

Koncepcja Funkcjonalno-Przestrzenna Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego

z otoczeniem

Autorzy

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

dr Tomasz Jeleński

mgr inż. arch. Marek Leja



Skawińskie Centrum Komunikacyjne (SCK) to obszar, na którym zachodzą znaczące zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i funkcjonowaniu transportu zbiorowego, m.in. w związku z rozwojem Kolei Aglomeracyjnej. Obszar ten w dużej części został określony jako zdegradowany, ale ma bardzo duży potencjał i cieszy się zainteresowaniem inwestorów.

Inicjatorem opracowania Koncepcji Funkcjonalno-Przestrzennej SCK było Stowarzyszenie Metropolia Krakowska, współpracujące z samorządem Miasta i Gminy Skawina. W pracach nad Koncepcją uwzględniono wnioski z działań Lokalnej Grupy URBACT i przygotowany przez nią Zintegrowany Plan Działań oparty na filarach zrównoważonego rozwoju, współtworzenia i lokalnej tożsamości. Opracowanie Koncepcji Funkcjonalno-Przestrzennej SCK powierzono Konsorcjum utworzonemu przez dra Tomasza Jeleńskiego i prof. Kingę Racoń-Leję – urbanistów pracujących na Politechnice Krakowskiej.

Kluczowym elementem projektu były warsztaty urbanistyczne Charrette. Poprzedziło je gruntowne przygotowanie analityczne oraz proces partycypacyjny: badania ankietowe, spotkania i wywiady. Na program czterodniowych warsztatów składała się z wizja lokalna z udziałem interesariuszy, seria sesji tematycznych, dobranych wg preferencji uczestników, oraz sesje projektowe, podczas których uzgadniano funkcje i charakter projektowanej części miasta i jej otoczenia. W Charrette wzięły udział osoby reprezentujące różne środowiska: mieszkańcy, społecznicy, urzędnicy, deweloperzy, urbaniści i specjaliści z dziedzin mających związek z przestrzenią i rozwojem miasta. Wszystkie sesje były otwarte.

W czasie warsztatów zastosowano szereg technik pozwalających wszystkim uczestnikom zgłaszać, omawiać i uzgadniać idee projektowe w sposób zintegrowany: swobodną dyskusję, burzę mózgów, adresowanie potrzeb, wybór kierunków i priorytetów oraz poszukiwanie rozwiązań poprzez wspólne szkicowanie i pracę na makiecie. Większość wniosków zebranych podczas Warsztatów uwzględniono w końcowym modelu przestrzennym 3D, zaprezentowanym i poddanym publicznej dyskusji podczas ostatniej sesji.

Ostateczna koncepcja programowo-przestrzenna została przekazana do zaopiniowania i poddana korektom. Na jej podstawie opracowano końcowy projekt zagospodarowania, szacunkowe koszty inwestycji miejskich i szczegółowe wytyczne do dokumentów planistycznych.

W projekcie uwzględniono szereg uwarunkowań – w tym przestrzennych, dotyczących rewitalizacji, istniejącej infrastruktury, form zabudowy i planowanych inwestycji. Szczególnie istotnym było utrzymanie i ochrona historycznego układu urbanistycznego Skawiny: Rynku, układu kwartałowego, a także dawnego Traktu Tynieckiego – elementów decydujących o tożsamości miasta. W koncepcji zalecono ochronę i należyte podkreślenie zachowanych śladów dziedzictwa architektonicznego – wpisanych do Rejestru Zabytków Nieruchomych Województwa Małopolskiego i Gminnej Ewidencji Zabytków. Zaproponowano utworzenie w historycznym centrum Skawiny Parku Kulturowego jako mechanizmu pozwalającego łączyć ochronę walorów krajobrazowych z rozwojem obszaru i jego wartości kulturowych.

Zaproponowany nowy układ przestrzenny SCK przewiduje m.in. zabudowę terenów położonych wzdłuż ul. Kolejowej, która zostanie ukształtowana w formie śródmiejskiego bulwaru, z wysokiej jakości przestrzenią publiczną i usługami w parterach. Zaproponowano realizację projektu w dwóch fazach. W pierwszej realizowane będą inwestycje po południowej stronie u. Kolejowej, z zabudową o

przeważającej funkcji mieszkaniowej, z zielonymi wnętrzami kwartałów, ścieżkami dla pieszych i terenami rekreacyjnymi. Nawiązując do skali i formy miasta historycznego zaproponowano podziały zbyt dużych obecnie kwartałów i średniowysoką zabudowę pierzejową z aktywnymi parterami. Zasadą będzie rozdrobnienie i różnorodność i funkcji usługowych.

Równocześnie, po północnej stronie torów kolejowych ma powstać droga łącząca ulicę Torową i Tyniecką, a przy niej nowy Park&Ride. Celem tej inwestycji jest odciążenie transportowe centrum miasta i uwolnienie terenu obecnego P&R pod przyszłe inwestycje miejskie, które będą realizowane w fazie drugiej. Na terenie dzisiejszego P&R powstanie wtedy zabudowa o przeważającej funkcji usługowej, z aktywnym parterem, powierzchniami biurowymi i mieszkalnymi na wyższych kondygnacjach i parkingiem podziemnym.

W zakresie transportu i komunikacji zaproponowano reorganizację ruchu oraz integrację i poprawę dostępności transportu zbiorowego. Uwzględniono uwagi mieszkańców dotyczące potrzeby uspokojenia ruchu, podniesienia bezpieczeństwa pieszych i ograniczenia możliwości swobodnego parkowania np. przez wprowadzenie stref parkingowych zarezerwowanych dla mieszkańców.

Koncepcja oparta jest na współczesnych ideach miasta 15-minutowego, dostosowanego do potrzeb pieszych i wykorzystującego potencjał transportu zbiorowego (TOD). Ważnym elementem koncepcji jest proponowany nieduży dworzec autobusowy, sąsiadujący od wschodu z dworcem kolejowym. Za szczególnie istotne uznano wprowadzenie nowych przestrzeni publicznych, miejskich placów i skwerów. Zaproponowano, aby teren sportowo-rekreacyjny przy Szkole Podstawowej im. Jana Pawła II został zagospodarowany w formule partnerskiej, z istotnym udziałem Gminy, dzięki czemu poza godzinami zajęć szkolnych mógłby być udostępniony mieszkańcom. Projektowane przestrzenie publiczne i półpubliczne mają być skomunikowane nowymi traktami pieszymi przechodzącymi przez wnętrza kwartałów i zwiększającymi dostępność usług społecznych.

Koncepcja przewiduje utworzenie Placu Dworcowego w miejscu dzisiejszej pętli autobusowej oraz wielofunkcyjnego placu u wylotu ul. Batorego, rekreacyjnego parku w sąsiedztwie Os. Stare Miasto, kilku ogrodów kieszonkowych – półprywatnych, a także promenady wzdłuż ul. Kolejowej oraz ciągów pieszych i pieszo-jezdnych łączących SCK z historyczną częścią miasta. Przy nowych placach proponuje się budowę dwóch obiektów o szczególnych walorach architektonicznych i równocześnie integralnie związanych z funkcjami Skawińskiego Centrum Komunikacyjnego: zielonej wieży informacyjno-zegarowej przy pl. Dworcowym, oraz kładki pieszo-rowerowej, widokowej, łączącej wylot ul. Batorego i projektowany tam plac, bezpośrednio z peronem Kolei Metropolitalnej i północną częścią miasta. Lokalizacja i funkcja kładki nawiązują do przebiegu historycznego Traktu Tynieckiego.

W koncepcji dużo uwagi poświęcono dostosowaniu przestrzeni publicznych do zrównoważonej mobilności i wyposażeniu jej w wysokiej jakości meble miejskie i błękitno-zieloną infrastrukturę. Zieleń uliczna, w tym szpalery drzew, zielone ściany, wiaty i dachy na nowych inwestycjach, będą poprawiały klimat i jakość powietrza. Zagospodarowanie wód opadowych równocześnie zmniejszy ryzyko podtopień. Dobór rozwiązań opartych na przyrodzie, takich jak niecki i systemy bioretencyjne, półprzepuszczalne nawierzchnie, ogrody deszczowe i wertykalne, pozwoli na zwiększenie wartości usług miejskich ekosystemów i estetyzację miejskiej przestrzeni.

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

Kraków—Skawina, 2021

Zamawiający:

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



European Union
European Regional Development Fund

