



NASZE

STRZEMIESZYCE

Raport pokonsultacyjny

Gdańsk | listopad 2018

NASZE STRZEMIESZYCE

Raport pokonsultacyjny

Zamawiający:

Urząd Miasta Dąbrowa Górnicza

Opracowanie:

A2P2 architecture & planning
dr inż. arch. Monika Arczyńska
dr inż. arch. Łukasz Pancewicz
mgr inż. arch. Ola Gordowy
inż. Dawid Pesta

Gdańsk | listopad 2018

Spis treści

Cel i zakres opracowania.....	5
Skrót najważniejszych ustaleń.....	6
Podstawy opracowania.....	7
Kontekst planistyczny obszaru	8
Stan istniejący	14
Metodologia i przebieg procesu konsultacyjnego.....	19
Proces konsultacyjny – część diagnostyczna.....	22
Proces konsultacyjny – warsztaty projektowe.....	26
Proces konsultacyjny – weryfikacja koncepcji.....	31
Wytyczne do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	32
Zestawienie proponowanych obszarów projektu planu miejscowego	35
Wytyczne dla zagospodarowania parku.....	36
Możliwości sfinansowania nowych przestrzeni publicznych	38
Dodatkowe informacje	45
Wnioski końcowe i rekomendacje dalszych działań.....	46

Cel i zakres opracowania

Opracowanie zawiera wytyczne do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który ma objąć położony w Dąbrowie Górniczej Strzemieszycach obszar należący do PKP - obecnie teren zamknięty. Propozycja zagospodarowania tego obszaru powstała w wyniku warsztatów projektowych, w których uczestniczyli mieszkańcy, urzędnicy, przedstawiciele PKP PLK i projektanci. Celem spotkań było wspólne wypracowanie koncepcji zagospodarowania terenów wokół stacji PKP, rozwiązań w zakresie komunikacji i strefowania poszczególnych fragmentów obszaru. Projekt został zrealizowany na zlecenie Urzędu Miasta Dąbrowa Górnicza we współpracy z Wydziałem Organizacji Pozarządowych i Aktywności Obywatelskiej.

Zawarte opisy i rysunki należy traktować jako zapis wizji wypracowanej wspólnie z mieszkańcami Dąbrowy Górniczej. Zostały one uzupełnione o wnioski z konsultacji przeprowadzonych wcześniej przez Urząd Miasta. Ważną wytyczną stanowiła również propozycja projektowa firmy ELKOL, obejmująca przejście podziemne pod torami oraz inne elementy infrastruktury kolejowej.

Skrót najważniejszych ustaleń

Najważniejsze ustalenia całego procesu konsultacyjnego są efektem trzech spotkań obejmujących pracę warsztatową z mieszkańcami, a także konsultacji z odpowiednimi wydziałami Urzędu Miasta, inżynierami zaangażowanymi w proces planowania zagospodarowania tego terenu, a także prac analitycznych i projektowych architektów i urbanistów z A2P2 architecture & planning.

Obecnie obszar kolejowy jest obecnie zaznaczony w planie jako wyłączony (Decyzja nr 62 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 26 września 2005 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych), jednak przepisy ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym pozwalają na ustalenie przeznaczenia tych terenów w planach miejscowych. Plany te stanowią zarówno podstawę dla realizacji projektów na tych obszarach czy regulowania relacji właścicielskich między gminą a Skarbem Państwa, w przypadku obszaru opracowania reprezentowanym przez PKP.

Najważniejsze ustalenia dotyczyły ogólnego przeznaczenia terenu. W planie miejscowym priorytetowe będzie ustalenie go jako terenów kolejowych (otoczenia węzła przesiadkowego wraz z „park and ride”), mieszkaniowych (dla istniejącego osiedla domów kolejarskich) oraz zieleni publicznej (terenów parku dla mieszkańców Strzemieszyc). Teren został zaplanowany z poszanowaniem naturalnych i historycznych walorów obszaru.

Podstawy opracowania

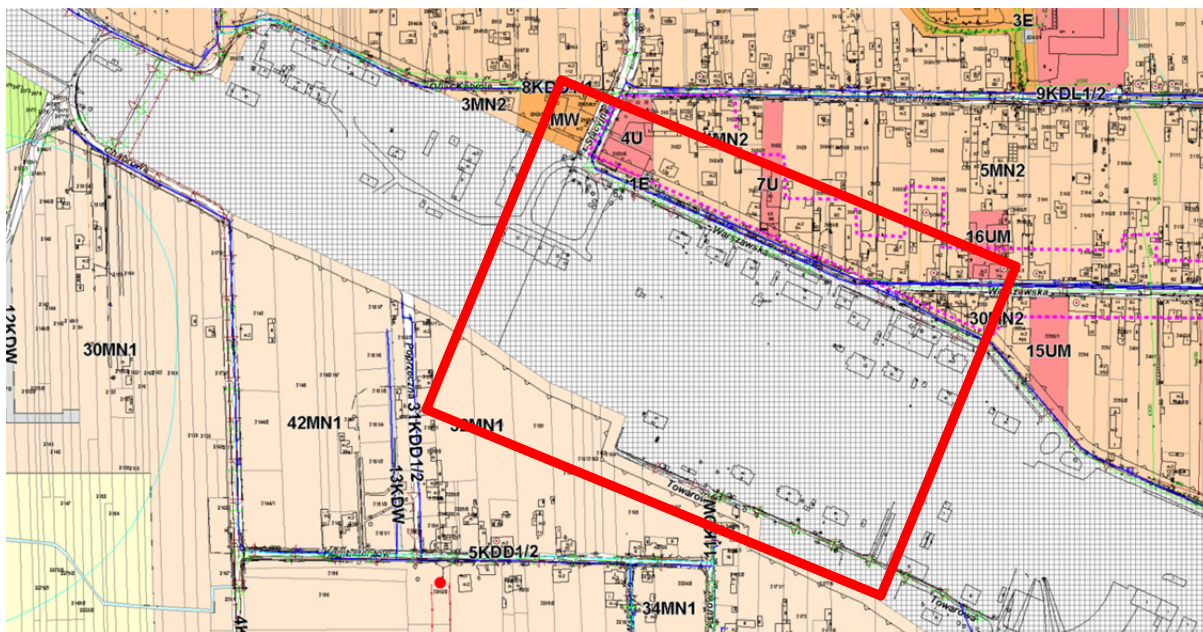
Wytyczne zostały opracowane przez wykonawcę w oparciu o:

1. Umowę z Zamawiającym WOP 271.5.771.2018 z dnia 07.09.2018.
2. Ustalenia dokumentów planistycznych Urzędu Miasta Dąbrowa Górnicza, w szczególności zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Uchwała Nr XLIV/801/09 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 2 grudnia 2009 roku).
3. UCHWAŁĘ NR XII/257/2015 RADY MIEJSKIEJ W DĄBROWIE GÓRNICZEJ z dnia 25 listopada 2015 roku w sprawie: przyjęcia „Strategii Rozwoju Miasta: Dąbrowa Górnicza 2022 – Aktualizacja”.
4. Uchwałę Nr XXXIII/706/2017 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie zmiany II edycji „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza”.
5. Wyniki przeprowadzonych przez Urząd Miejski Dąbrowa Górnicza konsultacji społecznych (Dąbrowski Budżet Partycypacyjny 2.0 i stowarzyszenie Napraw Sobie Miasto, Spotkania z cyklu DZIELNICOWYCH FORÓW MIESZKAŃCÓW STRZEMIESZYCE WIELKIE przeprowadzone w okresie maj – czerwiec 2018 r.
6. Opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej budowy przejścia podziemnego dla ruchu pieszo-rowerowego w stacji Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce biura projektowego Przedsiębiorstwo projektowo-wykonawcze i usług techniczno – handlowych ELKOL (numer umowy: WKD.271.5.265.2018 z dnia 30.03.2018r. Stadium: KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA Wariant III).
7. Program Rewitalizacji: Dąbrowa Górnicza 2022 (Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XVII/392/2016 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej, z dnia 18 maja 2016 roku, autor Adam Polko).
8. Opracowanie fundacji Napraw Sobie Miasto odnośnie zagospodarowania „Parku Krasnala” (projektantka Anna Karłowska, materiały pochodzą z Urzędu Miasta).

Kontekst planistyczny obszaru

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Obecnie teren, którego dotyczą konsultacje, decyzją ministra jest wyłączony z obszaru miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i podlega PKP. Istnieje możliwość komunalizacji (włączenia części terenów do zasobu gruntów gminnych) wyłączonego obszaru, jednak w momencie przystąpienia do konsultacji nie zostały określone plany gminy względem szczegółowego zagospodarowania ww. terenu. Wyjściowe ustalenia dla prac z mieszkańcami zostały określone w drodze dyskusji o strategii dzielnicy w trakcie prac nad Budżetem Obywatelskim, wcześniejszych prac planistycznych nad Studium jak i prac projektowych nad przebudową przystanku Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce. Pretekstem dla rozpoczęcia była rozpatrzenie możliwości sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ustalenie głównych ustaleń dla przeznaczenia terenu było przedmiotem konsultacji.

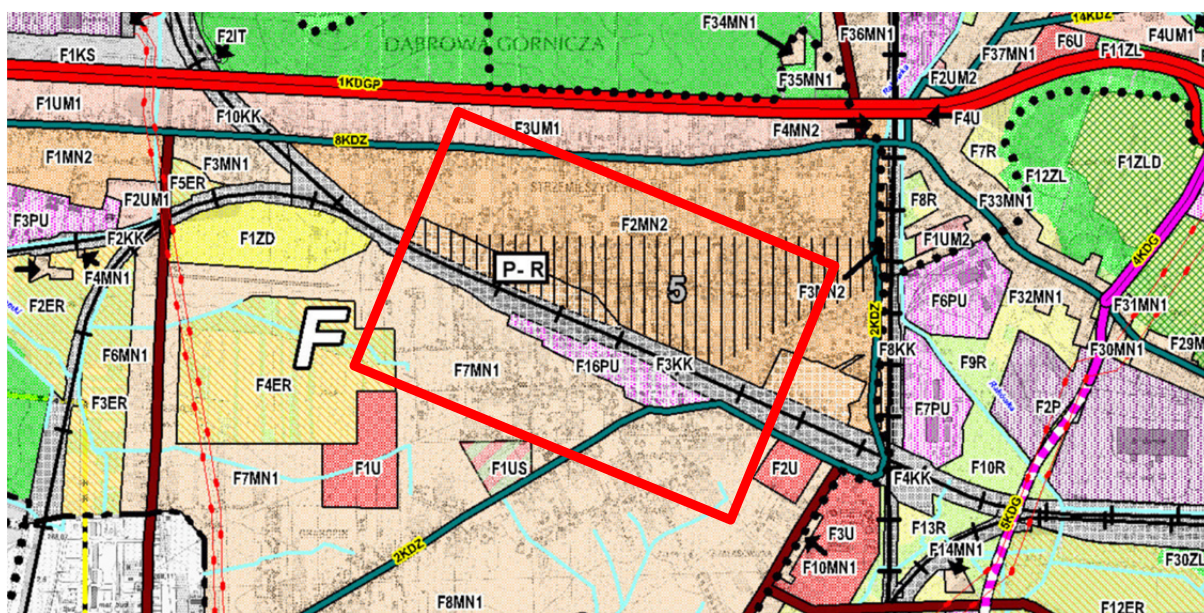


Fragment rysunku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru opracowania.
Uchwała Nr XLIV/801/09 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 2 grudnia 2009 roku.

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Obszar objęty konsultacjami społecznymi obejmuje trzy tereny wchodzące w skład części kierunków Studium (Uchwała Nr XXXIII/706/2017 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie zmiany II edycji „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza”), opisanych symbolami F7MN1 (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej), F16PU (tereny wytwórczości, baz, składów i magazynów oraz usług różnych) oraz F3KK (tereny kolei, w tym stacji). Obszar w całości zawiera się w komórce F. Strzemieszyce, których rozwój związany jest ze wzmocnieniem funkcji mieszkaniowej i wytwórczo-usługowej, równocześnie wymaga „przekształceń, rehabilitacji i rewitalizacji”. Nowe tereny pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną zlokalizowane są głównie w rejonie Grabocina i Szałasowizny. Studium ustala utrzymanie dotychczasowych funkcji wytwórczo-usługowych i wyznacza nowe przy drodze krajowej nr 94. Na zmianę struktury przestrzennej i przeznaczenia terenów będą wpływać następujące przedsięwzięcia:

- Realizacja drogi w ramach układu drogowego terminala „Sławków”;
- Rozwój budownictwa mieszkaniowego;
- Rewitalizacji zabudowy, stanowiącej centrum Strzemieszyc, obejmującej zdegradowaną zabudowę usługowo-mieszkaniową.



Fragment rysunku Załącznik nr 6 Rysunek ujednoczony - kierunki zagospodarowania przestrzennego.

Uchwała Nr XXXIII/706/2017 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie zmiany II edycji „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnicza”.

Teren **F7MN1** zajmujący południową część obszaru konsultacji przeznaczony jest w Studium jako teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i jednorodzinnej uzupełnionej o usługi, a ponadto przewiduje się tam lokalizację obiektów usług handlu i gastronomii, kultu religijnego, sportu, turystyki i wypoczynku, oświaty, kultury oraz zdrowia. Co najważniejsze w związku z przedmiotem konsultacji, przewiduje się także ten obszar na tereny przestrzeni publicznych, w tym place i tereny zieleni z urządzeniami sportowo-rekreacyjnymi. Dopuszcza się tam również lokalizację obiektów administracyjno-biurowych, usług publicznych i parkingów.

Wynikające ze Studium ograniczenia zagospodarowania dotyczą zakazu lokalizacji obiektów handlu hurtowego, giełdowego, sprzedaży pojazdów i maszyn na otwartym powietrzu, funkcji transportowych i realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Wyjątek stanowią takie inwestycje, dla których sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko nie jest obowiązkowe, a przeprowadzona procedura oceny oddziaływania wykazała brak niekorzystnego wpływu na środowisko.

W myśl ustaleń Studium w planie miejscowym dla obszaru opracowania należy określić zasady i warunki lokalizacji obiektów handlowych, w szczególności ich maksymalną dopuszczalną wielkość, uwzględniając lokalne potrzeby, możliwości zapewnienia obsługi komunikacyjnej i parkingowej oraz potencjalną uciążliwość dla zabudowy mieszkaniowej. Ustalenie dopuszczonego rodzaju usług i zabudowy, w jakiej mogłyby być zlokalizowane, podyktowane jest m.in. potrzebami ochrony środowiska i zdrowia ludzi, wymogami ład przestrzennego oraz koniecznością zapewnienia wystarczającej powierzchni terenów zieleni ogólnodostępnej i liczby miejsc postojowych.

Studium dopuszcza dla zabudowy mieszkaniowej wysokość 4 - 9 kondygnacji nadziemnych oraz minimum 30% powierzchni biologicznie czynnej, a dla pozostałej zabudowy ustala formę i gabaryty dostosowane do charakteru otoczenia. Stałe miejsca postojowe zapewnić należy w granicach realizacji inwestycji (1 miejsce na 1 lokal mieszkalny w zabudowie wielorodzinnej oraz dodatkowo według wskaźników precyzujących liczbę miejsc postojowych dla poszczególnych sposobów przeznaczenia terenu). Powierzchnia całkowita lokali użytkowych wbudowanych w budynek mieszkalny nie powinna przekraczać 30% powierzchni całkowitej obiektu.

Teren **F16PU**, zajmujący południowo-wschodnią część obszaru, przeznaczony jest w Studium pod przemysł, centra logistyczne, bazy, składy, magazyny, stacje paliw, obiekty zaplecza administracyjno-socjalnego, handel hurtowy i giełdowy, usługi świadczone na rzecz przedsiębiorstw, usługi publiczne i komercyjne, tereny dróg lokalnych i dojazdowych, parkingów, garaży, sieci, obiekty i urządzenia systemów infrastruktury technicznej, urządzenia służące ochronie środowiska i zdrowia oraz tereny zieleni. Ograniczenia wynikające ze Studium to zakaz lokalizacji składowisk odpadów i funkcji mieszkaniowej, a także wymóg zagospodarowania z poszanowaniem estetyki krajobrazu oraz zabezpieczeń przed zanieczyszczeniami środowiska. Szczegółowe wytyczne do planu miejscowego określają dopuszczenie lokalizacji funkcji istniejących oraz parametry zabudowy, tj. wysokość do 3 kondygnacji nadziemnych z dopuszczeniem lokalnych akcentów i z odstępstwami tam, gdzie wysokość uwarunkowana jest technologią. Minimalna powierzchnia biologicznie czynna określona jest na 25%. Należy zapewnić także określoną liczbę miejsc postojowych (zgodnie z rozdziałem 7 Studium). Ustalając przeznaczenie oraz zasady i warunki zagospodarowania terenu, należy uwzględnić lokalne ograniczenia wynikające z przepisów odrębnych, w szczególności uwarunkowania zagospodarowania i zabudowy określone w Studium oraz w dokumentacji planistycznej sporządzonej na jego potrzeby. Należy określić zakazy lub ograniczenia w zakresie przeznaczenia terenu wynikające z uwarunkowań lokalnych, w szczególności przepustowości układu drogowego i sąsiedztwa istniejącego zagospodarowania, wskaźniki intensywności zabudowy, wysokości i innych zasad kształtowania zabudowy wynikające z wymagań ładu przestrzennego oraz ochrony krajobrazu.

Teren **F3KK**, położony centralnie w obszarze opracowania, przeznaczony jest w Studium pod funkcje transportu kolejowego oraz sieci, obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej i urządzeń związanych z funkcjonowaniem obszaru kolejowego. Dopuszcza się także zagospodarowanie drogami i parkingami, a po wyłączeniu z granic terenów zamkniętych - inne funkcje niekolidujące z zagospodarowaniem terenów sąsiednich, sieci, obiekty i urządzenia systemów infrastruktury technicznej, urządzenia służące ochronie środowiska i zdrowia. W bezpośrednim sąsiedztwie stacji wskazano na możliwość realizacji węzła przesiadkowego „park and ride”.

Program Rewitalizacji

Strzemieszyce są jednym z priorytetowych obszarów rewitalizacji w Dąbrowie Górniczej, a odbudowa centrum dzielnicy należy do najważniejszych planowanych działań związanych z „promowaniem aktywnego i zdrowego spędzania czasu wolnego oraz odtwarzaniem działalności biznesowych i kulturalnych wykorzystując i chroniąc dziedzictwo przemysłowe, kulturowe i przyrodnicze miasta”. Obszar opracowania to miejsce szczególnej koncentracji działalności uciążliwych dla środowiska i zdegradowanych obiektów publicznych, w których mieszkańcy potrzebują terenów rekreacyjnych i sportowych oraz miejsc integracji. Jako najważniejsze miejsca, wymagające priorytetowych działań, wskazano m.in. historyczny układ okolic dawnego dworca wraz z otoczeniem (włączając budynek dawnej przychodni), a także reprezentacyjne przestrzenie publiczne (ul. Warszawska). Jako główne działania zaplanowano m.in.:

- „wzmocnienie funkcji lokalnego centrum poprzez realizację dodatkowej zabudowy handlowo – usługowej i mieszkaniowej, eliminację obiektów w złym stanie technicznym, dysharmonizujących przestrzeń,
- rewaloryzacja przestrzeni publicznych i przywrócenie charakteru - plac przed dworcem kolejowym, rewaloryzacja zespołu zabudowy kolejowej,
- podniesienie standardu wyposażenia lokali w infrastrukturę spełniającą współczesne wymagania, [...]
- poprawa obsługi parkingowej”.

Wśród zagrożeń wymienionych w Programie w rejonie Strzemieszyc znalazły się m.in. „niepewne wyniki negocjacji z PKP w sprawie zagospodarowania przestrzeni i obiektów kolejowych i pokolejowych” oraz zanieczyszczenie środowiska.

Priorytetowy obszar rewitalizacji w Strzemieszycach Wielkich; na czerwono zaznaczono obszar opracowania.

Źródło: Program Rewitalizacji: Dąbrowa Górnicza 2022 (Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XVII/392/2016 Rady Miejskiej w Dąbrowie Górniczej, z dnia 18 maja 2016 roku.



**Wycinek z Programu
Rewitalizacji: Dąbrowa
Górnica 2022 (Załącznik
Nr 1 do Uchwały
Nr XVII/392/2016 Rady
Miejskiej w Dąbrowie
Górnicej, z dnia 18 maja
2016 roku.**

wokół centrum administracyjnego miasta w rejonie ulic: Łańcuckiego, Granicznej i Kruczkowskiego	- wykreowanie przestrzeni publicznych i nadania im reprezentacyjnego charakteru, - rewaloryzacja istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej.
Obszar rewitalizacji zabytkowego zespołu zabudowy dworca kolejowego i towarzyszącej mu zabudowy mieszkaniowej	- rewaloryzacja zabytkowego budynku dworca kolejowego wraz z najbliższym otoczeniem, - rewaloryzacja zabudowy mieszkaniowej i infrastruktury technicznej, eliminacja ogrzewania piecowego oraz niskosprawnych małych kotłowni na paliwa stałe, na rzecz rozwiązań niskoemisyjnych.
w Ząbkowicach	- zaakcentowanie miejsca i ewentualnego uzupełnienia zagospodarowania o nowe funkcje usługowe wzbogacające atrakcyjność programu użytkowego.
Obszar rewitalizacji zabudowy, stanowiącej centrum Strzemieszyc, obejmujące zdegradowaną zabudowę usługowo-mieszkaniową i zabytkowy zespół dworca kolejowego w rejonie ulic: Ofiar Katynia, Warszawskiej, Transportowej i Modrzejowskiej	- wzmocnienie funkcji lokalnego centrum poprzez realizację dodatkowej zabudowy handlowo- usługowej i mieszkaniowej, eliminację obiektów w złym stanie technicznym, dysharmonizujących przestrzeń, - rewaloryzacja przestrzeni publicznych i przywrócenie charakteru – plac przed dworcem kolejowym, rewaloryzacja zespołu zabudowy kolejowej, - podniesienie standardu wyposażenia lokali w infrastrukturę spełniającą wspólczesne wymagania, - eliminacja ogrzewania piecowego oraz niskosprawnych małych kotłowni na paliwa stałe, na rzecz rozwiązań niskoemisyjnych, - poprawa obsługi parkingowej.
Zabytkowa kolonia robotnicza „Matheron”, zlokalizowana nad zbiornikiem Pogoria I, stanowiąca jednorodny pod względem urbanistyczno-architektonicznym zespół zabudowy robotniczej	- kompleksowa rewaloryzacja substancji budowlanej i infrastruktury technicznej, z zachowaniem specyficznych cech architektonicznych.
Osiedla wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej	- termomodernizacja budynków, remonty i modernizacja zabudowy oraz infrastruktury technicznej, - poprawa bezpieczeństwa publicznego, - przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych, - zagospodarowanie publicznych przestrzeni międzyblokowych.
Teren po byłej Kopalni Węgla Kamiennego „Paryż”	- nadanie nowej, trwałej funkcji gospodarczej, rekompensującej utracone miejsca pracy i wzmocniającej bazę ekonomiczną miasta.

Źródło: Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Dąbrowa Górnica (II Edycja), styczeń 2008, s. 195-196

Stan istniejący

Strzemieszyce Wielkie, część jednostki strukturalnej „Strzemieszyce” oraz dzielnica Dąbrowy Górniczej, to oddalona o ponad sześć kilometrów od centrum miasta dawna wieś o wczesnośredniowiecznej genezie. Przyłączono ją do miasta w 1976 r. Współcześnie jest to obszar o dominującej funkcji mieszkaniowej i produkcyjnej. W kształtowaniu układu dzielnicy dużą rolę odgrywała kolej. Układ urbanistyczny dzielnicy, podporządkowany powiązaniem z otoczeniem stacji, podlega ochronie ze względu na walory historyczne, w tym tradycyjne, kameralne wnętrza uliczne. Typowa zabudowa tej części dzielnicy to parterowe, drewniane i ceglane domy jednorodzinne. W obszarze objętym projektem, obecnym centrum Strzemieszyc znajdował się zabytkowy budynek dworca Kolei Lwagorodzko-Dąbrowskiej, który wyburzono w 2016 roku wbrew woli mieszkańców. Obecnie z zachowanych budynków w bliskim sąsiedztwie stacji znajduje się niszczący budynek byłej przychodni kolejowej, niska zabudowa jednorodzinna ceglana i drewniana o istotnych walorach historycznych i architektonicznych, a także zaznaczone w Studium jako obiekty historyczne schrony, których stan i możliwość dalszego użytkowania na dzień dzisiejszy są nieznane.

Obszar sąsiadującego ze stacją parku i nieuporządkowanej zieleni charakteryzuje się wysokim zaniedbaniem. Jest kojarzony jako przestrzeń nieprzyjazna i mało bezpieczna. W „Programie Rewitalizacji: Dąbrowa Górnicza 2022” obszar Strzemieszyc Wielkich został zakwalifikowany jako „zdegradowany” - odnotowano tam wysoką koncentrację negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych oraz degradację w wymiarze urbanistyczno-środowiskowym. Istotnym problemem od dawna był sposób przekraczania torów kolejowych dzielących dzielnicę. To ważne połączenie – znajduje się tu droga do handlowego i kulturalnego centrum Strzemieszyc, kościoła i pętli autobusowej. W 2010 roku na kładce nad torami zdarzył się śmiertelny wypadek wynikający z jej złego stanu technicznego. Od tamtej pory mieszkańcy używają niebezpiecznego połączenia w poziomie torów.



Mapa obszaru - główne przestrzenie publicznej, obiekty użyteczności publicznych i piesze połączenia. Opr. własne.

Wśród mieszkańców panuje przekonanie, że Strzemieszyce są zapomniane przez miasto i zaniedbane. Dodatkowo koncentracja działalności uciążliwych dla środowiska obniża nie tylko jakość powietrza w Strzemieszycach (występuje tu jedno z najwyższych stężeń pyłu zawieszonego PM10), ale i jakość życia mieszkańców, którzy aktywnie angażują się w działania na rzecz poprawy jakości cennych przyrodniczo przestrzeni, które mogłyby być użytkowane jako tereny rekreacyjne.

Kilka lat temu, razem z fundacją Napraw Sobie Miasto, w ramach programu rewitalizacji Dąbrowa Górnicza 2022, mieszkańcy opracowali koncepcję zagospodarowania placu przed dworcem, zwanego potocznie „Parkiem Krasnała”. Ze względu na swoją lokalizację i walory przyrodnicze plac ma potencjał stać się nowym lokalnym centrum dzielnicy, jednego z głównych założeń programu rewitalizacji. Funkcja centrum dzielnicowego jest w Strzemieszycach pożądana nie tylko przez mieszkańców - centra lokalne kreują tożsamość miejsc i podnoszą ich atrakcyjność. W ramach programu rewitalizacji w 2018 r. zakończono modernizację filii nr 8 Miejskiej Biblioteki Publicznej przy ul. Ofiar Katynia 93).

Na obszarze należącym do PKP podjęto niedawno prace remontowe, m.in. odbudowę peronu. Planowana jest budowa tunelu pieszo-rowerowego, stanowiącego jedno z dojeżdżnięć na peron (drugie to przejście przez jeden z istniejących torów) i połączenie obu fragmentów Strzemieszyc. W ramach budowy zakładana jest także likwidacja jednego z torów (skrajnego od strony północnej).

Ulica Astrów, od której zgodnie ze wstępną koncepcją firmy ELKOL ma być poprowadzona pieszo-rowerowa kładka na drugą stronę Strzemieszyc, w planie miejscowym oznaczona jest jako droga publiczna dojazdowa (KDD). Fragment, na którym w projekcie zlokalizowane są pochylnia i parking rowerowy, znajduje się na obszarze drogi wewnętrznej (oznaczonej w planie jako KDW). Realizacja tej części projektu przejścia podziemnego najprawdopodobniej wiąże się z wycinką wysokich drzew iglastych znajdujących się w jego obrębie. W miarę możliwości warta rozpatrzenia jest realizacja projektu przejścia z równoczesnym zachowaniem drzew (fot. poniżej). Ulica Astrów ma kameralny charakter i obecnie uczęszczana jest głównie przez jej mieszkańców. Znajdują się wzdłuż niej domy jednorodzinne.

Obecnie na drugą stronę torów przejść można pieszym przejściem po torach.



Starodrzew przy
ul. Warszawskiej
i wąskim przejściu
prowadzącym
w kierunku torów



Budynek byłej
przychodni kolejowej



**Ul. Astrów – fragment,
na którym powstać ma
pochylnia prowadząca
do tunelu**



Ul. Astrów



Metodologia i przebieg procesu konsultacyjnego

Proces konsultacyjny, którego celem było wypracowanie z mieszkańcami Strzemieszyc założeń zagospodarowania okolic stacji PKP jako wytycznych do planu miejscowego, zorganizowano trójetapowo. Harmonogram działań i spotkań warsztatowych z mieszkańcami był następujący:

- 03.10.2018 – Warsztat diagnostyczny
- 22.10.2018 – Warsztat projektowy
- 05.11.2018 – Zbieranie uwag do koncepcji
- 21.11.2018 – Warsztat weryfikacyjny
- 30.11.2018 – Zakończenie procesu

Spotkania odbywały się w filii nr 8 Miejskiej Biblioteki Publicznej przy ul. Ofiar Katynia 93 w Strzemieszycach. Obiekt został oddany do użytkowania krótko przed pierwszym spotkaniem konsultacyjnym po gruntownej modernizacji, którą przeprowadzono jako jedno z działań w ramach programu rewitalizacji Strzemieszyc. Za rozpowszechnianie informacji o spotkaniach i publikację ich rezultatów na stronie internetowej, odpowiedzialny był Urząd Miasta Dąbrowa Górnicza - Wydział Organizacji Pozarządowych i Aktywności Obywatelskiej.

Pierwszy etap – diagnoza – polegał na zdefiniowaniu obecnych problemów oraz potencjału na obszarze opracowania. Na tym etapie przedstawiono także zaproponowane przez firmę ELKOL rozwiązanie tunelu pieszo rowerowego, projektowanego dojścia na peron z połączeniem z południową stroną Strzemieszyc. Uczestnicy spotkania szybko przeszli do przedstawienia własnych pomysłów, które posłużyły jako podstawa opracowania propozycji projektowych.

W etapie drugim projektanci przedstawili wariantowe koncepcje zagospodarowania terenu oparte na pomysłach i opiniach mieszkańców. Posłużyły one do dyskusji i wspólnego uszczegółowienia projektu. Mieszkańcy, jako lokalni eksperci, komentowali proponowane rozwiązania, wyjaśniając, dlaczego z ich punktu widzenia jedne rozwiązania były bardziej zasadne od drugich. Uwagi dotyczyły przede wszystkim lokalizacji obszarów zieleni, połączeń pieszych, elementów infrastruktury i małej architektury. Podczas spotkania prowadzonego przy dwóch stołach warsztatowych, mieszkańcy i projektanci mogli wymienić się wiedzą i opiniami na temat szczegółowych uwarunkowań przestrzeni, możliwości i ograniczeń wynikających z warunków technicznych, kwestii planistycznych oraz praktyk projektowych. Uczestnicy dzielili się swoimi preferencjami i uwagami wynikającymi bezpośrednio z ich doświadczenia użytkownika terenu.

Etap trzeci – weryfikacja – odbył się w formie prezentacji i dyskusji. Składająca się z trzech części prezentacja zawierała:

1. Wytyczne do planu (z wyjaśnieniem, po co jest plan i jak działa);
2. Koncepcję wraz z ostatnimi poprawkami;
3. Sugestie dotyczące możliwości finansowania realizacji przestrzeni publicznych.

Po prezentacji mieszkańcy zadawali pytania dotyczące szczegółów projektowych oraz uzgodniono ostateczne założenia wytycznych do planu miejscowego.

Wszystkie trzy spotkania cechowała duża frekwencja i zaangażowanie mieszkańców. Już od pierwszego spotkania jednym z głównych postulatów było zachowanie pieszego, bogatego w zieleni charakteru miejsca. Warsztat diagnostyczny służył nie tylko zdefiniowaniu potencjału i problemów przestrzennych, ale i wzajemnemu poznaniu się. Atmosfera na pierwszym spotkaniu była początkowo niespokojna z uwagi na przedstawienie propozycji projektowych dla okolic stacji - mieszkańcy odczuli, że „postawiono ich przed faktem dokonanym” i zdecydowano za nich, jak ma zostać zorganizowana ta przestrzeń. Podczas pracy warsztatowej okazało się jednak, że główne założenia przedstawionej koncepcji okazały się logiczne, a priorytety mieszkańców – zbliżone, pomimo pewnych różnic w opiniach. Wszystkie trzy spotkania zaowocowały dobrą współpracą i dyskusjami, które następnie posłużyły do stworzenia uzgodnionych wspólnie wytycznych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.



Pierwsze spotkanie konsultacyjne.

Praca warsztatowa z mieszkańcami Strzemieszyc przy użyciu samoprzylepnych karteczek przy jednym ze stołów



Proces konsultacyjny – część diagnostyczna

Pierwsze spotkanie – diagnostyczne – odbyło się 3 października 2018 o godzinie 17:00 w budynku filii nr 8 Biblioteki Gminnej w Strzemieszycach Wielkich, niedawno oddanej do użytku mieszkańców. Były to pierwsze konsultacje w tym miejscu. Nowa biblioteka ma dla Strzemieszyc duże znaczenie jako ośrodek kultury, miejsce spotkań i debaty mieszkańców. Frekwencja spotkania była duża, co wskazuje nie tylko na zainteresowanie konkretnym tematem okolic byłego dworca, ale i wysokie zaangażowanie mieszkańców we wspólne sprawy Strzemieszyc.

Na spotkaniu obecni byli Naczelnik Wydziału komunikacji i drogownictwa Dąbrowa Górnicza Arkadiusz Grządziel, Naczelnik PKP PLK Arkadiusz Rajczyk, inż. Maciej Klabis z firmy ELKOL, trzy osoby z Wydziału Organizacji Pozarządowych i Aktywności Obywatelskiej - Agnieszka Sienkiewicz-Ćwik, Agata Flak i Piotr Drygała oraz prowadzący z firmy A2P2 - Łukasz Pancewicz, Monika Arczyńska i Aleksandra Gordowy. Podczas spotkania odbyły się dwie prezentacje. Prowadzący – dr Łukasz Pancewicz wprowadził uczestników w podstawy tematyki tworzenia planów miejscowych, prawnych uwarunkowań procesu i możliwości angażowania się mieszkańców jako współtwórców planu.

Proces ten służyć ma stworzeniu wytycznych do planu miejscowego, które będą produktem wymiany praktycznej wiedzy mieszkańców i profesjonalnego doświadczenia projektantów. Działanie to ma sprzyjać dzieleniu się wiedzą już na najwcześniejszym etapie planowania przestrzennego, projektowaniu zgodnemu z wizją mieszkańców a także wspieraniu procesów demokratycznego decydowania o wspólnej przestrzeni.

Rozważany podczas procesu konsultacyjnego obszar na północ od stacji PKP cechuje się wysokim zaniedbaniem. To teren o potencjale reprezentacyjnym, obecnie jednak mieszkańcy nie czują się tu bezpiecznie, brak widocznego w przestrzeni pomysłu na jego organizację i podstawowych elementów małej architektury – dobrego oświetlenia, ławek, śmietników, a także wytyczonych ścieżek i uporządkowanej zieleni. Panuje chaos parkingowy, a istniejące ławki wykorzystywane są często do nielegalnego spożywania alkoholu. Dodatkowy chaos przestrzenny spowodowany jest brakiem obecnego tu od lat zabytkowego budynku dworca, który pomimo protestów mieszkańców został zburzony.

Na spotkaniu inżynier Maciej Klabis, reprezentujący firmę ELKOL, przedstawił koncepcję projektowanego tunelu pieszo-rowerowego, łączącego znajdujące się po obu stronach części Strzemieszyce Wielkich i będącego bezpiecznym wejściem na peron, którego do tej pory w Strzemieszycach brakowało. Koncepcja firmy ELKOL zakłada likwidację jednego toru od strony północnej oraz wejście na peron przez tor od strony „Parku Krasnala” albo planowanym tunelem. Wejście do tunelu będzie zapewnione z obu stron pochylnią o spadku 5% (niewielkie nachylenie dopuszczalne w drogach i chodnikach, mniejsze od spadku pochylni dla osób niepełnosprawnych), a od strony północnej także schodami. W przyszłości przypuszczalnie przejście przez tor zostanie zlikwidowane z uwagi na kwestie bezpieczeństwa. Sporną kwestią w koncepcji jest budynek nastawni kolejowej, projektowanej jako obiekt kontenerowy, pokryty blachą falistą, sprzeczny z ideami mieszkańców i sentymentem w stosunku do niedawno zburzonego zabytkowego dworca. Proponowany budynek miałby być zlokalizowany w samym centrum obszaru, w jakim mieszkańcy marzą o parku, a ponadto uważają go za szpecący i niezgodny nie tylko z wynikającym z historii charakterem miejsca, ale i z jego współczesnym przeznaczeniem – centrum lokalnym dzielnicy. Z przyczyn technicznych nastawnia musi znaleźć się po stronie ul. Stacyjnej (warunkiem jest zachowanie dobrej widoczności). Obecnie trwa modernizacja peronu. Koszt realizacji przejścia podziemnego wstępnie szacowany jest na ok. 9 milionów złotych. Główne pytania z sali dotyczyły kwestii możliwych przekształceń zaprezentowanego projektu i zasadności lokalizacji tunelu, która początkowo spotkała się z brakiem ogólnej akceptacji. Mieszkańcy argumentowali nieskonsultowanie z nimi decyzji o budowie tunelu i jego umiejscowieniu – czuli się postawieni przed faktem dokonanym. Po rozmowie z projektantami i wspólnej analizie wybranej lokalizacji uczestnicy uznali, że to jednak dobre pod względem skomunikowania rozwiązanie.

Następnie uczestników zaproszono do części warsztatowej, zaaranżowanej przy dwóch stołach. Przy użyciu samoprzylepnych karteczek z komentarzami, grupy lokalizowały na przygotowanych podkładach mapowych szczególnie istotne dla siebie kwestie. Podział na konkretne grupy nie był narzucony przez prowadzących. W trakcie rozmów wyraźne było rozczarowanie częściową tylko realizacją projektem z budżetu obywatelskiego. Podsumowanie dyskusji przy obu stołach wskazało na bardzo zbliżone preferencje mieszkańców. Wszystkim zależało na możliwie jak największej powierzchni terenów biologicznie czynnych, nasadzeniem drzew, możliwie polskich, lokalnych gatunków, a także wygodnym i bezpiecznym dojściu do peronu i na drugą stronę torów.

Rozbieżności opinii dotyczyły głównie przejezdności fragmentu drogi równoległej do torów.

Uczestnicy warsztatów szybko przeszli do projektowania. Ten etap początkowo zaplanowano na kolejne spotkanie, jednak okazało się, że temat potencjału, problemów i preferowanego użytkownika obszaru opracowania był już dobrze przedyskutowany przez mieszkańców, dzięki czemu część diagnostyczną można było znacznie skrócić. W trakcie pracy warsztatowej mieszkańcy doszli ostatecznie do wniosku, że zaproponowana lokalizacja tunelu z połączeniem na przedłużeniu ul. Astrów jest jednak optymalnie wybrana z uwagi na bliskość do centralnej części Strzemieszyc, najlepiej wyposażonej w usługi. Część uczestników wyraziła wątpliwości odnośnie braku możliwości dojazdu i zaparkowania auta przy tunelu od ul. Astrów (ulica jest bardzo wąska), ale ostatecznie zgodzono się, że zorganizowanie parkingu po drugiej stronie torów będzie wystarczające, a połączenie tunelem będzie służyć pieszym i rowerzystom. Testowano możliwe lokalizacje nastawni (inż. Klabis i naczelnik Rajczyk potwierdzili wstępnie możliwość jej przesunięcia, jednak temat wymagał dalszych prac projektowych), a także konfiguracje i usytuowanie pochylni. Z uwagi na jej długość mieszkańcy sprawdzali na makiecie, jaki efekt przyniosłoby jej wygięcie albo przestawienie o 90 i 180 stopni wobec przedstawionej propozycji.

Praca warsztatowa
z mieszkańcami
podczas pierwszego
spotkania -
diagnostycznego



Praca warsztatowa:
mieszkańcy
przy użyciu
samoprzylepnych
karteczek nanoszą
na mapę swoje uwagi



Komentarze
mieszkańców



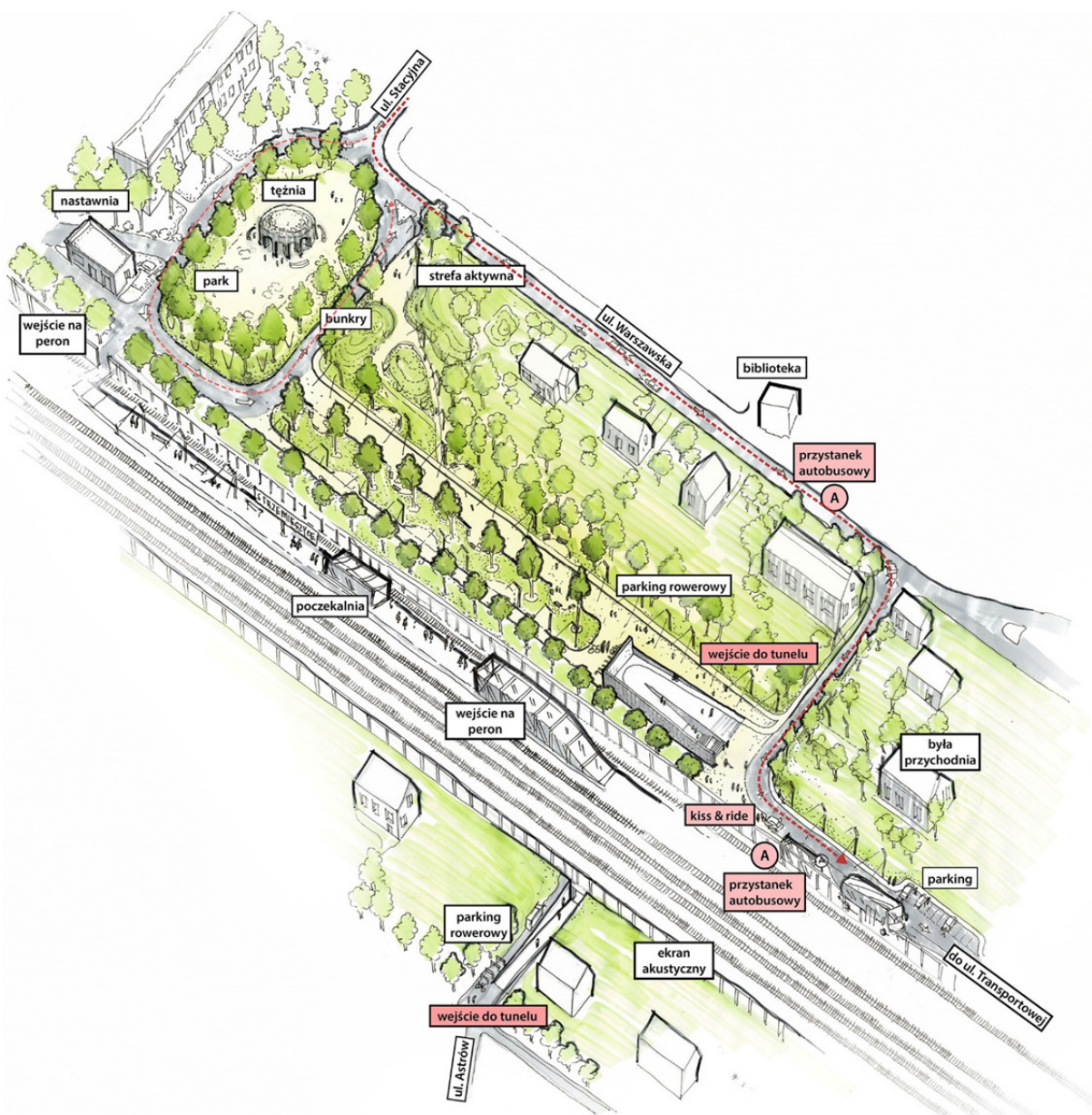
Proces konsultacyjny – warsztaty projektowe

Drugie spotkanie konsultacyjne – warsztaty projektowe – odbyło się 21 października o godzinie 17.00. Również na tym spotkaniu frekwencja była duża i pojawiło się wiele osób obecnych na poprzednim spotkaniu. Projektantki z A2P2 architecture & planning przedstawiły dwie wariantowe koncepcje zagospodarowania terenu przed byłym dworcem PKP, włączając w to fragment terenu równoległy do torów. Oba warianty zakładają stworzenie ogólnodostępnej, pełnej zieleni przestrzeni o charakterze rekreacyjnym i wygodnego połączenia zarówno ze stacją, jak i pomiędzy obiema częściami dzielnicy. Połączenie w postaci tunelu zaplanowane jest na przedłużeniu ul. Astrów.

Wariant nr 1 „pieszy”

To wersja, za którą zdecydowanie opowiedziała się większość mieszkańców. Odcinek pomiędzy “Parkiem Krasnala” a projektowanym przejściem podziemnym jest zrealizowany jako piesza alejka. W wariacie tym zakłada się przeniesienie “punktu ciężkości” - węzła przesiadkowego i towarzyszącej mu infrastruktury w okolice byłej przychodni i nowo projektowanego przejścia podziemnego. W tej okolicy znaleźć ma się parking dla samochodów osobowych, punkt krótkiego postoju „kiss and ride”, przystanek autobusowy i komfortowe, bezpieczne i dobrze doświetlone zejście do tunelu. Tunel jest projektowany jako pieszo-rowerowe połączenie z drugą stroną torów, z wyjściem na peron.

Dzięki odciążeniu okolic "Parku Krasnala" z ruchu kołowego (zapewniony zostanie dojazd, plac do zawracania oraz parking dla mieszkańców) obszar zyskuje kameralny parkowy charakter. Będzie tu duży potencjał dla realizowania projektów budżetu obywatelskiego, na przykład proponowanej przez mieszkańców Strzemieszyc tężni czy urządzeń sportowych. Pozostała część ulicy nie byłaby już potrzebna i mogłaby zostać docelowo zlikwidowana, aby lepiej zintegrować całą przestrzeń przeznaczoną na zielen. Przebieg dawnej drogi – granicę skweru – można by jednak zaznaczyć, np. w postaci pieszych ścieżek. Wariant „pieszy” posiada dwie wersje, które różnią się przede wszystkim lokalizacją pochylni i drobną różnicą umiejscowienia przystanków autobusowych. W drugiej wersji pochylnia lokalizowana jest bliżej budynku byłej przychodni.



Wariant nr 2 – „przejezdny”

Zasadniczą różnicą w tym wariantcie jest odcinek pomiędzy „Parkiem Krasnala” a projektowanym przejściem podziemnym, który mógłby być zrealizowany jako przejezdny dla autobusu. Wzdłuż torów zlokalizowana zostałaby droga i przystanek autobusowy naprzeciwko zejścia do tunelu. W pozostałych aspektach – traktowania przestrzeni zielonych, rekreacyjnych, a także samego projektu przejścia podziemnego – wariant ten nie różni się od rozwiązania „pieszego”.

Podczas konsultacji pewne różnice zdań dotyczyły ul. Astrów, która z uwagi na niewielką szerokość mogłaby zostać zdominowana przez auta, jeśli zostaną wzdłuż niej zaplanowane miejsca postojowe. Pojawiły się głosy odnośnie potencjalnego parkingu w miejscu wyburzonych w okolicy budynków, jednak za najwłaściwszą lokalizację miejsc postojowych aut i rowerów uznano północną stronę, niedaleko wejścia do tunelu.



Zdaniem uczestników konsultacji obszar schronów mógłby zostać lepiej wyeksponowany i użytkowany. Niezależnie od preferowanego wariantu, uczestnicy spotkania podtrzymali wcześniejsze zdanie nt. lokalizacji nastawni. Preferowane jest przeniesienie jej w kierunku zachodnim poza obszar zaplanowany na zieleni, a jeśli okaże się to niemożliwe np. z przyczyn technicznych lub własnościowych, należy przemyśleć jej formę. Nieakceptowane jest użycie standardowego projektu z „przemysłowymi” materiałami wykończeniowymi – powinno być możliwe obsadzenie nastawni zielenią, obudowanie bardziej szlachetnymi materiałami lub, w najgorszym wypadku, jej dekoracyjne pomalowanie.

Uczestnicy warsztatu zdecydowanie opowiedzieli się za wariantem "Pieszym". Argumentowano całkowite (wyłączając dojazdy mieszkańców) odciążenie obszaru "Parku Krasnała" z ruchu kołowego i infrastruktury drogowej. Postulowano zazielenienie terenu, jego rekreacyjny, zdrowotny i wypoczynkowy charakter w możliwie największym stopniu. W rejonie schronów sugeruje się zorganizowanie strefy rekreacyjnej i strefy zabaw dla dzieci, niekoniecznie w formie zamkniętego placu zabaw, ale wykorzystując istniejącą formę terenu. Schrony, zależnie od zaleceń konserwatorskich, należy zabezpieczyć i rozważyć ich renowację i ekspozycję. Dla mieszkańców jest to ważny element historii i tożsamości miejsca – jedyny, oprócz budynku przychodni, który pozostał po zburzeniu starego dworca.

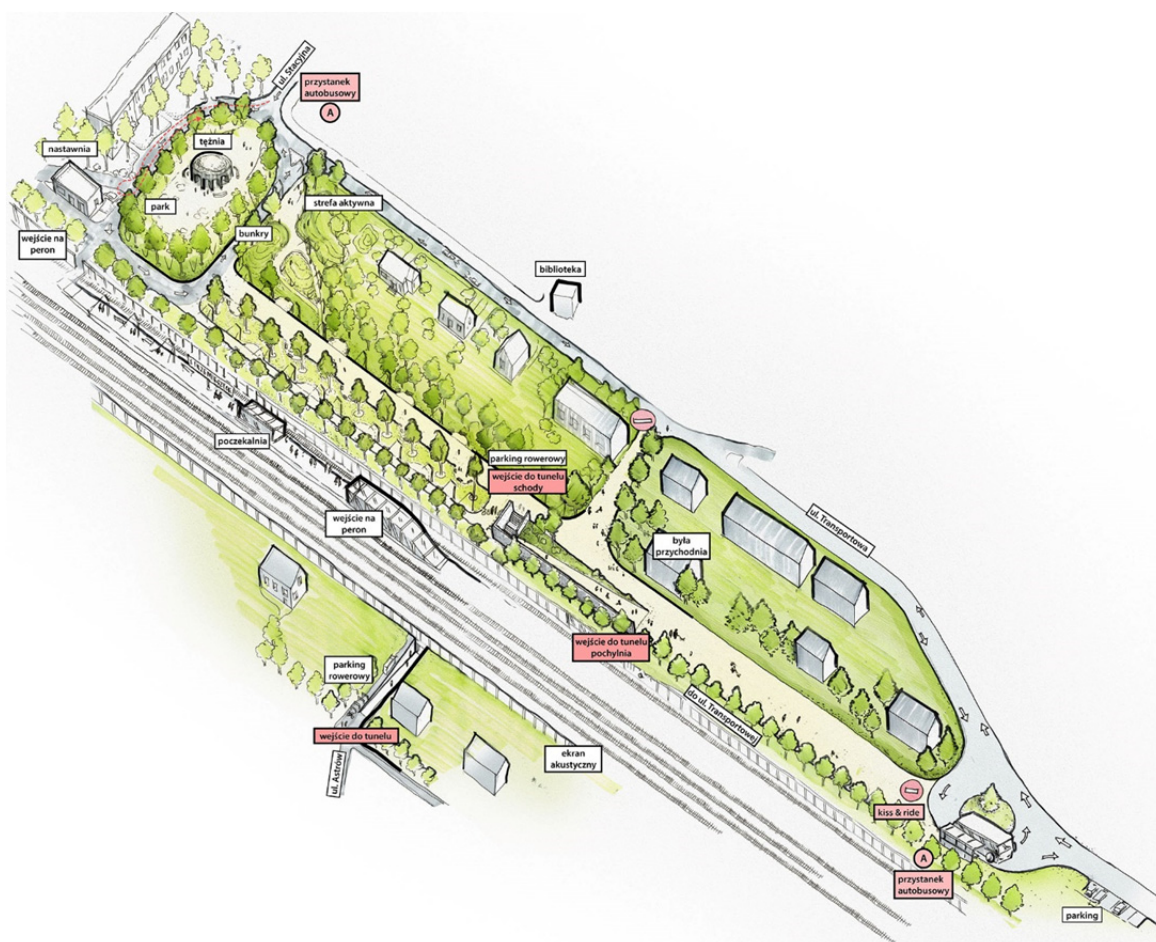
W okolicy parku uporządkowane powinno zostać parkowanie - powinny być to miejsca jedynie dla mieszkańców, jednak z czasem, razem z powstaniem tętni, parking można poszerzyć o kilka dodatkowych miejsc. Sugeruje się zbudowanie nawrotki/placu do zawracania, tak, by samochody nie objeżdżały całego skweru. Sugerowane gatunki drzew w tym rejonie to drzewa typowo polskie, lokalne, preferowane wysokie i smukłe, np. topole. Preferowana trasa autobusu przebiegałaby ulicą Warszawską w kierunku ulicy Transportowej, gdzie w okolicy istniejącej już 'nawrotki' znajdowałby się ostatni przystanek, najbliższy do wejścia podziemnego. Mieszkańcy zaproponowali zlokalizowanie pochylni prowadzącej do tunelu w okolicy budynku byłej przychodni. Tam również miałby się znaleźć parking i punkt krótkiego postoju - "kiss and ride". Pochylnia powinna mieć formę szeroką i otwartą, wkomponowaną w krajobraz i zieleni, uwzględniając standardy dostępności, musi być dobrze i atrakcyjnie oświetlona, a także podnosząca walory estetyczne miejsca. Mieszkańcy postulowali nieposzerzanie prostopadłej do torów uliczki i niewpuszczanie tam autobusu z uwagą na istniejące drzewa. W Strzemieszycach ważny jest każdy kawałek zieleni i to na niej mieszkańcom zależy najbardziej. Przesunięcie nastawni lub jej estetyzacja również mają dla mieszkańców duże znaczenie. Sugerowane jest zlokalizowanie nastawni we wskazanym w obu wariantach miejscu. Ulica Astrów powinna zostać wyposażona w kilka (7-8) miejsc parkingowych, a także stojaki dla rowerów.

Jako absolutny priorytet w pracach wskazywane jest zabezpieczenie i oświetlenie obecnego przejścia przez tory. Mieszkańcy wskazują ten teren jako niebezpieczny i to na niego powinna zostać skierowana uwaga, jeszcze przed podjęciem robót wykonawczych przy docelowym przejściu podziemnym.

Od „Parku Krasnala” w kierunku budynku byłej przychodni sugerowana jest aleja spacerowa z drzewami - dodatkowy (poza ekranem akustycznym) bufor dźwiękowy oddzielający park od torów. Aleja powinna zostać konstytuowana aż do nawrotki, gdzie docelowo miałyby się znaleźć przystanek autobusowy.

Po prezentacji wariantów i odpowiedzi na pytania uczestników praca warsztatowa przebiegła dynamicznie, a obie grupy wraz z prowadzącymi uzgodniły szczegółowe uwagi i sugerowane przez mieszkańców zmiany w poszczególnych koncepcjach. Rezultatem tego spotkania było stworzenie trzeciego wariantu, wersji będącej modyfikacją wariantu „Pieszego” (nr 1). W tej wersji zmodyfikowana została trasa autobusu – ostatnim przystankiem i miejscem jego zawracania stało się rondo przy ulicy Transportowej. W tej okolicy zlokalizowany byłby również krótki postój „kiss & ride” i parking przeznaczony do dłuższego zatrzymywania. Według projektantów wadą tego rozwiązania jest stosunkowo duża (ok. 250 m) odległość punktu przesiadkowego do wejścia na peron, mieszkańcy nie wskazywali jednak tej kwestii jako problematycznej.

Wszystkie trzy koncepcje zostały opublikowane na stronie www.dabrowa-gornicza.pl, a do 7 listopada mieszkańcy mogli zgłaszać swoje uwagi i preferencje.



Proces konsultacyjny - weryfikacja koncepcji

Trzecie spotkanie konsultacyjne miało miejsce 21 listopada 2018 r. o godzinie 17.00. Frekwencja była duża, a oprócz uczestników poprzednich spotkań kilka osób wzięło udział w spotkaniu po raz pierwszy. Spotkanie miało formułę prezentacji i dyskusji, już bez pracy warsztatowej. Po przedstawieniu wypracowanych rozwiązań mieszkańcy i inni uczestnicy spotkania zadawali pytania dotyczące głównie koncepcji, jej zakresu i realnych możliwości realizacji.

Prezentacja prowadzących z A2P2 składała się z trzech części:

1. Wytycznych do planu (z wyjaśnieniem, po co jest plan i jak działa);
2. Przedstawienie ostatecznej koncepcji zagospodarowania parku;
3. „Ściągi” do budżetu obywatelskiego.

Po prezentacji odbyła się dyskusja. Potwierdzono zgodne z preferencjami mieszkańców strefowanie terenu. Mieszkańcy zostali również poinformowani o konieczności etapowania inwestycji i jej możliwym rozłożeniu w czasie. Pytania padające z sali odnosiły się głównie do odległości parkingu od głównego - nowo projektowanego - wejścia na peron, a także sposobu rozwiązania kwestii poczucia braku bezpieczeństwa, wynikającego z niezabezpieczonej infrastruktury przejścia. Jeden z uczestników wskazał na problem nielegalnego spożywania alkoholu w okolicy planowanego parku. Pytano także o odległości między parkingiem a wejściem na peron, stanu technicznego schronów i możliwości ich adaptacji na nowe funkcje. Poruszone zostały również kwestie bezpieczeństwa, problemu picia alkoholu w przestrzeni publicznej oraz linii autobusowych, która mogłyby zatrzymywać się na nowo wytyczonych przystankach (wymieniono linie 84, 34 i 49).

Wytyczne do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Ogólne przeznaczenie terenu

Zgodnie z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że stanowi podstawę wydawania decyzji administracyjnych o pozwoleniu na budowę. Jego treść określa przeznaczenie, warunki zagospodarowania i zabudowy terenu oraz rozmieszczenie inwestycji celu publicznego. W procedurze sporządzania planu przewidziano udział mieszkańców w formie co najmniej składania wniosków do planu na początkowym etapie jego sporządzania oraz składania uwag do wyłożonego publicznie projektu planu. Planowanie przestrzenne to podstawowe narzędzie ochrony i racjonalnego kształtowania otoczenia, w sposób zgodny z potrzebami jego użytkowników.

Obszar w rejonie stacji PKP Strzemieszyce Wielkie powinien zachować charakter rekreacyjny, z możliwą zabudową mieszkaniową i nieuciążliwymi usługami, wspierającymi rekreacyjny charakter obszaru, kreowanego jako bezpieczna, spokojna i atrakcyjna przestrzeń publiczna. Wskazane będą obiekty związane z gastronomią, usługi związane z transportem (teren PKP), rekreacją, kulturą, sportem i wypoczynkiem dla użytkowników różnych grup wiekowych, w tym szczególnie dzieci i osób starszych. Park stanie się także ponownie – jak w czasach, gdy działał jeszcze budynek dworca – główną reprezentacyjną częścią Strzemieszyc.

Teren w okolicy PKP docelowo stać się ma punktem przesiadkowym, wygodnym dla wszystkich: osób poruszających się pieszo, rowerem, dojeżdżających samochodem, autobusem i pociągiem. Obszar powinien być przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – z części udogodnień będą także korzystać np. osoby z ciężkim bagażem lub z wózkami dziecięcymi. Niezbędne jest podkreślenie i zabezpieczenie jego walorów naturalnych i przyrodniczych terenu. Ważne będzie więc zachowanie równowagi i dobrej proporcji pomiędzy jego infrastrukturą dojazdową, techniczną i elementami zdeterminowanymi funkcją kolejową, a pożądanym charakterem rekreacyjnym, z możliwie jak największym zachowaniem powierzchni biologicznie czynnej o zróżnicowanej szacie roślinnej.

Północno-zachodni fragment obszaru „Park Krasnała”, wymaga uporządkowania – organizacji pieszych ścieżek i małej architektury, dosadzenia drzew i zieleni niskiej, a możliwie również kompleksowego projektu krajobrazu. W tym rejonie sugerowane jest również przesunięcie przystanku autobusowego w okolice północnego fragmentu ulicy Stacyjnej i całkowite ograniczenie ruchu kołowego – z wyłączeniem dojazdów mieszkańców, służb PKP i porządkowych – na fragmencie ulicy Stacyjnej ściśle przylegającym do Parku. Tym samym, teren „Parku Krasnała” może zostać powiększony, a utwardzone fragmenty nawierzchni zmniejszone i przeznaczone dla pieszych. Wskazane jest jednak zachowanie charakterystycznego owalnego układu parku jako śladu przeszłości miejsca – reprezentacyjnego skweru przed historycznym, nieistniejącym już dworcem kolejowym. Dla zwiększenia jego walorów rekreacyjnych zaleca się stworzenie strefy buforu dla hałasu od strony torów w postaci naturalnego ekranu akustycznego – niskich drzew i innej gęstej zieleni. Zalecane jest podzielenie inwestycji na etapy. W początkowym konieczne jest odcięcie ruchu kołowego oraz rozplanowanie zieleni i małej architektury, a także wstępne rozplanowanie i uwzględnienie przyszłych inwestycji – tężni, placu zabaw i innych urządzeń służących do rekreacji. W kolejnych etapach można dalej stopniowo urządzać i „meblować” przestrzeń, np. dzięki finansowaniu z budżetu obywatelskiego (wskazówki odnośnie możliwych sposobów finansowania znajdują się na końcu opracowania).

Zalecenia odnośnie zabudowy

Obecnie granica strefy ochrony konserwatorskiej zabytkowego układu urbanistycznego kończy się na wyłączonym terenie. Z uwagi na istniejącą w tym obszarze zachowaną zabudowę i jej charakter, po konsultacji z konserwatorem zabytków należałoby rozważyć rozszerzenie tej strefy i objęcie ochroną układu urbanistycznego i części budynków w bezpośrednim rejonie PKP.

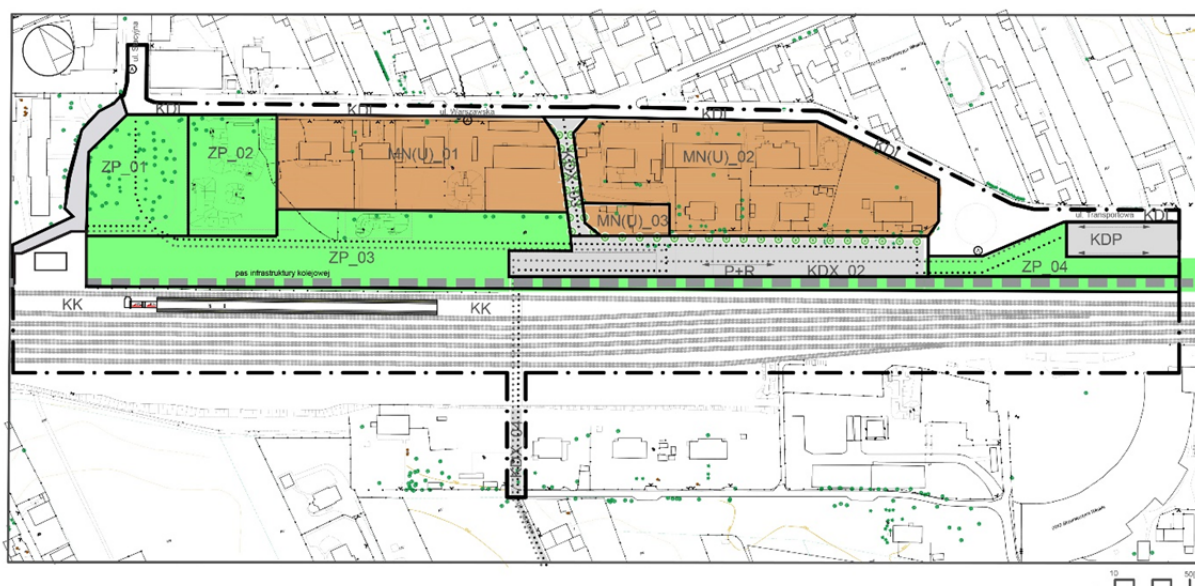
Zabudowa w rejonie obszaru PKP powinna mieć charakter mieszkaniowy z dopuszczeniem nieuciążliwych usług i budynków infrastruktury kolejowej. Charakter zabudowy – również budynków niezwiązanych na stałe z gruntem – powinien być bliski estetyce tradycyjnej dla Strzemieszyc Wielkich - zabudowa o niskiej intensywności. Preferowane materiały to cegła i drewno.

Zalecenia dotyczące zieleni i terenów biologicznie czynnych

Niezbędne jest szczegółowe uzgodnienie z PKP warunków zabezpieczenia i utrzymywania pasa przeciwpożarowego, jego szerokości i dokładnej lokalizacji, w tym również zieleni wysokiej, lokalizacji nastawni i odległości możliwych dróg. Ważne będzie także wyegzekwowanie opinii konserwatora odnośnie traktowania – zachowania, adaptacji i ochrony lub usunięcia obecnych w okolicach parku schronów, a także sposobów i konieczności chronienia istniejącego układu urbanistycznego.

Preferowane są smukłe i wysokie, lokalne gatunki drzew, np. buki. Wprowadzania zieleni powinna być zgodna z wymogami widoczności i bezpieczeństwa prowadzenia robót ziemnych w rejonie kolejowym (Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych).

Rysunek wytycznych do projektu planu miejscowego



- MN(U)01 teren zabudowy mieszkaniowej z dopuszczeniem nieuciążliwych usług
- MN(U)02 teren zabudowy mieszkaniowej z dopuszczeniem nieuciążliwych usług. Na tym obszarze sugerowana jest zmiana granic przebiegu ogrodzeń na rzecz sąsiadujących terenów zieleni miejskiej
- MN(U)03 teren zabudowy mieszkaniowej z dopuszczeniem nieuciążliwych usług, dopuszczona funkcja kulturalna, zdrowotna, oświatowa, usługowa
- ZP teren zieleni urządzonej z uwzględnieniem ścieżek pieszych i rowerowych
- KDX teren dróg publicznych projektowanych jako ciągi pieszo-jezdne
- KDL teren dróg publicznych klasy lokalnej
- KDP teren parkingu
- obszary o potencjalnych walorach historycznych: układ urbanistyczny Strzemieszyce i pozostałe elementy - schrony (do uzgodnienia z konserwatorem)
- powiązania piesze
- drogi dla rowerów
- granica obszaru opracowania
- szpalery drzew
- przystanki autobusowe
- miejsca postojowe
- pas infrastruktury kolejowej

Zestawienie proponowanych obszarów projektu planu miejscowego

Symbol obszaru	Opis
KDX_01	Obszar przeznaczony pod drogę dojazdową do nastawni i budynku mieszkalnego przy ul. Stacyjnej.
KDX_02	Obszar projektowany jako ciąg pieszo-jezdny ze szpalerem drzew oraz parkingiem i miejscem do zawracania dla samochodów osobowych i straży pożarnej (plac o wymiarach 20 x 20m). Wjazd od strony ulicy Transportowej.
KDX_03	Obszar, na którym obecnie znajduje się starodrzew. Sugeruje się wykonanie ekspertyzy dendrologicznej w celu oceny stanu drzew i ich ewentualnego zastąpienia nowymi nasadzeniami. Obszar powinien być traktowany jako teren z priorytetem dla ruchu pieszego.
KDX_03	Dojście i dojazd do pochylni od strony ulicy Astrów.
KK	Teren kolei. Infrastruktura techniczna i budowlana związana z obsługą funkcji kolejowych (np. nastawnia kolejowa)
ZP_01	Obszar „Parku Krasnala”. Sugerowany jest jego rekreacyjno-reprezentacyjny charakter. Miejsce ma potencjał, aby stać się wizytówką Strzemieszyc. Na jego obszarze poza elementami małej architektury (ławki, oświetlenie, śmietniki), mogłaby znaleźć się tężnia. Proponowana zieleń to wysokie i smukłe drzewa lokalnych gatunków.
ZP_02	Obszar, na którym obecnie znajdują się schrony. Zalecana jest ekspertyza konserwatorska w celu oceny dalszego postępowania ze schronami. Fragment ten powinien funkcjonować jako przedłużenie „Parku Krasnala” z tym, że można zorganizować tu strefę bardziej aktywną: wkomponowany w rzeźbę terenu plac zabaw i inne.
ZP_03	Obszar, na którym poza połączeniem z pozostałymi terenami zielonymi sugerowana jest organizacja ciągu pieszo-rowerowego z wytyczoną trasą spacerową i drogą dla rowerów.
ZP_04	Obszar przy ul. Transportowej i projektowanym parkingu. Zaleca się kontynuację ciągu pieszo-rowerowego i starannie utrzymaną niską zieleń miejską.
MN(U)_01	Obszar z przeznaczeniem na funkcję mieszkaniową o niskiej intensywności z dopuszczeniem drobnych, nieuciążliwych usług.
MN(U)_02	Jw.
MN(U)_03	Jw., przy czym sugerowane przez mieszkańców przeznaczenie budynku byłej przychodni kolejowej to funkcja publiczna - żłobek

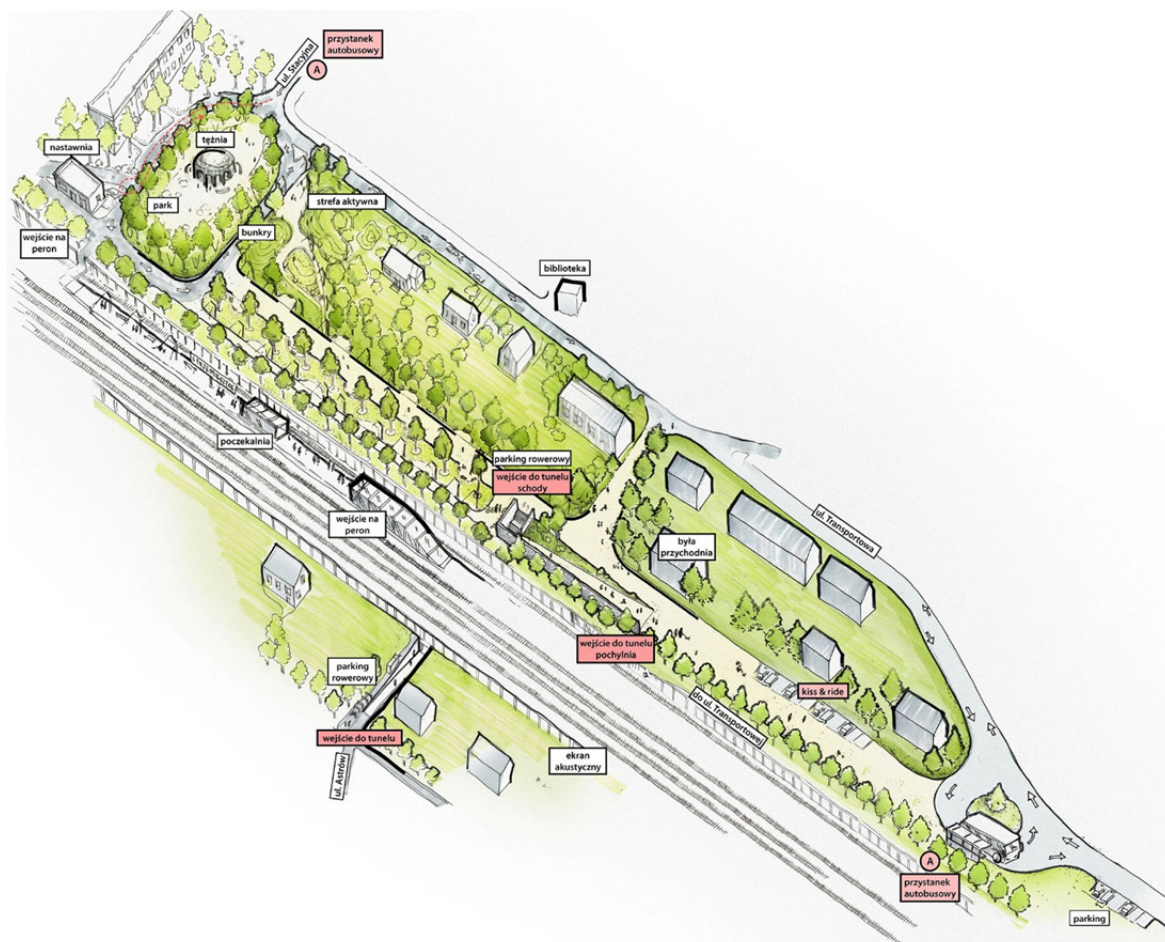
Wytyczne dla zagospodarowania parku

„Park Krasnala” i sąsiadujące z nim tereny zielone, w projektowanym planie miejscowym powinien zyskać przeznaczenie jako obszar zieleni parkowej. W wyznaczonych miejscach powinny znajdować się w nim ciągi piesze i pieszo-rowerowe, wyposażone w ławki, oświetlenie, śmietniki oraz inne elementy małej architektury i zagospodarowania przestrzeni parkowo-rekreacyjnej. W okolicy parku uporządkowane powinno zostać parkowanie – w pierwszym etapie należy zabezpieczyć miejsca jedynie dla mieszkańców zlokalizowanego tam budynku wielorodzinnego, jednak z czasem parking można powiększyć o kilka dodatkowych miejsc. Sugeruje się zbudowanie placu do zawracania, tak, by samochody nie objeżdżały całego skweru (pozwoli to także na zastąpienie asfaltowej drogi węższą parkową ścieżką i zwiększenie powierzchni biologicznie czynnych).

Ważną kwestią będzie rzetelna inspekcja konserwatorska i decyzja w sprawie postępowania z obecnymi w terenie schronami. W zależności od ich historycznej wartości i stanu technicznego, schrony można odrestaurować, wyeksponować i wkomponować w program parku. Dla mieszkańców jest to ważny element historyczny i tożsamościowy - jedyny, który pozostał po zburzeniu starego dworca. Niezależnie jednak od ostatecznej decyzji, obszar ten powinien zostać poddany gruntownej modernizacji. Rekomendowane jest zapewnienie indywidualnego projektu krajobrazu (dotyczy to całego fragmentu oznaczonego w planie jako ZP). Po zachodniej stronie parku, w okolicy projektowanego przejścia przez tor na peron, zgodnie z postulatem mieszkańców i projektantów powinna znaleźć się nastawnia kolejowa z wydzielonym niewielkim obszarem związanym z jej obsługą techniczną. Wówczas w mniejszym stopniu ingerowałaby w funkcjonalne i estetyczne aspekty parku. Sam teren „Parku Krasnala”, poza wyżej wymienionymi elementami, powinien zostać zazieleniony lokalnymi gatunkami roślinności.

Mieszkańcy sugerowali nasadzenia wysokich i smukłych drzew. Od ulicy Stacyjnej, przez „Park Krasnala” a następnie wzdłuż torów, poprzez projektowaną pochylnię, w kierunku budynku byłej przychodni i sugerowanego ronda z przystankiem autobusowym, powinien znaleźć się jeden z ważniejszych ciągów pieszo-rowerowych. Należy go urządzić i utrzymać zgodnie ze standardami bezpieczeństwa i kameralnej, lokalnej estetyki Strzemieszyc. Wzdłuż torów należy wydzielić pas przeciwpożarowy o szerokości zgodnej z warunkami technicznymi. Zgodnie z preferencjami mieszkańców, ostatni przystanek autobusowy powinien znaleźć się w okolicy ronda przy ul. Transportowej. Równoległe do torów, w sąsiedztwie pochylni i budynku byłej przychodni, zaleca się organizację parkingu z nawrotką (droga oznaczona w planie jako KDX), możliwie jak najbliżej wejścia na peron z tunelu podziemnego.

Mieszkańcy postulowali niewprowadzanie trasy autobusu w prostopadłą do torów uliczkę, prowadzącej do tunelu z ul. Warszawskiej z uwagi na drzewa, które się wzdłuż niej znajdują (poszerzenie uliczki i zapewnienie wymaganego przepisami promienia skrzyżowania wymagały ich wycinki).



Możliwości sfinansowania nowych przestrzeni publicznych

Jeśli teren zostanie skomunalizowany i miasto przeznaczy fundusze na zorganizowanie tam parku, budżet może pozwolić na jego stopniowe urządzenie. Dlatego ważne jest, aby mieszkańcy także poszukiwali możliwości sfinansowania kolejnych etapów „meblowania” i zazieleniania tej przestrzeni:

- utwardzenie ścieżek i alejek, wykonanie drogi dla rowerów;
- zieleni (w tym nasadzenia drzew, krzewów, klomby lub pola kwiatowe);
- mała architektura – ławki, śmietniki, źródła z wodą pitną;
- zagospodarowanie obszaru schronów;
- oświetlenie;
- tężnia.

Propozycja realizacji tężni przewijała się przez całe konsultacje – mieszkańcom zależy na rozwiązaniu, które pozwoli im na możliwość korzystania z oczyszczonego, zdrowego powietrza. Koszt wykonania tężni to od ok. 39 500 do 470 000 PLN netto¹. Należy jednak pamiętać, że także późniejsze utrzymanie tężni wiąże się z kosztami z uwagi na konieczność utrzymania stałego stężenia solanki. Może to być albo kontrolowane elektronicznie (wyższy koszt), albo wyznaczona osoba (zatrudniona lub wykonująca to zadanie społecznie) dokonuje co dzień lub dwa pomiaru. Konieczne jest także regularne sprawdzanie, czy wszystkie urządzenia działają poprawnie i nie występują przecieki. Poniżej przedstawiono kilka przykładów tężni wykonanych w polskich miastach.

¹ Cena producenta SELEN S.C. Kazimierz Łapczuk, Marek Matusik z października 2018 r.

Tężnia z witek brzozy ułożonych kaskadowo w pionie.

**Lokalizacja: Piła
Koszt realizacji 39 500
PLN netto**

**Źródło: SELEN S.C.
Kazimierz Łapczuk,
Marek Matusik**



**Tężnia w Ostrowie
Koszt realizacji
101 000 PLN netto**

**Źródło: SELEN S.C.
Kazimierz Łapczuk,
Marek Matusik**



**Tężnia okrągła
w Krakowie.
Koszt realizacji
149 400 PLN netto.**

**Źródło: SELEN S.C.
Kazimierz Łączuk,
Marek Matusik**



**Tężnia w Żyrardowie.
Koszt realizacji
276 950 PLN netto.**

**Źródło: SELEN S.C.
Kazimierz Łączuk,
Marek Matusik**



Budżet obywatelski

Mieszkańcy Strzemieszycy aktywnie korzystają z możliwości, jakie daje budżet obywatelski. Dla „Parku Krasnala” pozyskano już wcześniej fundusze pozwalające na niewielką modernizację. Obecne projekty do realizacji to budowa infrastruktury rowerowej w Strzemieszycach Wielkich (wykonanie dwukierunkowego ciągu pieszo/rowerowego; szacunkowy koszt: 500 000 zł) oraz zakup nowości wydawniczych dla lokalnej biblioteki (13 010,34 zł). Gdyby tylko uregulowane zostaną kwestie własnościowe dla terenu opracowania, sugerowane jest wykorzystanie formuły budżetu dla kolejnych inwestycji w tym obszarze.

Aby oszacować koszty poszczególnych projektów, warto korzystać z cenników zapewnianych przez niektóre gminy:

https://budzet.krakow.pl/strona_glowna/207103,artykul,cennik_budzetu_obywatelskiego.html

<https://www.gdansk.pl/cennik>

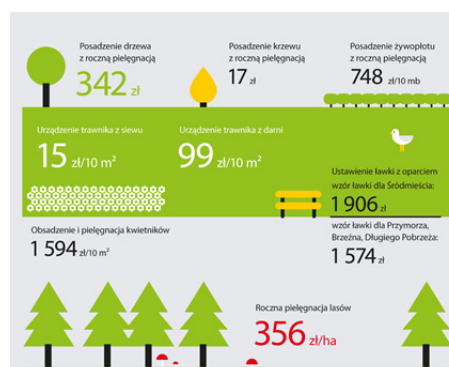
<https://budzet.um.poznan.pl/pbo2019/przykladowe-koszty-w-projektach/>

https://obywatelski.sosnowiec.pl/projekty/14/2/przykladowe_koszta.html

https://lublin.eu/gfx/lublin/userfiles/_public/mieszkanicy/partycypacja/bo_2018/cennik_miejski.pdf

Prosta infografika wyjaśniająca koszt wykonania i utrzymania zieleni.

Źródło: strona www.gdansk.pl



Program współpracy Gminy Dąbrowa Górnicza z organizacjami pozarządowymi na rok 2019

Dotacje z budżetu miasta na realizację zadań własnych gminy. Cele szczegółowe programu to działania m.in. w zakresie kultury i sztuki, upowszechniania i rozwoju sportu, turystyki i rekreacji, ochrony środowiska i ochrona dziedzictwa przyrodniczego. Można otrzymać dofinansowanie m.in. na organizację i realizację amatorskich oraz profesjonalnych projektów kulturalnych.

Dodatkowych informacji udziela Wydział Organizacji Pozarządowych i Aktywności Obywatelskiej. Więcej na stronie internetowej;

<http://www.bip.dabrowa-gornicza.pl/BIP.aspx?Sel=12396&ident=120066&js=1>

Logo Centrum Aktywności Obywatelskiej
zajmującej się programem



Nasadzenia zastępcze

Artykuł 83 ust. 3 Ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z roku 2013, poz.627, ze zmianami) przewiduje możliwość zwolnienia z opłat za wycinkę drzew w przypadku przesadzenia lub nasadzeń zastępczych w zamian za drzewa usuwane w innych lokalizacjach. Kiedy obszar przyszłego parku będzie już przygotowany, warto dowiedzieć się w gminie, czy nie ma „puli” takich nasadzeń, które można by wykorzystać w Strzemieszycach np. w alejce parkowej.

Walka z zanieczyszczeniami powietrza

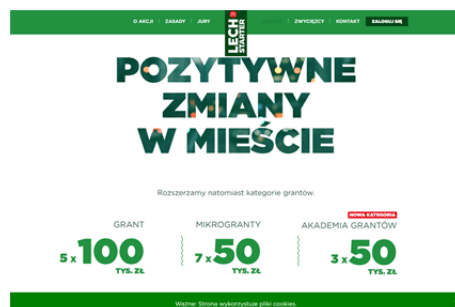
Obecnie nie ma programów grantowych związanych z tym problemem, jednak z uwagi na nasilające się zanieczyszczenie i coraz większą świadomość w tym zakresie, można spodziewać się wprowadzenia możliwości lokalnych działań (jak dotacje do wymiany pieców „Czyste powietrze”). Warto śledzić media pod kątem nowych możliwości grantowych, które można by wykorzystać np. do zapewnienia zieleni lub realizacji tężni.

Inne programy grantowe

LECHSTARTER

Program „zmieniający oblicza polskich miast”, zapewniający granty w wysokości 50 i 100 tysięcy złotych. Do przykładowych projektów z ostatnich edycji należą np. mobilne meble dla Poznania (grant na 100 tysięcy) czy odnowienie parku w Świdnie (50 tysięcy).

Strona internetowa programu



Więcej informacji na stronie internetowej:

<https://lechstarter.urbanforms.org/>

„Tu mieszkam, tu zmieniam”

121 grantów (5, 7,5 i 10 tysięcy złotych) na zmianę w swojej okolicy, który mogą zgłaszać wszelkiego rodzaju organizacje pozarządowe, jednostki edukacji i kultury oraz inne instytucje samorządowe. Konkurs ma na celu dofinansowanie projektów zagospodarowania przestrzeni publicznej, poprawy jej estetyki, ochrony zabytków, ale także tworzenia miejsc pamięci oraz ochrony i poszerzania wiedzy o środowisku. Tegoroczny nabór wniosków zakończył się 15 października, ale można przypuszczać, że w kolejnych latach będą organizowane następne edycje.

Więcej informacji na stronie internetowej:

<https://fundacja.santander.pl/2018/09/20/rusza-nabor-wnioskow-w-iv-edycji-konkursu-grantowego-tu-mieszkam-tu-zmieniam/>.

Logo programu.
Źródło: strona internetowa
Fundacji Santander.



Dostępność Plus

Rządowy program Dostępność Plus został zainaugurowany w bieżącym roku. Ma na celu działania prowadzące m.in. do poprawy dostępności przestrzeni - wszystkie nowe inwestycje mają spełniać warunki dostępności, a istniejące miejsca mają być poddawane modernizacji (podjazdy, oświetlenie i inne). W ramach działania „100 gmin bez barier” ma zostać poprawiona dostępność m.in. chodników, skwerów, placów, parków czy przejść podziemnych. Wybrane w konkursie gminy otrzymają doradztwo - audyty lub badania przestrzeni publicznych i plany poprawy ich dostępności, a także granty i pożyczki na ich realizację. Początek programu zaplanowany jest na 2019 rok.

Logo programu
„Dostępność Plus”.
Źródło: strona internetowa
programu.



Więcej informacji na stronach internetowych;

<https://www.eog.gov.pl/strony/wiadomosci/inauguracja-programu-dostepnosc-plus-2018-2025/>

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-europejskie-bez-barier/dostepnosc-plus/o-programie/>

Norweski Mechanizm Finansowy (NMF) i Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego (MF EOG) 2009-2014

W ramach programów środowiskowych można pozyskać środki na działania wpływające na podniesienie świadomości społecznej nt. różnorodności biologicznej oraz edukację w tej dziedzinie w powiązaniu ze zmianami klimatycznymi.

Logo programu.
Źródło: strona internetowa programu.



Więcej informacji na stronie internetowej:

https://www.mos.gov.pl/fileadmin/user_upload/mos/Aktualnosci/2017/maj_2017/broszuraEOG_net.pdf

Dodatkowe informacje

Poza założeniami wspólnej koncepcji i spójnych wytycznych do nowego planu zagospodarowania przestrzennego, pojawiły się dodatkowe, ważne do uwzględnienia wnioski.

Jako priorytetowe mieszkańcy wskazywali zabezpieczenie i oświetlenie obecnego przejścia przez tory. Jest ono niebezpieczne i sytuacja powinna zostać poprawiona jeszcze przed realizacją docelowego przejścia podziemnego.

Ważna w kontekście wzmocnienia rekreacyjnych właściwości obszaru parku będzie jak najlepsza izolacja akustyczna terenu kolejowego. Rozważyć można instalację ekranu dźwiękowego i odpowiednie dogęszczenie zieleni, która, odpowiednio zaprojektowana, działa jak naturalny bufor akustyczny.

Najczęściej wspomnianą kwestią, zaraz po dostępie do dobrej jakości powietrza, jest w Strzemieszycach poczucie bezpieczeństwa. Niezbędne będzie więc dobre oświetlenie obszaru, a także rozważenie innych sposobów podniesienia poczucia bezpieczeństwa, takich jak nadzór sąsiedzki, lokalizacja drobnych usług i estetyzacja przestrzeni, która również ma istotny wpływ na kwestie popełnianych w przestrzeni publicznej wykroczeń.

Mieszkańcy zaznaczali również potrzebę skierowania większej ilości linii autobusowych, które obsługiwałyby Strzemieszyce z możliwością przesiadki w planowanym miejscu, a także zwiększenie częstotliwości pociągów.

Wnioski końcowe i rekomendacje dalszych działań

Strzemieszyce Wielkie są dzielnicą o bogatych walorach naturalnych i ciekawej historii. Wiąże się ona w znacznym stopniu z kolejną a także kulturą, z której dumni są mieszkańcy, chętnie i w szczególności dzieląc się najciekawszymi historiami. Strzemieszyce mają ogromne zaplecze społeczne i obywatelskie. Mieszkańcy są zaangażowaną grupą społeczną, zidentyfikowaną ze Strzemieszycami i w konsekwentny, godny podziwu sposób działają na rzecz polepszania jakości życia w swojej dzielnicy. Mają wiele własnych i wartościowych pomysłów a także inicjatywę by je realizować. Strzemieszyce są dzielnicą, w którą warto i należy inwestować, pamiętając przy tym o zachowaniu jej unikatowego, kameralnego charakteru. Dzielnica powinna zachować zielony, mieszkaniowy charakter, z niską intensywnością zabudowy. Warto podkreślać jej rekreacyjne i historyczne walory. Rekomendowane jest niwelowanie oddziaływania obecnych w okolicy zakładów przemysłowych, mając na uwadze jakość powietrza, a tym samym i życia mieszkańców w Strzemieszycach.

Priorytetowym działaniem – jeszcze przed realizacją tunelu - jest poprawa bezpieczeństwa i komfortu użytkownika okolic stacji, przede wszystkim odpowiednie oświetlenie przejścia przez tory kolejowe i jego rejonów. Mieszkańcy wskazywali na brak poczucia bezpieczeństwa i tym samym niechęć w użytkowaniu tych ważnych części dzielnicy. Prace wokół terenu PKP można podzielić na etapy, kierując się bezpieczeństwem mieszkańców, funkcjonalnością punktu przesiadkowego, a także atrakcyjnością parku o walorach rekreacyjnych i wypoczynkowych. Park przed placem po dawnym dworcu kolejowym w Strzemieszycach ma potencjał stać się miejscem, w którym chętnie będą spotykać się mieszkańcy.



A2P2 architecture & planning
ul. Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
(+ 48) 721 757 388
info@a2p2.pl