeżeli wzdłuż ul. Kolejowej powstaną nowe budynki i przestrzenie, to jakie powinny mieć funkcje? Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

108 odpowiedzi



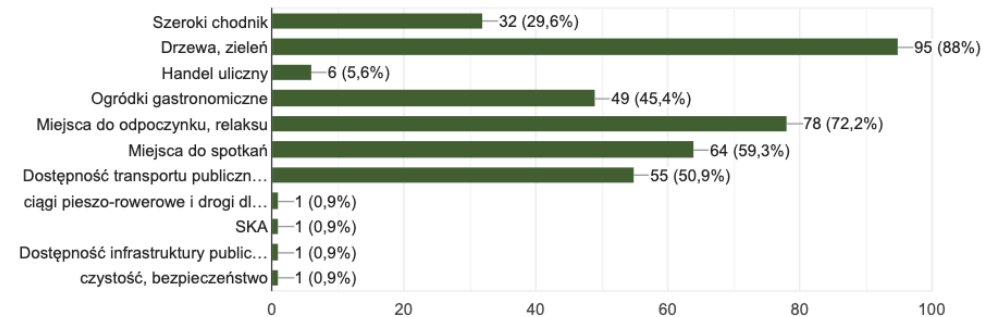
Jaką skalę i charakter powinna mieć zabudowa wzdłuż ul. Kolejowej?

103 odpowiedzi



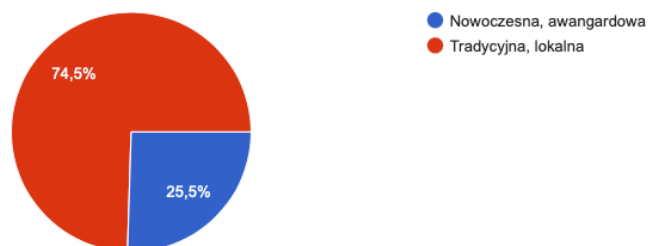
Co cenisz najbardziej w przestrzeni publicznej? Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

108 odpowiedzi



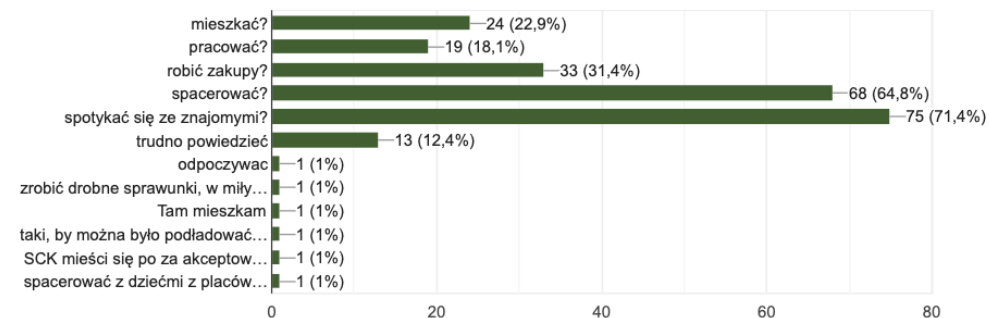
Jaka powinna być architektura Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego?

102 odpowiedzi



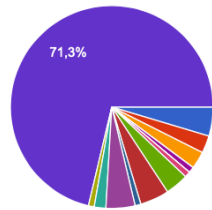
Jeżeli obszar wokół Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego spełni Twoje oczekiwania, czy chciał(a)byś tam:

105 odpowiedzi



Czy mieszkasz przy jednej z wymienionych ulic?

108 odpowiedzi

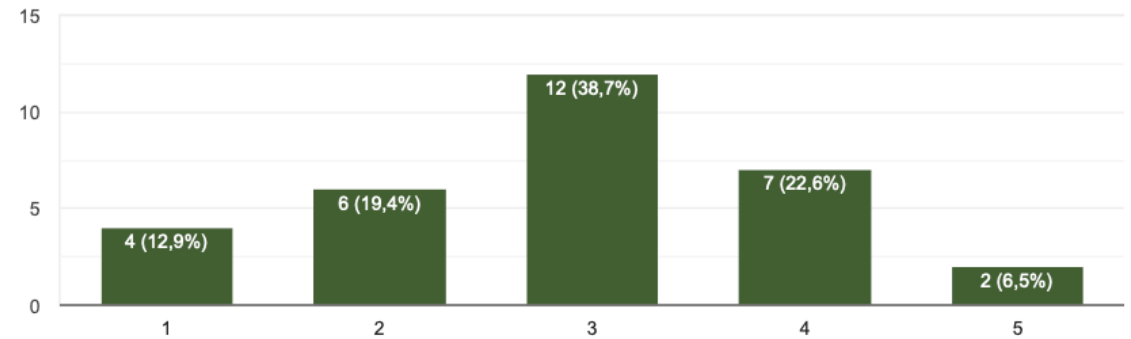


- Batorego
- Kilińskiego
- Kolejowa
- Kościełna
- Mickiewicza
- Niepodległości
- Okrzeńska
- Rynek
- Sikorskiego
- Sobieskiego
- Spółdzielcza
- Troski
- Węgierska
- Nie mieszkam przy żadnej z tych ulic

Sekcja dla Mieszkańców

Jak oceniasz przestrzeń swojej ulicy / osiedla?

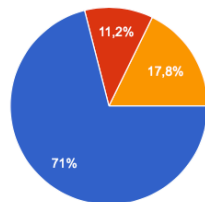
31 odpowiedzi



To już prawie koniec ankiety.

Czy chcesz uczestniczyć w projektowaniu otoczenia Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego lub otrzymywać informacje na ten temat?

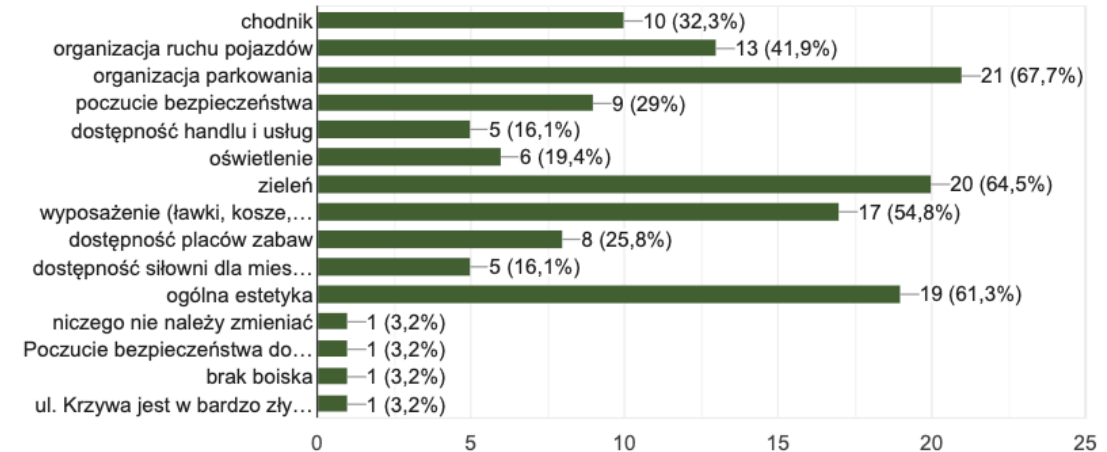
107 odpowiedzi



- Tak
- Nie
- Może

Zaznacz co na Twojej ulicy / osiedlu wymaga poprawy:

31 odpowiedzi



ZEBRANE W TRAKCIE WARSZTATÓW UWAGI MIESZKAŃCÓW DOTYCZĄCE ULIC w obszarze SKK

ULICA BATOREGO

- Problemy nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego: jazda pod prąd, wysoka prędkość
- Potrzeba utrzymania charakteru zabudowy oraz jej intensywności i gabarytów – max 3 kondygnacje
- Ewentualne uzupełnienie zabudowy ul. Batorego (od ul. Okrężnej do Kolejowej) po lewej stronie – potrzeba dostosowania do wysokości istniejących budynków- (NIE WYŻSZA) i pozostawienie na rogu ul. Batorego i Okrężnej pasa wolnej przestrzeni
- Potrzeba zwiększenia ilości zieleni: nowe drzewa, donice
- Potrzeba zwiększenia ilości i jakości obiektów małej architektury: ławki, donice (ocieplenie donic)

ULICA JANA III SOBIESKIEGO

- Wprowadzić strefę płatnego parkowania
- Parkowanie tylko dla mieszkańców. Parkowanie dla właścicieli lokali. Zlikwidować możliwość parkowania (dla obcych?)
- Ulica jednokierunkowa
- Bezpieczne dojście do szkół

ULICA KILIŃSKIEGO

- Usunięcie parkowania wzdłuż ulicy
- Umożliwienie ruchu autobusów (przynajmniej w jednym kierunku)
- Przy wlocie nieestetyczna „buda”, potencjalne siedlisko patologii

ULICA KOLEJOWA / NOWO-KOLEJOWA

- Brak cienia, zwłaszcza przy przystanku
- Brak drzew dających cień
- Zbyt betonowo. Więcej terenów zielonych
- Brak przejścia dla pieszych i oświetlenia
- Brak dostępności dla osób niepełnosprawnych, na wózkach, osób niesłyszących

- Duży ruch pieszych i rowerzystów wobec pędzących aut – konieczność ograniczenia prędkości
- Przeniesć ścieżkę bliżej kolei + nasadzenie drzew
- Brak koszy na śmieci
- Potrzeba lepszej informacji dotyczącej komunikacji zbiorowej, gdyż dworzec przestał mieć (tylko) funkcję dworca, pełni funkcje kultury, przy której nie będzie gdzie parkować po otwarciu P&R – szczególnie osoby starsze będą wykluczone z korzystania z biblioteki
- Teren pomiędzy linią kolejową, a ulicą, na wschód od Kilińskiego, przeznaczyć na pętlę autobusową / ładowanie autobusów elektrycznych
- Wolny teren pomiędzy linią kolejową a ulicą – pod pętlę autobusową od przejścia podziemnego do potoku
- Teren za budynkiem kolejowym przeznaczyć pod alejkę do ul. Spółdzielczej
- Mniej intensywna, niewysoka – max 3-kondygnacyjna zabudowa
- Miejsca parkingowe w podziemiach nowych budynków

ULICA KOŚCIELNA

- Problem z parkowaniem. Należy wyeliminować możliwość parkowania
- Potrzeba bezpiecznego dojścia do kościoła. Plac przed kościołem i przejście obok kościoła ma być bezpieczne i wygodne dla pieszych
- Przystanek autobusowy

ULICA NIEPODLEGŁOŚCI

- Zbyt mało zieleni przy pętli autobusowej
- Wiaty autobusowe w pełnym słońcu
- Konieczne nasadzenie drzew, zwłaszcza przy pętli
- Ruch samochodowy: korkuje się po 16:00
- Wąski chodnik
- Brzydota otoczenia (*dalej nieczytelne*)



ULICA OKRĘŻNA

- Potrzebna likwidacja parkowania. Parkowanie tylko dla mieszkańców – nieodpłatne
- Woonerf
- Znaki: „droga równorzędna” – skrzyżowanie z ul. Batorego

ULICA SPÓŁDZIELCZA

- Łącznik za budynkiem kolejowym do ul. Kolejowej
- Wykorzystać budynek dawnego młyna

ULICA KS. WALENTEGO TROSKI

- Brak zieleni, np. pnączy
- Brak śmietników
- Brak miejsc postojowych dla o. niepełnosprawnych. Wyeliminować parkowanie (dla obcych?)

ULICA WŁADYSŁAWA SIKORSKIEGO

- Niebezpieczna jazda – nadmierna prędkość
- Brak kontroli przez służby i monitoringu
- Potrzebna poprawa warunków dla ruchu pieszego
- Miejsca krótkotrwałego postoju na ul. Sikorskiego dla osób niepełnosprawnych (ul. Niepodległości i Sikorskiego 13 – przedszkole i szkoła integracyjna)
- Nieuporządkowane parkowanie. Brak miejsc do parkowania dla rodziców przywożących dzieci do placówek integracyjnych – nr 13
- Brak możliwości spaceru z dziećmi – dzieci jest ok. 90 + kadra
- Przejąć władanie od powiatu
- Wprowadzić strefę parkowania
- Parking dla pracowników z tej dzielnicy – odpłatny / nieodpłatny?
- Nieestetyczne „budy” naprzeciwko zapiekarek
- Brak zieleni. Szczególnie brak zieleni na placu przesiadkowym

ULICA WĘGIERSKA

- Brak oświetlenia – niebezpiecznie po zmroku
- Brak przejścia dla pieszych/ szczególnie dot. osób niepełnosprawnych, np. na wysokości budynku nr 5 ŚDS
- Brak koszy na śmieci
- Postulat – ulica imienia Zbyszka Morawskiego + tablica kim był/* dziedzictwo niematerialne mieszkańców tego miasta i gminy, przykład dla innych
- Inny głos: Ten rejon bardzo związany z p. Zbyskiem Morawskim, który współtworzył: jadłodajnię, Caritas, (pomagał i wspierał ubogich), kluby sportowe dla dzieci i młodzieży, działał w Radzie Parafialnej, pomagał niepełnosprawnym: ŚDS, fundacja „Dar Serca”/ to Dobry Duch Miasta
- Ulica – nowa nazwa ks. prałata Mariana Podgórnego / zm.1.03.2020, twórca w czasach komunizmu (lata 70' i 80') parafii Skawina-Ogrody, honorowy mieszkaniec miasta Skawina

ULICA ZAMKOWA

- Korki generują hałas i spaliny
- Niebezpieczna ulica pod względem prędkości samochodów
- Placówka integracyjna: 25 dzieci przedszkolnych + 10 maluchów do l.3 + kadra
- Brak wygodnych miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych
- Eliminacja parkowania. Przeanalizować możliwość wyłączenia z ruchu
- Strefa wejścia do parku!

Problemy z parkowaniem na ul. Troski i J. Sobieskiego.

Fot. K. Racoń-Leja





KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA

H.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, która sięga okresu średniowiecza, jest wnętrze rynku o wymiarach 112 x 90 metrów i otaczający go układ kwartałów.

Studia historyczne pokazują również na 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 fosy (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.

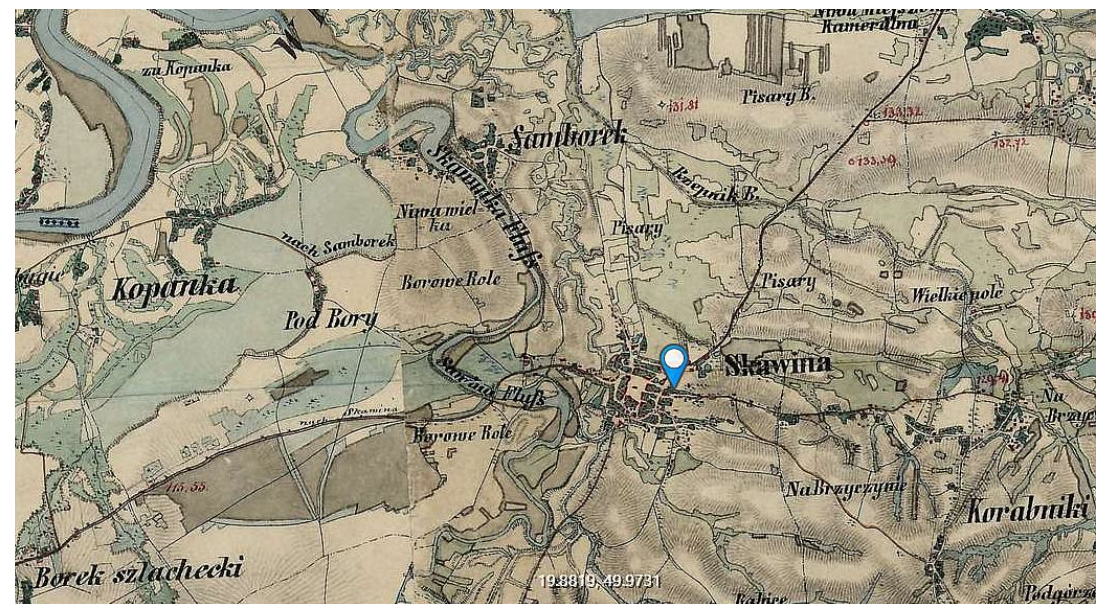
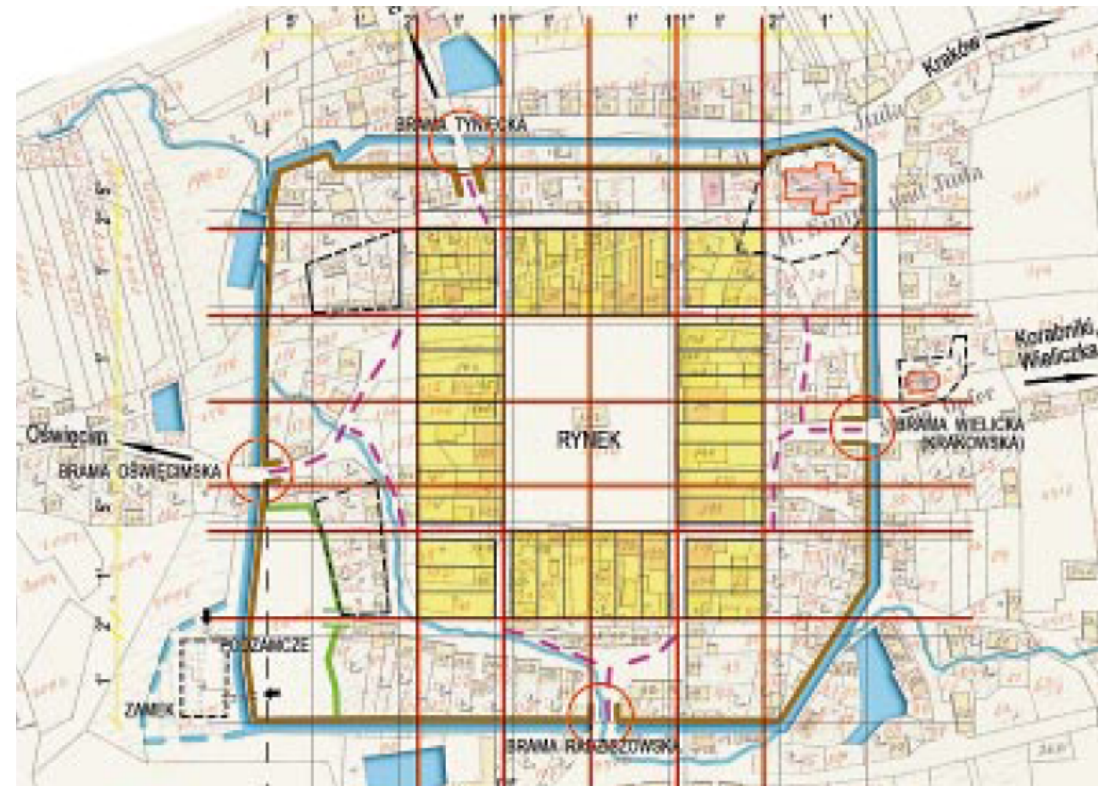
Najcenniejszym obiektem na tym terenie pozostaje Kościół parafialny pod wezwaniem Św. Apostołów Szymona i Judy Tadeusza wraz z otoczeniem kulturowym i zielenią.

26.11.2020 r. urząd Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wydał decyzję o ochronie historycznego układu przestrzennego miasta w jego średniowiecznych granicach. Nadzór dotyczyć miał 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”.

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.

II. H1.1. 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, Zarys rozwoju przestrzennego Skawiny w średniowieczu, Czasopismo Techniczne 7-A/2011, z. 23 rok 108.

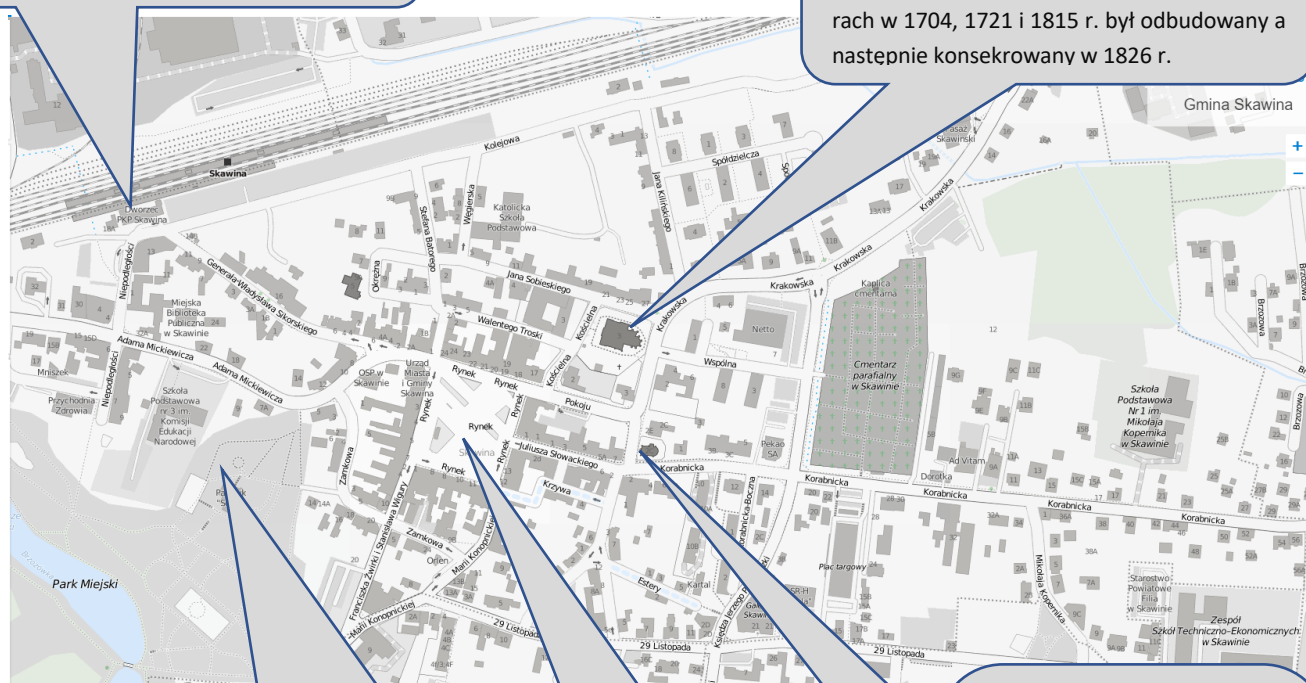
II.H1.2. Skawina w I poł. XIX w. Widoczny zachowany układ lokacyjnego rynku; źródło: <https://www.infoskawina.pl/gmina-skawina-na-starodawnych-mapach/>.



H.2 ZACHOWANE DZIEDZICTWO ARCHITEKTONICZNE



Zespół Dworca Kolejowego PKP (1884-86)
wraz domem mieszkalnym i domem dróżnika – dziedzictwo XIX-wiecznej Skawiny



Kościół parafialny pw. Św. Apostołów Szymona i Judy Tadeusza ufundowany przez Kazimierza Wielkiego w 1364 roku. Po pożarach w 1704, 1721 i 1815 r. był odbudowany a następnie konsekrowany w 1826 r.

Pałac „Sokół” – położony w Parku Miejskim, wybudowany w latach 1904 – 1906 z inicjatywy Towarzystwa Gimnastycznego "Sokół". Projektantem budynku wzniesionego przez mieszkańców Skawiny był Wincenty Koczarkiewicz. Pałac „Sokół” powstał na miejscu zamku warownego, wzniesionego prawdopodobnie jeszcze przez Kazimierza Wielkiego lub zaraz po jego śmierci.

Rynek – zachowany układ urbanistyczny skawińskiego rynku, pochodzący z czasów lokacji miasta (XIV w.). Od czasów Kazimierza Jagiellończyka odbywały się tu cotygodniowe czwartkowe targi.

Kościół filialny pw. Ofiarowania NMP pochodzi prawdopodobnie z przełomu XVII i XVIII w. Natomiast już w 1471 r. Maciej Skawinka, opat benedyktynów z Tyńca, ufundował dla miasta szpital – przytułek dla ubogich, przy którym powstał drewniany kościółek, z czasem zastąpiony murem, istniejącym do dzisiaj.

ŹRÓDŁO: 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 Rady Miejskiej w Skawinie z dn. 30.12.2009 r.

H.3. UWARUNKOWANIA PRAWNE OCHRONY DZIEDZICTWA ARCHITEKTONICZNEGO I URBANISTYCZNEGO

W otoczeniu SCK znajdują się obiekty zabytkowe, wpisane do **Rejestru Zabytków Nieruchomych Województwa Małopolskiego**. Stan na lipiec 2021 r. z uwzględnieniem aktualnej sygnatury [x]:

- kościół p.w. śś. Szymona i Judy, cmentarz przykościelny, figura MB Niepokalanie Poczętej, ogrodzenie, drzewostan, A-650 z 22.10.1992 [A-356/M];
- zespół stacji kolejowej: dworzec, budynek mieszkalny, d. dom dróżnika, A-703 z 14.11.1995 [A-431/M];
- dom Rynek 17 z podworcem, A-640 z 07.11.1991 [A-469/M];
- dom Rynek 18 z oficyną boczną, A-705 z 18.12.1995 [A-433/M];
- dom Rynek 20, A-704 z 27.11.1995 [A-432/M].

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:

- Rynek – Układ Urbanistyczny;
- ul. Ks. Trocki 17a, Dom Parafialny, 2384;
- ul. Kościelna Kapliczka „Chrystus Frasobliwy” 2372;
- ul. Mickiewicza 1/ Batorego 1 Kamienica 2360/1;
- ul. Mickiewicza 26 Dworek Ludwikowskich 2302/2;
- ul. Sikorskiego 18 Dworzec PKP 2289/24 A-703;
- ul. Sikorskiego 18 Budynek mieszkalny pracowników PKP 2289/24 A-703.

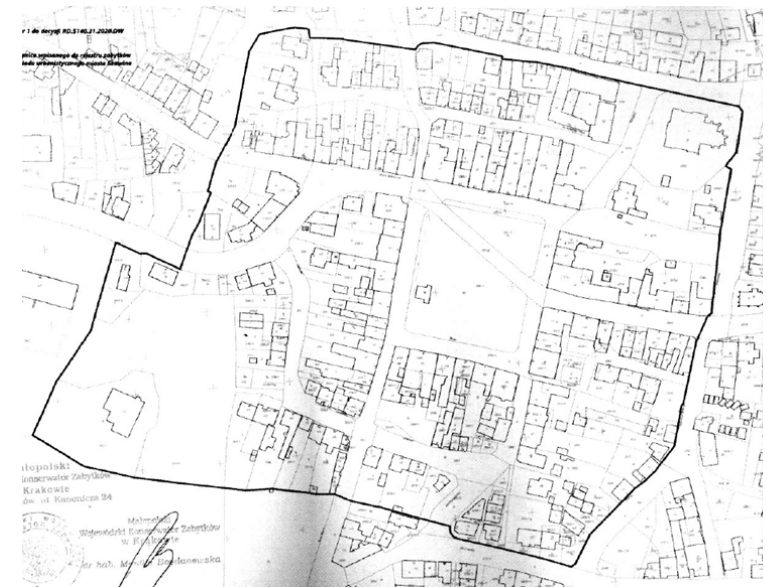
Decyzją z 26 listopada 2020 roku Małopolski Wojewódzki Konserwator Zabytków orzekł o wpisaniu do rejestru zabytków **historycznego układu urbanistycznego miasta Skawina** pod nr rejestru A-1573/M. Decyzja oparta została o studium historyczno-urbanistyczne Skawiny, rzeczoznawcy Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego prof. dr hab. inż. arch. Dominiki Kuśnierz-Krupy. Decyzja została zaskarżona przez Władze Miasta Skawiny i 1.09.2021 r. uchylona przez MKDNIŚ, do ponownego rozpatrzenia.



II.H.3.1. (u góry) Obiekty zabytkowe w centrum Skawiny:

- w rejestrze wojewódzkim (na czerwono),
- w ewidencji gminnej (na niebiesko);

Źródło: opr. własne w oparciu o SIP Skawina.



II.H.3.2. (po prawej) Zasięg historycznego układu miasta Skawina wpisanego do wojewódzkiego rejestru zabytków.

H4. WYTYCZNE W ZAKRESIE OCHRONY DZIEDZICTWA 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 otwarc widokowych, oznaczając konieczność unikania elementów, które przestaniałyby 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 role akcentów krajobrazowych ważnych dla obrazowości i czytelności struktury miejskiej.
2. Miasto utrzymało swoją historyczną strukturę przestrzenną, 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 Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z 2020 roku. W świetle uchylecia 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. Wymagają również troski o jakość zieleni i istniejących oraz możliwych do odtworzenia szpalerów

drzew, a także mniejszych śladów dziedzictwa (zachowanych pomników, figur, kapliczek, fragmentów murów i in.).

4. Miasto potrzebuje utrzymania i wzmacniania swojej tożsamości urbanistycznej i architektonicznej. W ramach dalszych działań warto rozważyć możliwość wprowadzenia na terenie centrum Skawiny „Parku Kulturowego” – jako formy uważnego kształtowania charakteru 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 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 ja 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 historycznego miasta i w nowotworzonych przestrzeniach otoczenia SCK.
6. W procesie poprawy jakości terenów zielonych i nasadzeń ulicznych można rozważyć wprowadzanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury odnoszących się do pierwotnych elementów zagospodarowania (fosa, 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.

LEGENDA :

	GRANICA TERENU OPRACOWANIA
	GRANICA UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY- WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW
	HISTORYCZNY TRAKT TYNIECKI ULICY BATOREGO
	BUDYNKI PROJEKTOWANE
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE ZABYTKOWE W EWIDENCJI WOJEWÓDZKIEJ
	DZIAŁKI ZABYTKOWE W EWIDENCJI WOJEWÓDZKIEJ
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE ZABYTKOWE W EWIDENCJI GMINNEJ

H5. KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA

OCHRONA DZIEDZICTWA URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEGO



U1. UWARUNKOWANIA WZ. REWITALIZACJI

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 podobszar zdegradowany (PZ1).

Obszar zdegradowany jest to „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:

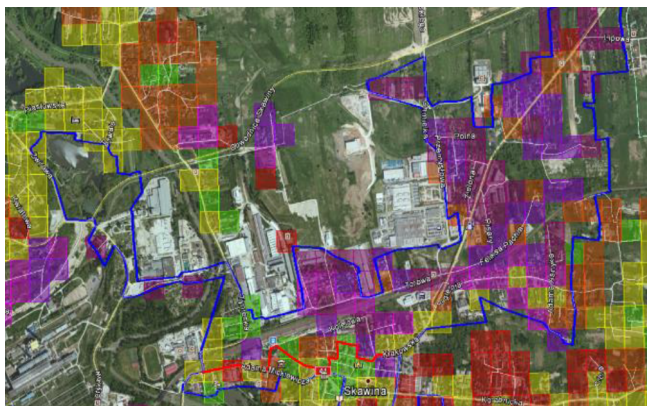
1) koncentracja negatywnych zjawisk społecznych (jak np. bezrobocie, ubóstwo, przestępczość, niski poziom edukacji lub kapitału społecznego, niewystarczający poziom uczestnictwa w życiu publicznym i kulturalnym)

oraz

2) co najmniej jedno ze zjawisk kryzysowych w sferze gospodarczej, środowiskowej, przestrzenno-funkcjonalnej czy technicznej.”

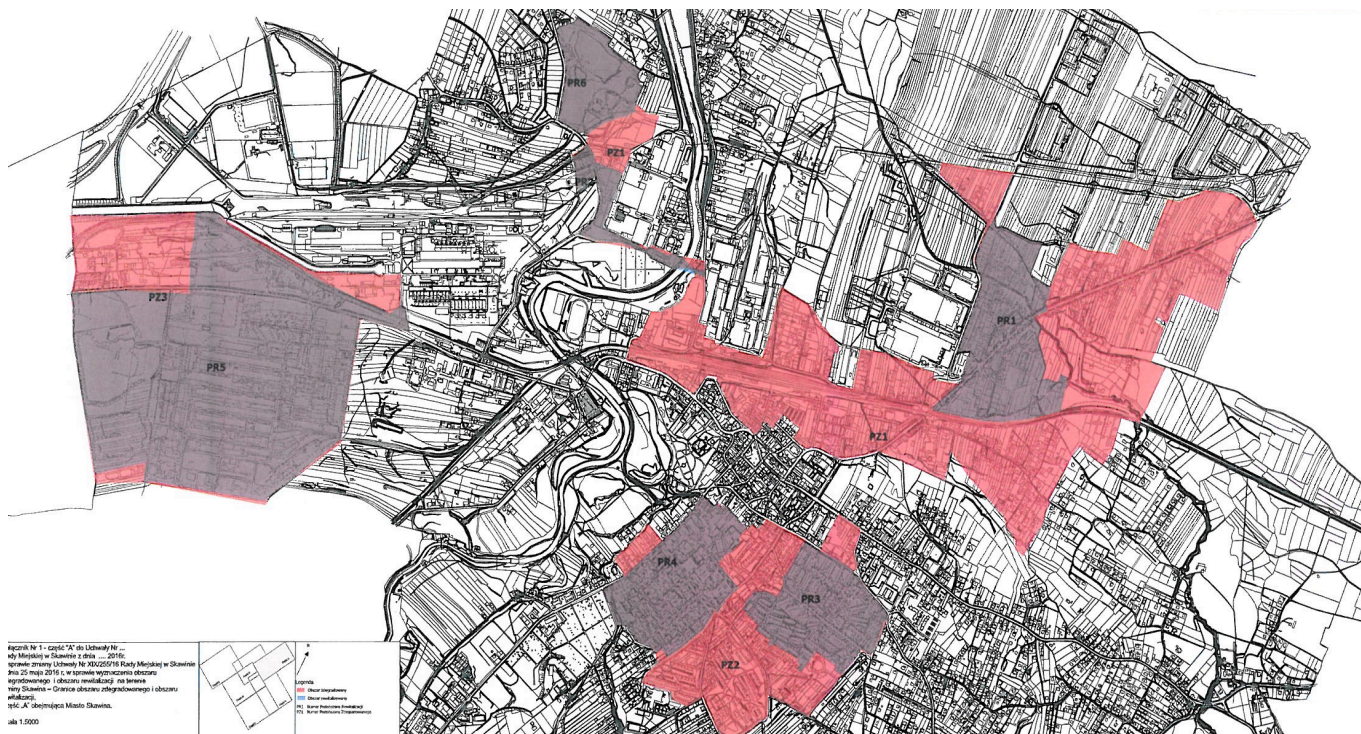
Tereny zdegradowane rozłożone są w tym obszarze wzdłuż linii kolejowej, wskazując na negatywny wpływ tej bariery przestrzennej, jak również na wieloletnie zaniedbania. Otoczenie SCK przylega narożnie od północnego wschodu do Osiedla Rzepnik – Obszaru Rewitalizacji realizowanej w ramach GPR.

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								



Kolor czerwony: obszar zdegradowany, szary: obszar rewitalizowany. 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 maja 2016 w sprawie wyznaczenie obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji w terenie Gminy Skawina – Granice obszaru zdegradowanego i obszaru rewitalizacji



Zdegradowane obszary SCK, fot. K. Racoń-Leja

U2. UWARUNKOWANIA DEMOGRAFICZNE

Niepokojącym tłem dla zagrożeń przestrzennych przebudowanego obszaru północnego centrum mogą być następujące 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 założyć 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.].

U3. ANALIZA OBSZARU ZABUDOWANEGO

Analizy przestrzenne (tzw. Schwarzplan) pokazały, że teren jest w znacznej części otwarty i wolny od zabudowy. Północna krawędź terenu w zasadzie nie istnieje.

Kwartaly od strony Rynku urywają się pozostawiając otwarte pustki. Systematyka lokacyjnego układu szachownicowego nie jest już na północ od ulicy Sobieskiego kontynuowana. Wypełnienia przestrzenne mają charakter przypadkowy.

Niepokojącym zjawiskiem jest utrata spójności zabudowy pierzejowej, która krystalizuje się szcążkowo wzdłuż ulicy Sikorskiego, Węgierskiej i po zachodniej pierzei ulicy Kilińskiego. Struktura podziałów wolnych działek jest złożona i bez miejscowych scaleń będzie prowadzić do dalszego chaosu przestrzennego – jeśli wypełni je dostosowana do skomplikowanych granic nowa zabudowa.

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 wyróżniają się wieże kościelne.



II.U.3.1 Schwarzplan: Inwentaryzacja zabudowy terenu. Opracowanie wykonane przez Zespół Konsorcjum



II.U.3.2. Struktura podziałów działek. Źródło: System e-Uслуг Publicznych Wydziału Geodezji, Kartografii i Katastru Starostwa Powiatowego w Krakowie

U4. ANALIZA FUNKCJI OBSZARU

Szczegółowa analiza funkcjonalna terenu wskazała na znaczną ilość funkcji mieszkaniowych. W południowo-zachodniej części terenu są to domy miejskie o zabudowie zwartej. Zabudowa ta kontynuuje charakter urbanistyki centrum Skawiny.

Wzdłuż Rynku, ulic Sikorskiego, na narożniku ulicy Kolejowej, a także odcinkowo wzdłuż ulic Ks. Troski i Krakowskiej występują funkcje usług w parterze. Ich obecność przyczynia się do żywotności i przyjazności tego obszaru. Dominują drobne usługi handlowe, gastronomiczne i inne.

Na tym terenie zaobserwowano znaczną ilość funkcji edukacyjnych na poziomie przedszkolnym, podstawowym i średnim. Wpisane one zostały w zwartą strukturę miasta bez dostępu do terenów zieleni. Jedynie nowa Szkoła Podstawowa im. Jana Pawła II przy ul. Węgierskiej planuje inwestycje w plac zabaw, posiada

również rozległy teren do planowanego przeznaczenia pod boisko sportowe.

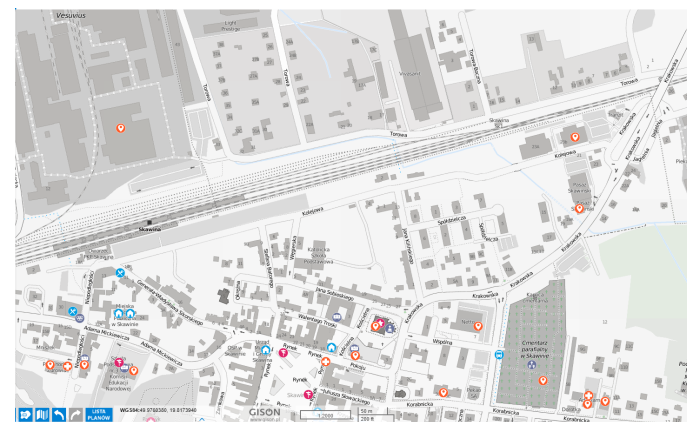
Osiedle modernistyczne zabudowy wielorodzinnej – Staromiejskie – stanowi osobny zespół funkcjonalny. Pomimo dużej ilości zieleni nie posiada własnego placu zabaw.

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.

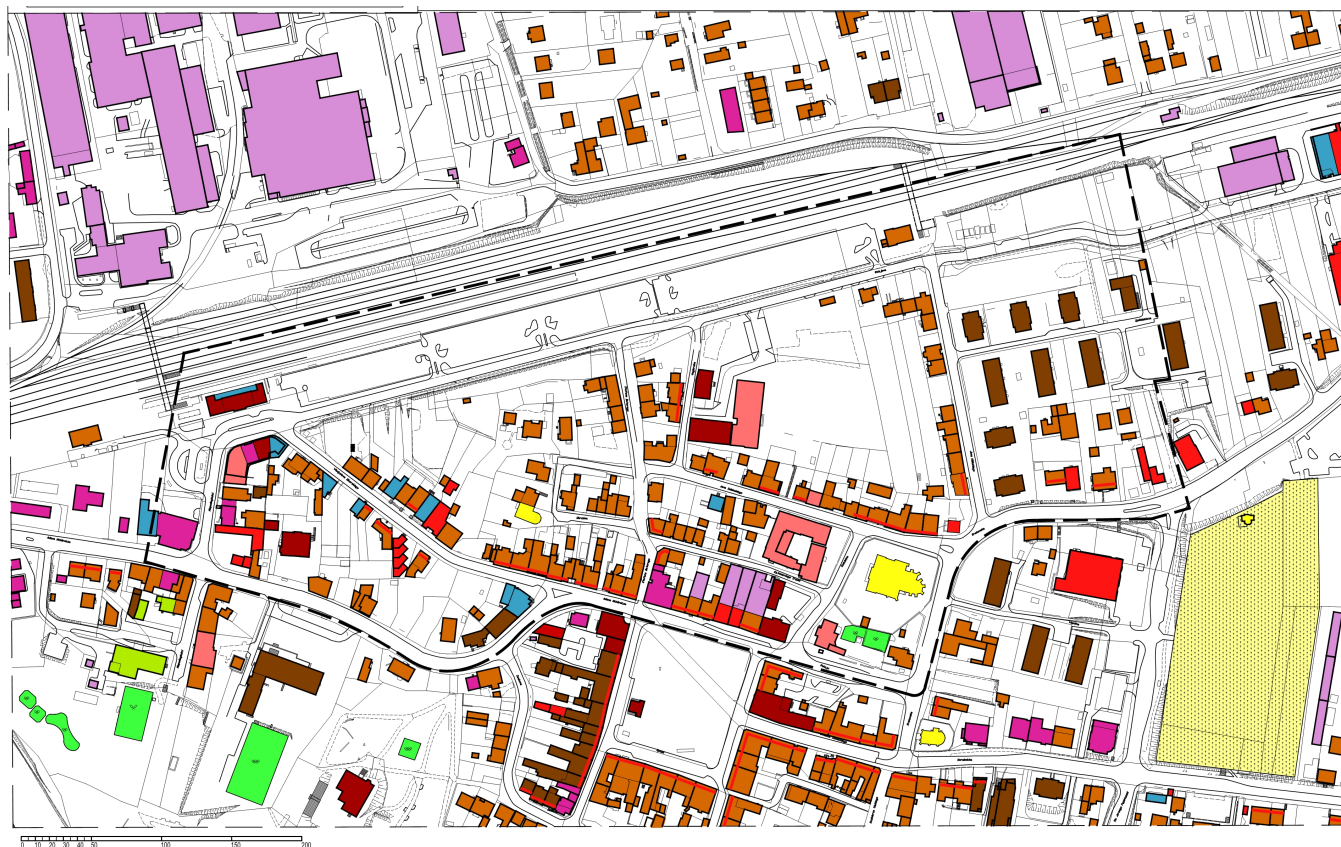
Po północnej stronie terenów kolejowych znajdują się znaczne obszary przemysłowe, grodzone, m.in. Vesuvius Poland Sp. z oo.

Analiza celowana w zakresie funkcji usług turystycznych, kulturalnych, sakralnych, zdrowotnych i gastronomicznych pokazała na deficyty w obszarze otoczenia SCK. Pomimo atrakcyjnych dla przyjezdnych lokalizacji, brakuje tutaj funkcji hotelowych;

również gastronomia ma głównie charakter gastronomii ulicznej, ograniczonej do zakupu produktu i konsumpcji na ulicy lub w innym miejscu. Przykładem kultowe są kawiarnie Zapiekanki vis-a-vis dworca PKP.



II.U4.1. Mapa funkcji wg sip.gison.pl.

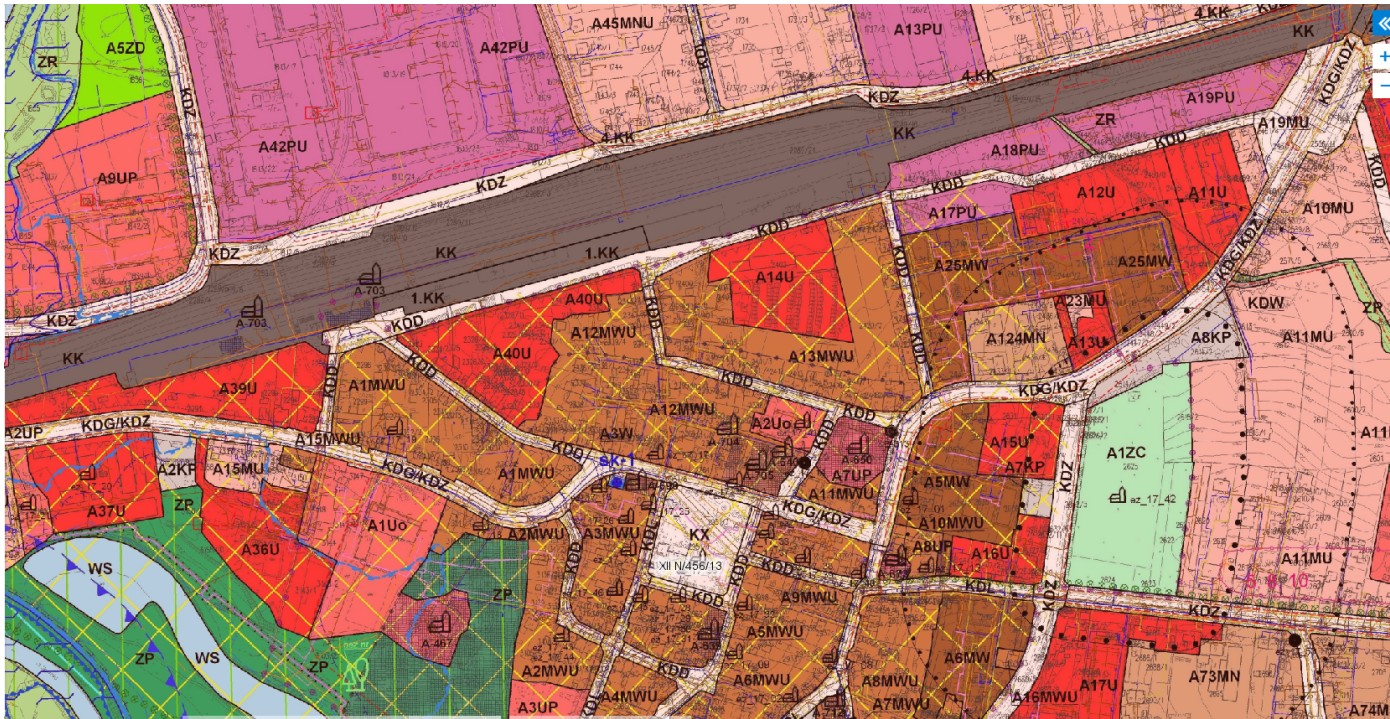


LEGENDA:

	BUDYNKI WIELORODZINNE
	BUDYNKI JEDNORODZINNE
	OBIEKTY HANDLOWE
	OBIEKTY USŁUGOWE I USŁUGOWO-MIESZKALNE
	USŁUGI W PARTERZE
	USŁUGI GASTRONOMICZNE
	OBIEKTY SAKRALNE I CMENTARZ
	OBIEKTY USŁUG PUBLICZNYCH
	OSWIATA
	USŁUGI ZDROWOTNE
	OBIEKTY PRODUKCYJNE I MAGAZYNOWE
	OBIEKTY SPORTOWE

II.U4.2. Zbiorcza analiza funkcji, opracowanie własne Konsorcjum.

U5. OBOWIĄZUJĄCY MPZP



Na terenie obowiązuje Miejsowy 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.

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

Funkcje dla obszarów zabudowanych odpowiadają przeznaczeniu obecnemu terenów mieszkaniowych zabudowy wielorodzinnej jednorodzinnej oraz wielorodzinnej i usług.

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

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

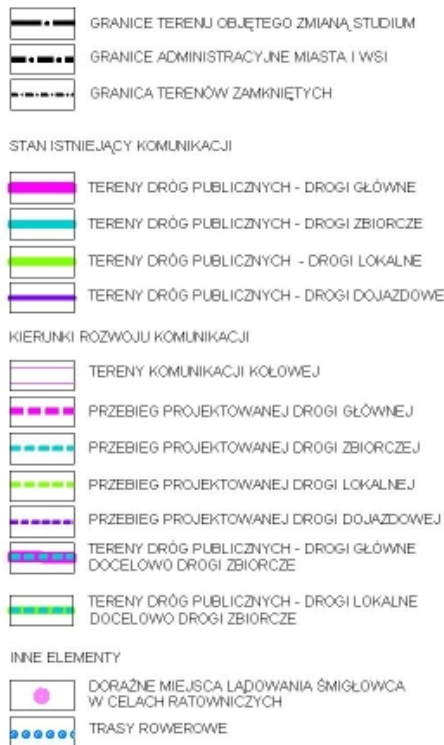
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

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

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

KK / 1KK – TERENY ZAMKNIĘTE (§49)

T. UWARUNKOWANIA I WYTYCZNE WZ. TRANSPORTU KOŁOWEGO



Il.T.1 (po lewej) Inwestycje drogowe na przedmiotowym terenie wg. SUiKZP; (po prawej) Uwarunkowania obsługi drogowej (źródło: sip.gison.pl)

T1. OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA

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 zagaęścić (Wrocław po budowie obwodnicy). Działania te powinny pozwolić na poprawę ruchu pieszego (przejścia chronione, przejścia na świątłach) a także rowerowego. Mogą również zmniejszyć doływ 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 jest utrudniony. Najprostszym rozwiązaniem na chwilę obecną jest udrożnienie ulicy Kilińskiego, które zostało zaproponowane w proponowanym rozwiązaniu. Poszerzenie zjazdu z ul. Krakowskiej powinno być w przyszłości uwzględnione w procesie decyzyjnym.

Ulica Kolejowa

Stanowi główną arterią obsługującą obecny (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 dogęszczą 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 sensowne wydaje się przekształcenie klasy tej drogi przynajmniej na Lokalną ew. Zbiorczą (z dotychczasowej Dojazdowej).

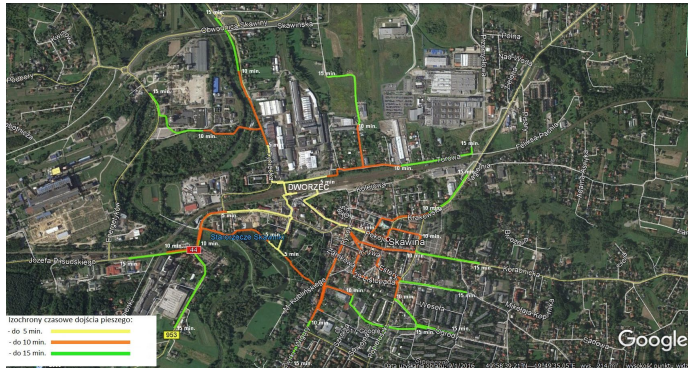
Siatka ulic

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

Ul. Kilińskiego i Niepodległości

Obie ulice powinny być dostosowane do obsługi autobusowej dworca. W przypadku dostosowania ulicy Kilińskiego wymagana jest poprawa promienia skrzyżowania 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 możliwość tworzenia tam miejsc postojowych.

Również w odbiorze mieszkańców Dworzec jest oddzielony, choć przecież położony tak blisko Rynku.



Izochrony dojścia do Dworca PKP

Źródło: <https://www.gminaskawina.pl/srodowisko/mobilnaskawina/komunikacja-kolejowa#gallery-2>

Możliwość zmian w zakresie planowania tego obszaru stanowi niewątpliwie szansę na polepszenie obsługi kolei aglomeracyjnej przez transport zbiorowy. Na terenie znajduje się przystanek jednej linii 273 (na pętli koło dworca), pozostałe w dystansie dostępu pieszego (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/i na terenie nowego obiektu dworca autobusowego (również jako relokacja pętli dla linii 273).

Poprawa obsługi nowej dzielnicy miasta, tzw. Nowo-Kolejowej przez transport zbiorowy może poprawić funkcjonowanie tej części miasta. W obszarze mamy wiele funkcji edukacyjnych dla dzieci, nowe funkcje wprowadzą nowych mieszkańców. Inwestowanie i poprawa jakości obsługi miasta przez transport zbiorowy stanowi wciąż istotne zagadnienie.

Należy tutaj jednak docenić UM za podejmowane wysiłki w celu intensyfikowania połączeń MPK S.A. w Krakowie dla lokalnej sieci miejskiej 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 - w gminie i mieście Skawina uruchomiona została linia gminna o oznaczeniu „P”. Linia ta kursuje na trasie: Pozowice - Facimiech - Ochodza -

Kopanka – Skawina. Linia obwodnicowa miejska to jedna z elementów strategii integracji funkcjonalnej miasta i zmniejszenia lokalnych podróży na jego obszarze.

Większa ilość linii i przystanek (przystanki) autobusowe na ulicy Kolejowej w pobliżu Dworca PKP

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. W obecnej chwili funkcje łącznika autobusowego pełni ulica Niepodległości – która powinna być wygodnym ciągiem pieszym (jako łącznik z przystankiem komunikacji miejskiej). W tej chwili stanowi ona główną ulicę dostępu do autobusów. Dla poprawy tej sytuacji konieczne jest udrożnienie ulicy Niepodległości (co będzie wiązało się z koniecznością uporządkowania w tym obszarze kwestii parkowania, poszerzenia możliwości przejazdu). Dostępność przez ulicę Sikorskiego dla autobusów wydaje się opcją trudniejszą przestrzennie i mniej funkcjonalną (jeśli chodzi o dostępność przystanków).

Nowy dworzec autobusowy

w planowanej koncepcji został przewidziany w pobliżu dworca PKP, w pierwszym module od strony ulicy kolejowej. Jego forma jest do dalszego opracowania, dopuszczając również możliwość pozostawienia tej funkcji zadaszanej lub otwartej. Obecny teren pętli autobusowej mógłby w przyszłości stanowić element struktury przestrzeni publicznej – otwartego placu dworcowego. Na brak takiej funkcji wskazali uczestnicy warsztatów. Przestrzeń ta ma niewątpliwie również potencjał stania się wizytówką miasta.

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.

Natomiast, w kontekście poprzedniego punktu dotyczącego zaplanowania nowego dworca autobusowego obok budynku dworca kolejowego, należałoby uwzględnić tam tyle miejsc postojowych oraz ewentualne miejsce na ładowanie pojazdów

elektrycznych, aby nie było konieczności wyznaczania dodatkowego miejsca do odstawiania pojazdów.

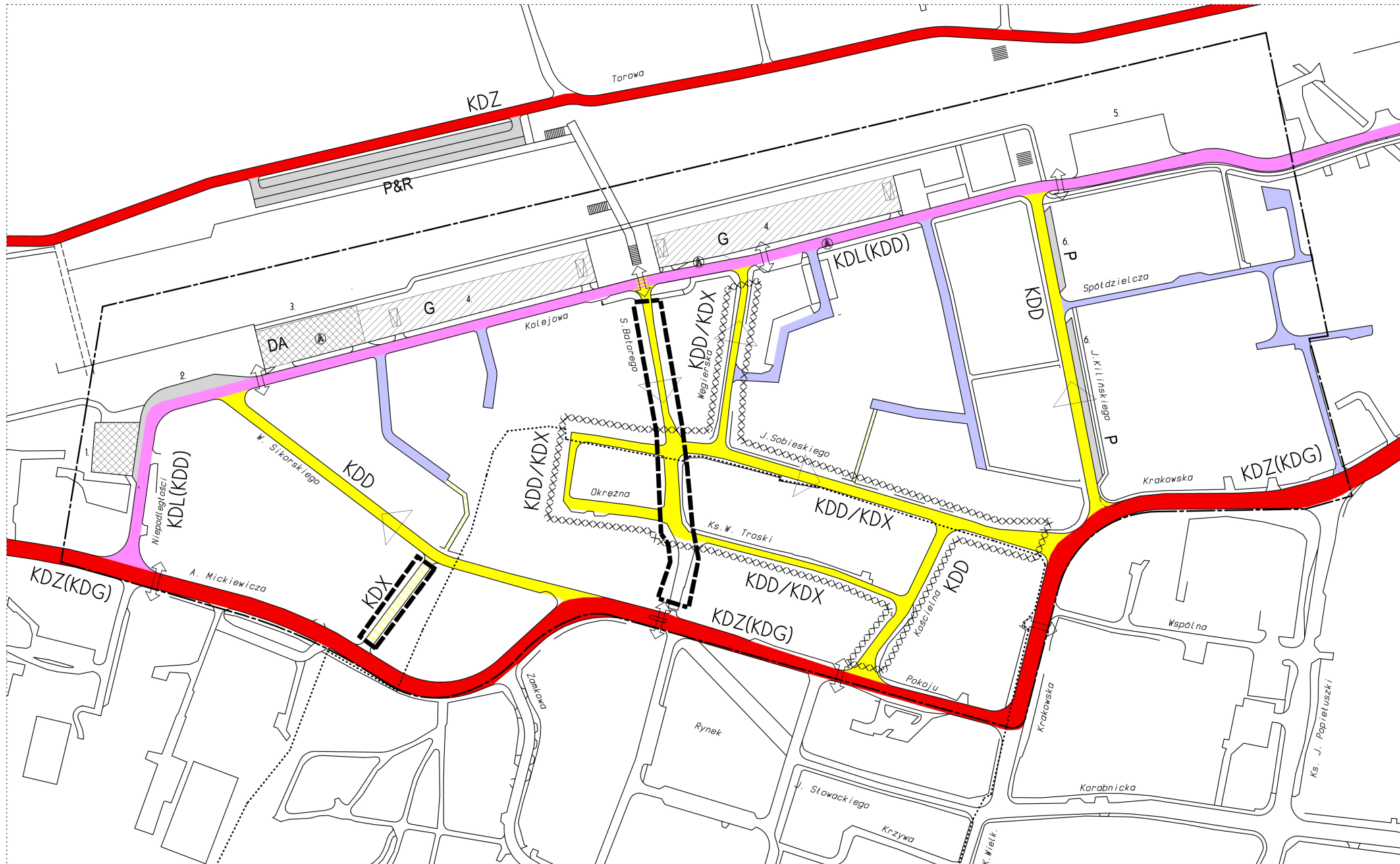
T4 RUCH PIESZY I ROWEROWY

Centrum Skawiny jest miejscem bliskich dystansów pieszych, z niewątpliwym potencjałem miasta wielofunkcyjnego i przyjaznego dla mieszkańców zgodnego ze współczesnymi koncepcjami „15-minute city”. Niewątpliwie jest też w odpowiedniej skali dla miasta dostępnego dla rowerzystów, którym rozległe tereny rekreacyjne oferuje Park Miejski.

LEGENDA :

- GRANICA TERENU OPRACOWANIA
- GRANICA UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY- WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW
- DROGA ZBIORCZA
- DROGA LOKALNA (WCZESNEJ DOJAZDOWA)
- DROGA DOJAZDOWA (EW.CIĄG PIESZO-JEZDNY)
- DROGA WEWNĘTRZNA
- DA DWORZEC AUTOBUSOWY
- G GARAZ PODZIEMNY (OBECNIE PARK&RIDE)
- P/ P&R PARKING NAZIEMNY (PARK&RIDE)
- — — — — CIĄG PIESZO-JEZDNY
- ×××××××× STREFA USPOKOJONEGO RUCHU/ PŁATNEGO PARKOWANIA LUB TYLKO DLA MIESZKAŃCÓW
- △ DROGA JEDNOKIERUNKOWA
- ↑ ↓ PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH ISTOTNE/ CHRONIONE

T. KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA – FUNKCJA OBSŁUGI TRANSPORTOWO- KOMUNIKACYJNEJ ZESPOŁU



Jakość przestrzeni dla pieszych jako wizytówka miasta

Przebież SCK jest miejscem lokalizacji licznych organizacji społecznych, dla osób niepełnosprawnych, w tym MOPS-u , Caritas, Ośrodek Pomocy Sióstr Służebniczek NMP, Fundacji Dom Środowiskowy Samopomocy w Skawinie (która przeniesiona będzie docelowo na północ miasta). Zajęte przez samochody chodniki, brak miejsc siedzących, wysokie krawężniki to obecna trudna rzeczywistość tego obszaru. Należy za wszelką cenę dążyć do poprawy i utrzymania jakości ciągów pieszych, chodników ich oświetlenia i dostępności w obszarze SCK i poza nim. Obecność funkcji, które przeznaczone są zarówno dla dzieci, jak i starszych czy osób niepełnosprawnych skłania do większej uważności na te szczególne potrzeby. Wymogi projektowania uniwersalnego skłaniają do unikania progów, zapewnienia optymalnej szerokości, czy likwidacji niepotrzebnych przeszkód (jak latarnie miejskie, czy parkujące nielegalnie samochody). Warto również inwestować w małą architekturę – ławki (najlepiej w cieniu drzew), zieleń, a także oświetlenie.

Bezpieczeństwo społeczne

Obecność punktów wydawania żywności i darów dla osób biednych i bezdomnych stanowi problem ze względu na obecność zachowań patologicznych – w tym picie alkoholu w miejscach publicznych, pozostawianie śmieci i in. Oświetlenie przestrzeni publicznych i ławek, a także ich planowana widoczność będzie wpływać korzystnie na poczucie bezpieczeństwa, ale również może zabezpieczać przed powstawaniem miejsc gromadzenia się obecnych na tym terenie podopiecznych ośrodków pomocy społecznej. Problem obecności tzw. *meneli*, pijaków czy bezdomnych w tym obszarze, to kwestia często podnoszona przez mieszkańców.

Przejścia piesze

Mieszkańcy wskazali również na konieczność ochrony lub 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 przechodniów – w tym szczególnie dzieci. Dla nich warto przemyśleć wprowadzenie lokalnego znaku ostrzegawczego dla Skawiny (typu „Agatka”).

Powiązania z przystankiem kolejowym

W wyniku prac warsztatowych i przeprowadzonych analiz zaproponowano dodatkową kładkę pieszą wiążącą koniec peronu kolejowego z ulicą Batorego. Powiązanie to z jednej strony wpisuje się w tradycję Traktu Tynieckiego (łączy centrum z północną zabudową miasta), z drugiej stanowi najkrótszą trasę przejścia pieszego pomiędzy rynkiem a przystankiem kolejowym.

Ciąg rowerowy wzdłuż ul. Kolejowej a nowe inwestycje

Wobec planów powiększenia strefy pieszej (ciągu pieszo-usługowo-handlowego) wzdłuż ulicy Kolejowej zaproponowano na warsztatach relokację ścieżki wzdłuż ciągu zielonego przy linii kolejowej. Wzmacnianie ruchu rowerowego wymaga również zwiększania miejsc postojowych dla rowerów, w tym również zadaszonych – przy planowanych inwestycjach, nowych placach i za torami przy ulicach Torowej i Tynieckiej. W tamtym rejonie konieczne jest zintegrowanie sieci rowerowej.

Sieci rowerów i hulajnóg miejskich

Zaktywizowanie przystanku kolei aglomeracyjnej powinno się wiązać z promocją mobilności miękkiej – rowerowej, hulajnóg i pieszej. Inwestowanie w inne formy mobilności poza samochodową potencjalnie polepszy nie tylko sytuację komunikacyjną ale może przyczynić się do poprawy przestrzeni miejskiej. Może również wzmacniać metropolitarny charakter Skawiny (w powiązaniu z Krakowem).

P. PRZESTRZENIE PUBLICZNE i ich FUNKCJE

P1. PLACE MIEJSKIE

Nowy zespół miejski zaproponowany w koncepcji składa się z szeregu przestrzeni publicznych o zróżnicowanej typologii. W ramach proponowanej koncepcji proponuje się wytworzenie nowych aktywnych przestrzeni publicznych – ożywiających tą część miasta. Najważniejszą przestrzenią centrum jest Rynek. Łączy się on z nowymi placami:

- **Na przedłużeniu ulicy Batorego** – z Placem Batorego, a może zgodnie z życzeniami mieszkańców – Plac Zbigniewa Morawskiego, zasłużonego dla Skawiny aktywisty społecznego. Plac o funkcji gastronomicznej (ogródki zewnętrzne) prezentujący lokalną sztukę (wystawy artystyczne) dla mieszkańców.
- **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 (zegar, panel informacyjny), reprezentacyjne (znak przestrzenny dla zdjęć - Skawina). Docelowo również z funkcją ogródków gastronomicznych.

P2. CIĄGI PIESZE

W propozycjach zgłaszanych w czasie warsztatów partycypacyjnych zwracano uwagę na potrzebę wprowadzenia systemu informacji pasażerskiej, szaletów miejskich, informacji dla osób niepełnosprawnych i niedowidzących, informacji turystycznej, informacji w językach obcych (angielskim i ukraińskim).

Funkcję łączników pełnią dwie istotne ulice:

- **Ul. Sikorskiego** – o podniesionym standardzie chodników, zieleni – z przestrzeniami otwartych ogródków i dostępnych z ulicy parterów usług; Partery powinny być o funkcjach usługowych.
- **Ulica Batorego** – zielony, przyjazny ciąg pieszo-jezdny – najważniejszy łącznik w planowanym założeniu – łącząca Rynek z północną częścią miasta i koleją. Współczesna wizja rekreacji Traktu Tynieckiego.

Promenada przy ulicy Kolejowej

Nowym typem przestrzeni publicznych jest szeroka promenada wzdłuż ulicy Kolejowej. Od południa, jak sugerują inwestorzy częściowo zadaszona. To przestrzeń oferująca mieszkańcom tak potrzebne w Skawinie – funkcje kultury i przemysłu czasu wolnego. Wśród zgłaszanych w tym obszarze przez mieszkańców funkcji pojawiały się: kawiarnie z ogródkami, drobny handel i usługi, funkcje kultury, prezentacji lokalnych NGO's. Usługowy parter ma sprzyjać ożywieniu ulicy. W ramach proponowanych przez mieszkańców funkcji pojawiały się również sieci komórkowe, bankowe, apteka, kwiaciarnia, biura podróży, sklepy o zróżnicowanym profilu.

Funkcje wyższych pięter powinny mieć również funkcje mieszkaniowe – zapewnienie znacznej ilości stałych mieszkańców będzie sprzyjać ożywieniu otoczenia dworca. Przyczyniać się do jego stałej aktywności. Stali mieszkańcy to również stała troska o otaczającą przestrzeń. Ze względu na przestrzeń dworca dopuszczalne są również funkcje hotelowe i pensjonaty.

Połączenia piesze przez kwartały

Ogromnie istotnym elementem dla utrzymania żywotności obszaru jest próba stworzenia lokalnych łączników przez kwartały – w postaci powiązań dogęszczających siatki piesze (wobec zbyt rzadkiej struktury ulic) a także pozwalających na łatwiejszy dostęp do funkcji zielonych.

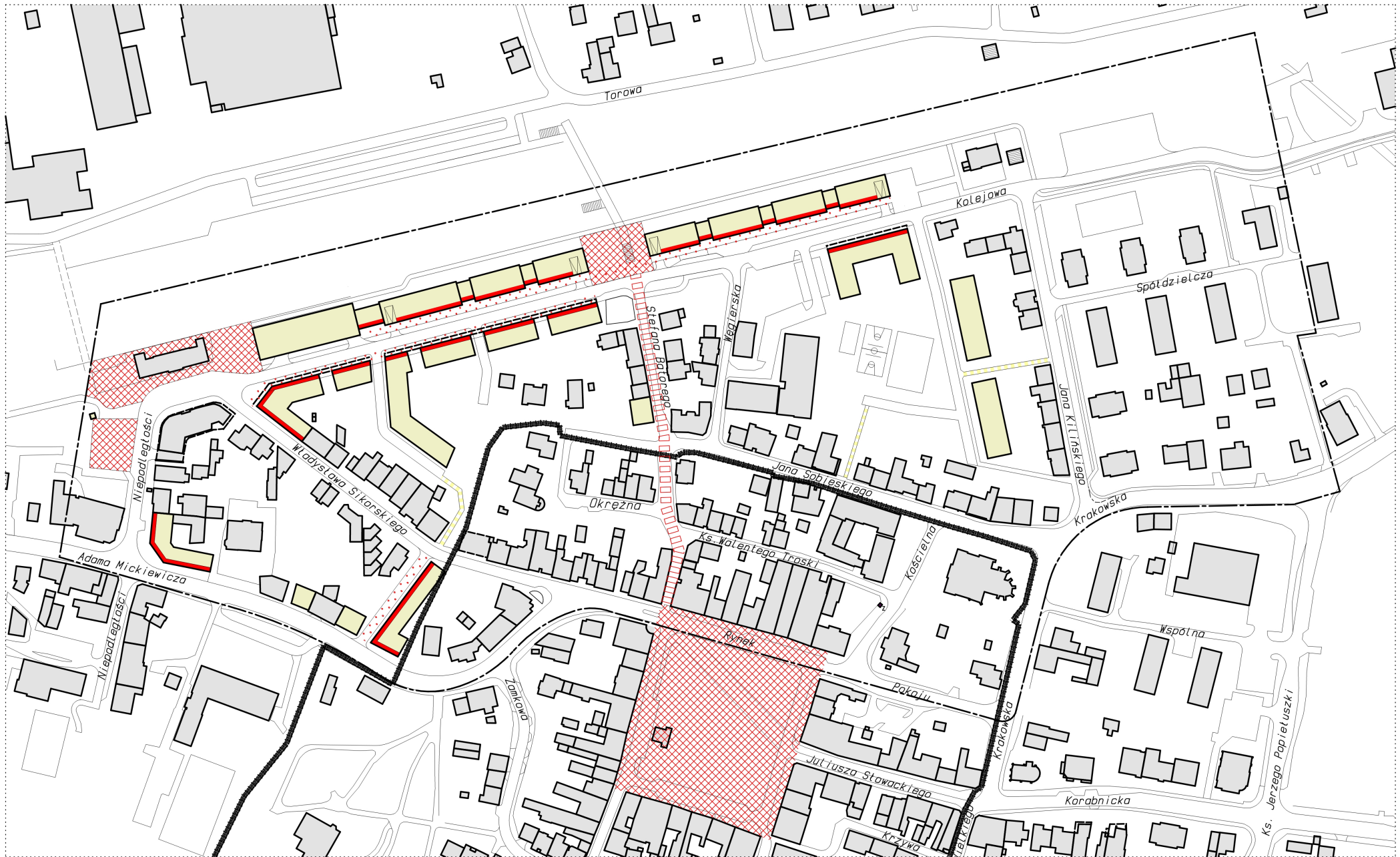
Zaleca się otwarcie przestrzeni rekreacyjnych na terenie SCK, a także ograniczenie grodzienia funkcji publicznych. Zdecydowanie należy zakazać grodzienia zespołów wielorodzinnych.

Przestrzeń SCK może być miejscem dla działań prospołecznych – jak święto ulicy, zawody biegowe i rowerowe.

LEGENDA :

	GRANICA TERENU OPRACOWANIA
	GRANICA UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY- WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW
	CIĄG PIESZO-JEZDNY
	PROMENADA PIESZA USŁUGOWA
	PROJEKTOWANE POŁĄCZENIA PIESZE
	BUDYNKI PROJEKTOWANE
	BUDYNKI PROJEKTOWANE Z USŁUGAMI W PARTERZE
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE
	PLACE PUBLICZNE

KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA PRZESTRZENIE PUBLICZNE



Z. ZIELEŃ

Na projektowanym terenie zieleni pełni różne funkcje. Należy dążyć do tworzenia małej architektury z uwzględnieniem terenów zielonych. Wskazane są nasadzenia zieleni i zatrzymywanie jak największej ilości wody opadowej, rozszczelnianie powierzchni (ograniczanie większych powierzchni szczelnych).

Dla poprawy mikroklimatu powinno się zwiększać ilość drzew dających cień na ulicy, w otoczeniu przestrzeni publicznych. Wskazane są również zielone przejścia, stosowanie zielonych ścian – elewacji porośniętych pnączami, zielone dachy i tarasy, niecki infiltracyjne.

Szczegółowe analizy i rozmowy z mieszkańcami wskazały na deficyty w tym zakresie, a z drugiej strony na ograniczenia związane z możliwością tak powiększania terenów zielonych (ograniczenia własnościowe, planowane inwestycje, możliwe groźby terenów rekreacyjnych i sportowych). Również dosadzenia drzew stanowią problem – ze względu na wąskie przekroje ulic i niekonieczne zainteresowanie mieszkańców ich sadzeniem – ponieważ niewątpliwie ograniczą przestrzeń do parkowania.

Ze względu na deficyty terenów zielonych na tym obszarze należy dążyć do ochrony wypracowanych w trakcie warsztatów i prezentowanych w koncepcji rozwiązań.

Z1. ZIELEŃ REKREACYJNA

W ramach wypracowanych rozwiązań zaproponowano następujące propozycje:

Zielony skwer (własność Gminy Skawina) przy Kolejowej i Kilińskiego – przestrzeń zielona otwarta w sąsiedztwie Osiedla Staromiejskiego – o funkcji rekreacyjno-sportowej. Proponowane przez mieszkańców funkcje to boisko (typu Orlik – piłka nożna, koszykówka, ew. siatkówka), plac zabaw dla dzieci, siłownia zewnętrzna, tenis stołowy, szachy zewnętrzne.

Boisko szkolne przy Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II – nacisk mieszkańców na zintensyfikowanie wysiłków dla otwarcia tej przestrzeni dla dzieci i młodzieży zamieszkujących w otoczeniu. Oznacza to wspólną troskę o tą przestrzeń, oświetlenie i jej dostępność. W ramach koncepcji proponuje

się również możliwe dojścia-skróty pozwalające na lepszy dostęp pieszych.

Z2. ZIELEŃ UZUPEŁNIAJĄCA

Pasmo zielone parkowe z funkcją ścieżki rowerowej

– przy kolei – od północnej i południowej strony (za zabudową przy ulicy Kolejowej);

Zielona Aleja ulicy Kolejowej

– dążenie do wytworzenia atrakcyjnej, zielonej przestrzeni miasta;

Zielone pasma i wewnętrzne ogrody izolujące zabudowę nową od istniejącej. Wobec planowanych znacznych inwestycji prywatnych deweloperów należy dążyć do utrzymania zielonych wnętrz kwartałów. Izolacja powinna towarzyszyć zabudowie po zachodniej stronie ulicy Kilińskiego i wszystkim inwestycjom prowadzonym wzdłuż ulicy Kolejowej.

Ogrody kieszonkowe (w tym również ogrody deszczowe)

– jako element uzupełniający gęstą istniejącą strukturę miasta, proponowane we wnętrzu nowych kwartałów, przy pętli autobusowej przy ul. Niepodległości, przy Muzeum, na połączeniu ul. Sikorskiego z ul. Mickiewicza, na wybetonowanym skwerze ul. Mickiewicza/ul. Sikorskiego i ul. Kilińskiego / ul. Krakowska i in.

Zielone ściany i dachy

– proponowane przykładowo na budynku nieczynnego kina i sali gimnastycznej przy ul. Sikorskiego), zielone dachy (wszędzie, gdzie będzie to możliwe).

Zielone przystanki

– jako przestrzeń promująca strefę dobrego mikroklimatu i przyjaznego transportu przez gminę.

LEGENDA :

	GRANICA TERENU OPRACOWANIA
	GRANICA UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY- WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW
	BUDYNKI PROJEKTOWANE
	BUDYNKI PROJEKTOWANE/DACHY ZIELENE
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE
	PROJEKTOWANA ZIELEŃ PARKOWA
	ISTNIEJĄCA ZIELEŃ OSIEDLOWA
	ŚCIEŻKI, PARKINGI WEWN.
	OGRODY KIESZONKOWE, DESZCZOWE I WEWNĘTRZNE WSPÓLNOTOWE
	ZIELENE DACHY
	TERENY SPORTOWO-REKREACYJNE
	DOMINANTA URBANISTYCZNA WIEŻA Z ZEGAREM OBROŚNIĘTA ZIELENIA
	PROJEKTOWANE SZPALERY DRZEW
	PASMO ZIENI IZOLACYJNEJ
	PROJEKTOWANE GRUPY DRZEW, KLOMBY, KOMPOZYCJE
	ZIELENE EKRANY
	AKUSTYCZNE/ WIZUALNE
	ZIELENE ELEWACJE
	DRZEWA ISTNIEJĄCE
	DRZEWA PROJEKTOWANE

KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA PRZESTRZENIE ZIELONE



FORMA MIASTA

Rozwiązanie prezentowane w ramach koncepcji finalnej zostało wypracowane wspólnie w trakcie warsztatów Charrette – realizowanych z mieszkańcami, przedstawicielami inwestorów, Urzędu Miasta i Gminy, radnych i innych zainteresowanych kształtem potencjalnych inwestycji. Wypracowana koncepcja 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, kontynuując tradycję miasta historycznego;

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

Nadanie ulicy Kolejowej charakteru miejskiej alei – zamiast ulicy tranzytowej, podporządkowanej funkcjom komunikacyjnym;

Zielone wnętrza kwartałów – jako zasada dla kształtowania formy urbanistycznej; unikanie zbyt szerokich traktów zabudowy, przeciwdziałania nadmiernemu betonowaniu 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.

Zróżnicowany program nowych funkcji – dla przeciwdziałania możliwym inwestycjom w monofunkcyjne kubatury


(marketów) i dla wytworzenia atrakcyjnej przestrzeni miasta. Mix terenów mieszkaniowo-usługowych, gastronomii, przestrzeni czasu wolnego, usług kulturowych i społecznych, ochrony zdrowia, turystycznych i innych.

Zabudowa średniowysoka (4-kondygnacyjna), która jest niższa niż obecne regulacje MPZP określone na 18 m. Jeśli to możliwe, to we wnętrzach kwartałów obniżanie gabarytów lub schowanie ostatniej kondygnacji w dachu.

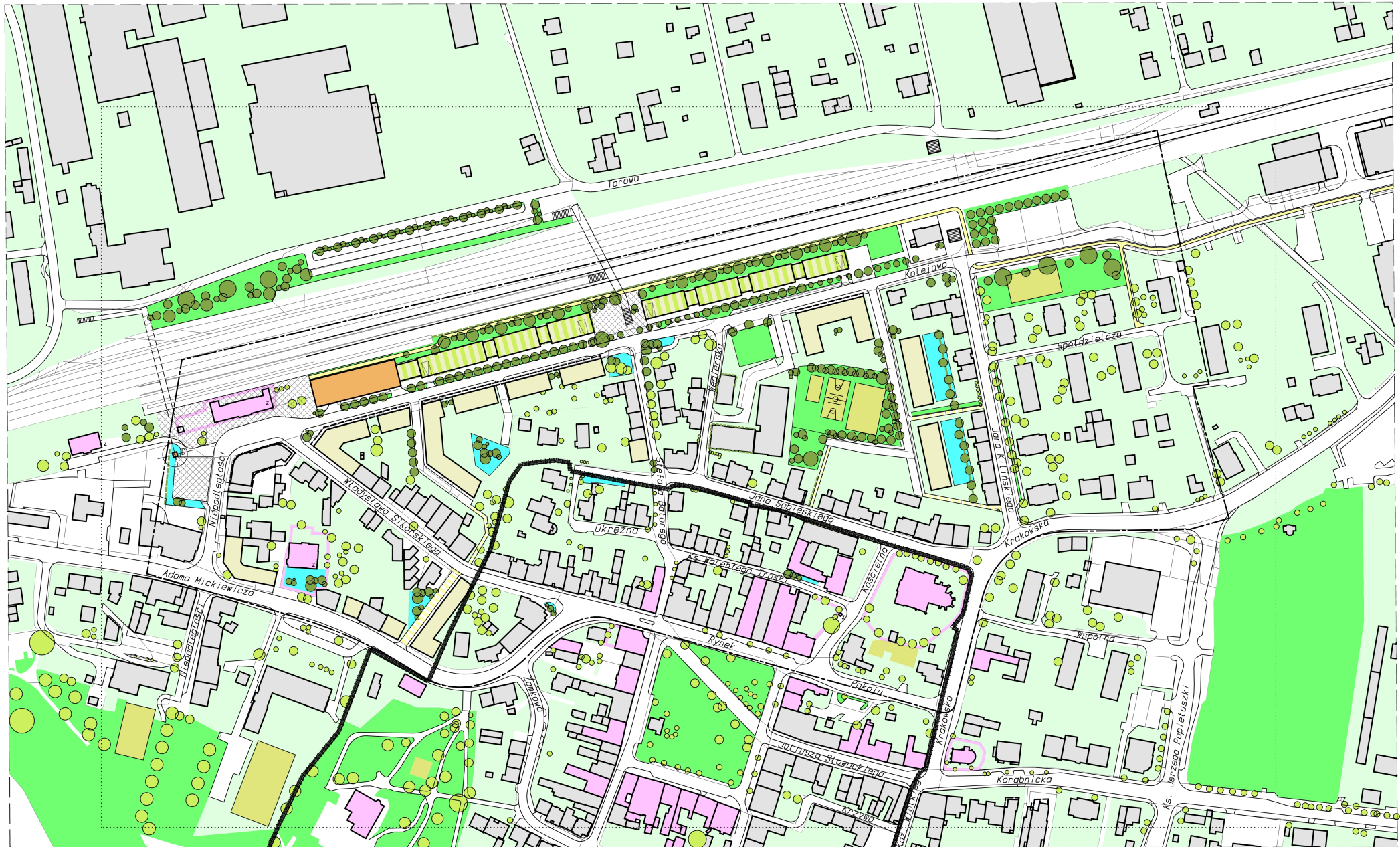
Przeprowadzone przez autorów badania sondażowe pokazały rozbieżności w ocenie wyboru typu architektury nowego zespołu przez mieszkańców. Badania ankietowe wyraźnie wskazują na preferowany charakter tradycyjny, lokalny, ale nie przesądzają o decyzji, czy obszar może estetycznie zbliżyć się do charakteru 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 – wyznaczając bardziej metropolitalny charakter SCK.

LEGENDA :

	GRANICA TERENU OPRACOWANIA
	GRANICA UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY- WPIS DO REJESTRU ZABYTKÓW
	BUDYNKI PROJEKTOWANE
	BUDYNKI PROJEKTOWANE/DACHY ZIELONE
	BUDYNKI PROJEKTOWANE-NADWIESZENIA
	BUDYNKI PROJEKTOWANE PUBLICZNE I PUBLICZNO-PRYWATNE
	BUDYNKI Z POZWOLENIEM NA BUDOWĘ
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE
	BUDYNKI ISTNIEJĄCE ZABYTKOWE
	JEZDNI, MIEJSCA POSTOJOWE
	PLACE DO ZAPROJEKTOWANIA
	DOMINANTA URBANISTYCZNA WIEŻA Z ZEGAREM OBROŚNIĘTA ZIELENIĄ
	POTENCJALNE POŁĄCZENIA PIESZE I PIESZO-JEZDNE
	ŚCIEŻKI ROWEROWE
	PROJEKTOWANA ZIELEŃ PARKOWA
	ISTNIEJĄCA ZIELEŃ OSIEDLOWA
	ŚCIEŻKI, PARKINGI WEWN.
	OGRODY KIESZONKOWE, DESZCZOWE I WEWNĘTRZNE WSPÓLNOTOWE
	ZIELONE DACHY
	TERENY SPORTOWO-REKREACYJNE
	PROJEKTOWANE SZPALERY DRZEWA
	PASMO ZIELENI IZOLACYJNEJ
	PROJEKTOWANE GRUPY DRZEWA, KŁOMBY, KOMPOZYCJE
	ZIELONE EKRANY
	AKUSTYCZNE/ WIZUALNE
	ZIELONE ELEWACJE
	DRZEWA ISTNIEJĄCE
	DRZEWA PROJEKTOWANE

KONCEPCJA PROGRAMOWO PRZESTRZENNA ZESTAWIENIE CAŁOŚCIOWE





WNIOSKI WDROŻENIOWE: WYTYCZNE DO DOKUMENTÓW PLANISTCZYCH

WYTYCZNE DO SUIKZP i MPZP – część opisowa

Proponowane zapisy wypracowane zostały w ramach Koncepcji Funkcjonalno-Przestrzennej dla Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego wraz z otoczeniem. Opisane tu wytyczne znajdują swoje odzwierciedlenie w opracowaniu graficznym. Wytyczne powinny być ponownie przeanalizowane na etapie sporządzania SUIKZP i właściwego MPZP dla przedmiotowego obszaru.

Ład przestrzenny. Proponuje się utrzymanie na całym obszarze objętym wytycznymi strefy zabudowy śródmiejskiej. Linie zabudowy utrzymują pierzeje historyczne. 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 sporny obszar ochrony układu urbanistycznego centrum Skawiny oznaczony 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) pozwala się na lokalizację infrastruktury technicznej i zielonej – jak mała architektura, place zabaw, zieleni urządzonej, oświetlenie, inne meble uliczne itp. Ze względu na lokalizację bliską centrum (Rynku), należy dbać o wysoką jakość i spójność rozwiązań małej architektury na całym obszarze.

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, z zastrzeżeniem przepisów ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.”*

Wskaźniki miejsc postojowych. Zaleca 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.

Należy dążyć do utrzymania, a jeśli to możliwe zwiększania powierzchni biologicznie czynnej. Wg. obecnych ustaleń MPZP wskaźnik terenu biologicznie czynnego nie może być

niższy niż 10% dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej zlokalizowanej w obszarze ścisłego centrum miasta. Wskaźnik powierzchni zabudowy nie może przekroczyć 70% dla zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej zlokalizowanej w obszarze ścisłego centrum miasta.

TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ

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

Przeznaczenie podstawowe:
funkcje usługowe typu mix-use.

Podstawowe parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu i kształtowania zabudowy:

- Maksymalna wysokość zabudowy 15 metrów (miejscowo 18 m), ilość kondygnacji 4, dopuszczalne podniesienie fragmentu kondygnacji do 5 kondygnacji – wynikające z zastosowanych akcentów urbanistycznych i wyprowadzenia windy wraz z obsługą techniczną na dach;
- Dachy płaskie, wymagane dachy zielone lub ogrody na powierzchni dachu (poza niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną);
- Zakaz lokalizacji usług wielkopowierzchniowych (powyżej 2000 m²), preferowane funkcje typu mix use;
- Dopuszczalne usługi o szerokim asortymencie: gastronomiczne, handlowe, społeczne i kulturowe (np. galerie sztuki), biurowe, turystyczne, związane z obsługą dworca PKP i PKS, ale również zamieszkania zbiorowego (hotel lub pensjonat). Preferowany mix-use. Zakaz wprowadzenia funkcji uciążliwych (produkcyjno-przemysłowych);
- Wymagany aktywny parter – dostępne usługi dla mieszkańców, dopuszczalne rozkładanie ogródków gastronomicznych w przyległych przestrzeniach publicznych i na części chodnika;
- Ze względu na dyspozycje wz. przyległych pasm

zielonych 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 i ścian);

- Przewiduje się garaże podziemne pod zabudową lub garaże wielopoziomowe.

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

Przeznaczenie podstawowe:

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

Podstawowe parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu i kształtowania zabudowy:

- Charakter zabudowy śródmiejskiej, 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. Dopuszczalne usługi gastronomiczne, handlowe, społeczne i kulturowe, turystyczne i biurowe;
- Zakaz lokalizacji usług wielkopowierzchniowych (powyżej 2000 m²);
- Maksymalna wysokość budynków dla pasma UMW1 – 15m (4 kondygnacje) dla UMW2 – 12m (3 kondygnacje). Dla budynków gospodarczych 8m i dla garażowych 6m – budynki techniczne powinny być lokalizowane w głębi działki;
- Możliwość przybliżenia linii zabudowy do ulicy z wykorzystaniem dostępnych dla przechodniów otwartych arkad/podcieni (o minimalnej szerokości 2,5 m), bez kolizji z umeblowaniem ulicy;

- Możliwość lokalizacji mp. w garażu podziemnym;
- Wskaźnik powierzchni zabudowy nie może przekroczyć 60% (liczony sumarycznie dla UMW1 i UMW2);
- Wskaźnik terenu biologicznie czynnego nie może być niższy niż 20% (liczony sumarycznie dla UMW1 i UMW2);
- Wewnętrzna przestrzeń kwartałów powinna pozostać zielona. Minimalny zakres wewnętrznego ogrodu oznaczono jako Z3;
- Należy 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.

- Dopuszcza się lokalizację obiektów sportowych takich jak hala sportowa, basen oraz obiektów gospodarczych i administracyjnych związanych z obsługą obiektów sportowych i rekreacyjnych; terenowych urzędzeń sportu i rekreacji, takich jak: boiska do gier, bieżnie, place zabaw.

UO1- Teren usług oświaty, społecznych i kultury

- Na obszarze UO1 dopuszcza się lokalizację funkcji publicznych / społecznych i towarzyszących im przestrzeni biurowych;
- Na obszarze UO1 możliwa jest lokalizacja funkcji kulturowych, w tym rozbudowy istniejącego obiektu kina.

US - Teren usług sakralnych

Przeznaczenie podstawowe:

zabudowa sakralna wraz z otoczeniem.

- Obszar o szczególnym znaczeniu dla historii miasta, podlegający w całości ochronie konserwatorskiej;

- Wysoka jakość rozwiązań małej architektury, zachowanie elementów podlegających ochronie, troska o otaczającą zieleni wysoką i niską;

UK – 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).

- Uwzględnienie funkcji uzupełniających usług handlu i obsługi komunikacyjnej / turystycznej;
- Podstawowe parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu i kształtowania zabudowy dla UK1: jak w U1.

UK2 - Funkcje komunikacyjne lub usługowe

Przeznaczenie podstawowe:

teren usługowy lub komunikacyjny.

Podstawowe parametry i wskaźniki zagospodarowania terenu 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;
- należy uniknąć 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.

- Dopuszczalne funkcje – niewielkiej, nieuciążliwej produkcji, biurowe, komunikacyjne;
- Należy 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.

TERENY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

PP1 - Plac przydworcowy ("Pod Zegarem")

Przeznaczenie podstawowe:

teren przestrzeni publicznej placu.

- Obecnie funkcja komunikacyjna (pętla i przystanek autobusowy). Docelowa funkcja placu miejskiego. Możliwość lokalizacji usług w bezpośrednim otoczeniu / krańdzi placu;
- Miejsce lokalizacji akcentu (dominanty) wieży zegarowej / informacyjnej o wysokości około 20 m;
- Konieczność działań dla poprawy jakości środowiska / usług ekosystemów – powierzchni przepuszczalnych, zieleni, pnączy i zadaszeń w formie pergoli, ścian zielonych, parasoli, fontanny, nasadzeń;
- Dopuszczalna lokalizacja wysokiej jakości małej architektury, pergoli; tymczasowo: małych pawilonów handlowych (o wysokiej jakości architekturze), stylizowanych foodtrucków.

- Miejsce dla potencjalnej lokalizacji znaku-napisu dla turystów: S-K-A-W-I-N-A.

PP2 - Place przy ulicy Kolejowej

Przeznaczenie podstawowe:

teren przestrzeni publicznej placów / skwerów

- 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.;
- Potrzebna jest elastyczność rozwiązań umożliwiającą różnorodne korzystanie i unikanie form trwale połączonych z gruntem. Możliwe jest stosowanie zadaszeń, pergoli na całości lub części placów;
- Przestrzeń kameralna, bezpieczna, odpowiednio oświetlona, przyjazna, z wysokiej jakości małą architekturą i meblami ulicznymi;
- Potrzeba zielonej oprawy miejsca – w formie pergoli, zielonych ścian (pnączy), drzew i zieleni niskiej; zalecane są powierzchnie biologicznie czynne.

KP Kładka piesza lub kładka pieszo-rowerowa

Przeznaczenie podstawowe:

kładka piesza, miejsce widokowe (na Rynek), atrakcyjna wizytówka miasta

Planuje się wyznaczenie miejsca na przeprowadzenie nowej kładki nad terenami kolejowymi, łączącej ul. Kolejową z ul. Torową. Przy projektowaniu przejścia 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 – znaku wizualnego Skawiny.

TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

MWU - Teren zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej

Przeznaczenie podstawowe:

zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i usługowa

- 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;
- Dopuszcza się możliwość realizacji budynków gospodarczych i garaży podziemnych. Zaleca się ograniczenia budowy garaży naziemnych w pierzei ulicy (dopuszczalna jest wewnątrz kwartałów);
- 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);
- Pozostałe wytyczne zgodne z obecnie obowiązującym MPZP.

MN – Teren zabudowy jednorodzinnej

Przeznaczenie podstawowe:

teren zabudowy jednorodzinnej.

- 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 Staromiejskiego.

- Wytyczne podstawowe dla obszaru bez zmian. Promowane stosowanie rozwiązań przyjaznych dla środowiska i zielonych;
- Proponowane dopełnienie przestrzeni zielonych o funkcje rekreacyjne dla dzieci, młodzieży i seniorów. Potrzebna lokalizacja zamykanych wiat dla parkowania rowerów;
- Możliwość wprowadzenia niewielkich usług towarzyszących w parterach i przyziemiach budynków;
- Pozostałe wytyczne zgodne z obowiązującym MPZP.

TERENY ZIELENI I REKREACYJNE

Z1 – Zieleń parkowa i izolacyjna

Przeznaczenie podstawowe:

urządzona zielen parkowa z małą architekturą.

- niedopuszczalna jest lokalizacja obiektów kubaturowych;
- zakazuje się lokalizacji naziemnych miejsc postojowych;
- dopuszczalne 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 obrosnięte pnąciami, 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;

- na całym terenie opracowania uznaje się jako funkcję dopuszczalną ogrody kieszonkowe, ogrody deszczowe itp.

Z2 – Szpaler drzew do nasadzeń

Przeznaczenie podstawowe:

przestrzeń komunikacyjna piesza z dużym udziałem zieleni.

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

Z3 – Zieleń wewnątrz kwartałów

Przeznaczenie podstawowe:

zielen rekreacyjna i zacierająca dla mieszkańców działki.

- powierzchnia ta liczy się do bilansu powierzchni biologicznie czynnej w ramach terenów UMW1, UMW2, MWU, MW, ale musi być wolna od zabudowy;
- w przypadku Z3.1 zielen 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.

- w obszarze ZRS1 dopuszcza się budowę sportowych obiektów kubaturowych (np. sala gimnastyczna) 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.

TERENY DROGOWE

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

Przeznaczenie podstawowe:

droga publiczna klasy zbiorczej (obecnie głównej).

- Uspokojenie ruchu (wz. z realizowaną obwodnicą) – 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).

- Nasadzenia szpaleru drzew po północnej krawędzi i tam, gdzie to możliwe, po krawędzi południowej (zgodnie z rysunkiem). 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/arkad 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.

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

KDD – Ulica Sikorskiego

Przeznaczenie podstawowe:

droga publiczna klasy dojazdowej.

- Ruch jednokierunkowy z awaryjnym przejazdem autobusów, wskazane uzupełnienia szpalerów drzew.

KDD / KDX – Ulica Batorego

Przeznaczenie podstawowe:

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

- 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 umebławiania ulicy. Wskazane dosadzenia drzew.

KDD / KDX – Ulica Okrężna

Przeznaczenie podstawowe:

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

- 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.

- 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).

- 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.

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

współdzielonej). Możliwość rozważenia ruchu jednokierunkowego.

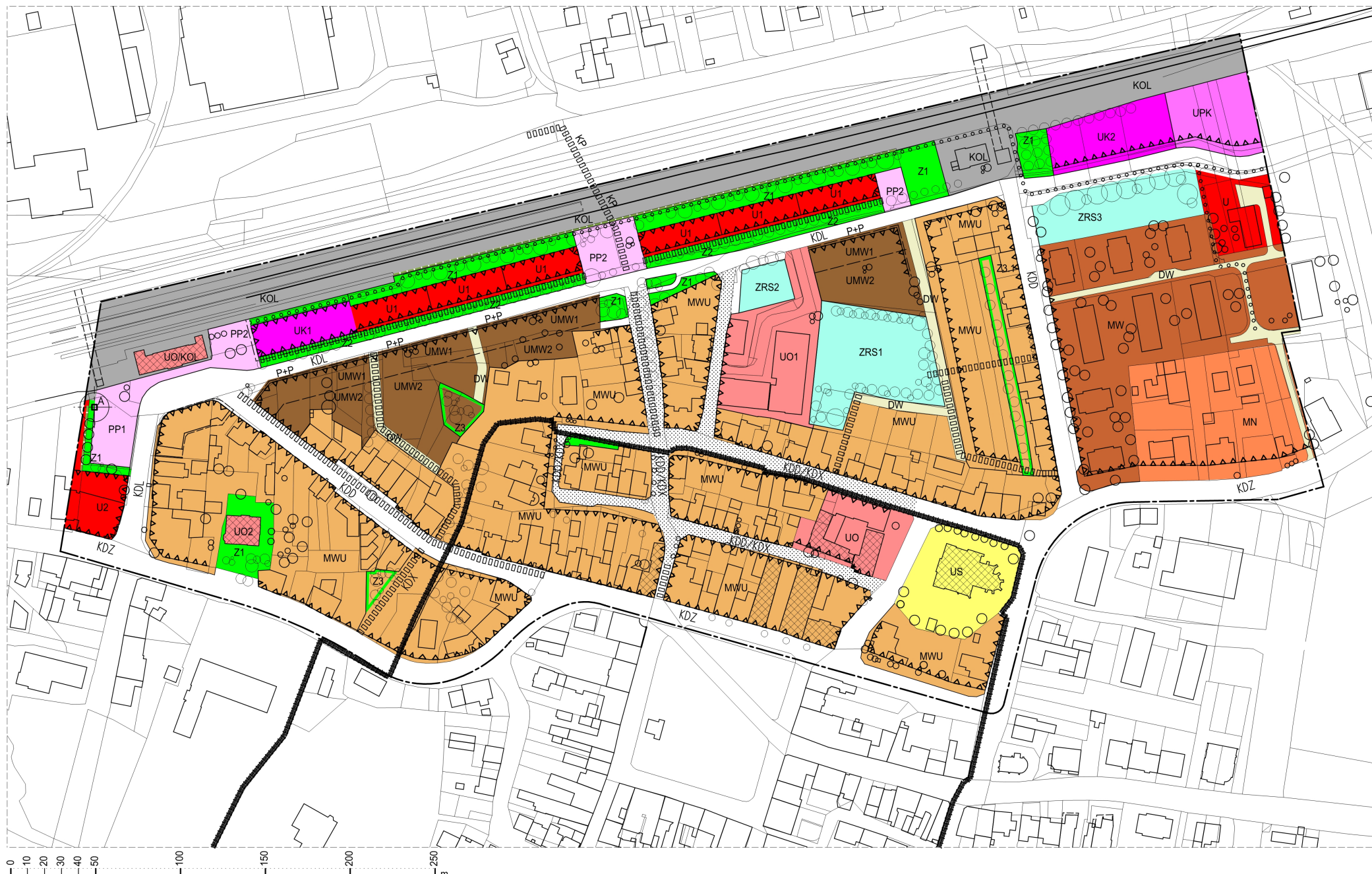
KDD – Ulica Kościelna

Przeznaczenie podstawowe:



























droga publiczna klasy dojazdowej.

- Ograniczanie parkowania, strefa płatnego parkowania albo tylko dla mieszkańców.

WYTYCZNE DO MPZP – część graficzna



LEGENDA :

	GRANICA TERENU OPRACOWANIA
	GRANICA UKŁADU URBANISTYCZNEGO SKAWINY- WPIS DO REJESTRU ZABYTEKÓW
	NIEPRZEKRACZALNA LINIA ZABUDOWY
	NIEPRZEKRACZALNA LINIA ZABUDOWY Z MOŻLIWOŚCIĄ NADWIESZENIA POWYŻEJ PARTERU
	CIĄG PIESZ/ PIESZO-JEZDNY
	ŚCIEŻKA ROWEROWA
	ZIELONE EKRANY AKUSTYCZNE/ WIZUALNE
	AKCENT/ DOMINANTA URBANISTYCZNA WIEŻA ZEGAROWA/ INFORMACYJNA w pobliżu Dworca PKP
P+P	PIERZEJA Z PODCIENIAMI
KP	KŁADKA PIESZA/ PIESZO-ROWEROWA
	UMW
	MWU
	MW
	MN
	U
	UK
	UPK
	UO
	US
	Z1
	Z2
	Z3
	ZRS
	KOL
	PP
	ZB
	DW
	SU
	TERENY DRÓG PUBLICZNYCH

Skawińskie Centrum Komunikacyjne

z otoczeniem

Koncepcja Funkcjonalno-Przestrzenna

Projekt do konsultacji – v.2.0 - 8 listopada 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.

