

Uwagi i wnioski dotyczące prezentowanej koncepcji – numer 6

Bardzo dziękujemy za wszystkie uwagi oraz propozycje wariantowe. Traktujemy je jako istotny głos na etapie koncepcji urbanistyczno-funkcjonalnej. Jednocześnie podkreślamy, że przedłożone opracowanie ma charakter koncepcji stanowiącej zbiór wytycznych przestrzennych dla dalszych etapów projektowych, dalszych rozwiązań koncepcyjnych poprzedzonych szczegółowymi analizami i badaniami a w szczególności dla opracowań budowlanych, wykonawczych oraz uzgodnień branżowych i formalnych prowadzonych przed właściwymi organami administracji architektoniczno-budowlanej. Poniżej przedstawiamy odpowiedzi do poszczególnych uwag, z zachowaniem układu przyjętego w formularzu.

A) Układ komunikacyjny

- a. Przeniesienie wjazdu/wyjazdu z parkingu podziemnego na jego południową stronę, a nie jak w koncepcji wzdłuż budynku dworca w celu ujednolicenia przestrzeni pomiędzy budynkiem a parkiem dworcowym.

Odpowiedź:

Proponowana zmiana lokalizacji rampy wjazdowej do garażu podziemnego stanowi interesujący wariant funkcjonalny, jednak w naszej ocenie prowadzi do odejścia od jednego z bardziej istotnych założeń koncepcji, tj. odsunięcia ruchu kołowego od frontu budynku dworca. Rozwiązanie przyjęte w opracowaniu nie jest przypadkowe – porządkuje relacje pomiędzy placem, dworcem i parkiem, a jednocześnie ogranicza możliwość nieuprawnionego przekraczania jezdni w miejscach do tego nieprzeznaczonych oraz wspiera uspokojenie ruchu poprzez celowe załamanie przebiegu ul. Dworcowej. Zmiana lokalizacji rampy oddziaływałaby również na układ parkingu podziemnego, w tym na jego efektywność przestrzenną i bilans miejsc postojowych. Dodatkowo wariant południowy wymagałby odrębnej, pogłębionej analizy włączenia do ruchu z ul. Dworcowej, w tym weryfikacji bezpieczeństwa manewrów, widoczności i potrzeby ewentualnego sterowania ruchem. Na etapie koncepcji urbanistycznej nie wykonywaliśmy szczegółowej analizy spadków terenu dla tego wariantu, a zagadnienie to – z uwagi na opadanie terenu w kierunku parku – ma istotne znaczenie dla poprawności technicznej rozwiązania. W związku z powyższym podtrzymujemy rozwiązanie przyjęte w koncepcji, wskazując jednocześnie, że postulowany wariant mógłby być przedmiotem odrębnych analiz w dalszej fazie opracowań projektowych.

- b. Przeniesienie ww. wjazdu pozwoli na przesunięcie postoju taxi oraz strefy K&R bliżej budynku dworcowego oraz symetryczne rozmieszczenie względem osi wyznaczonej przez dworzec oraz alejkę parkową. Pozwoli to na „naprostowanie” przebiegu ulicy Dworcowej (str. 2).

Odpowiedź:

Uwagę oceniliśmy jako zasadną wyłącznie przy założeniu łącznego rozpatrywania jej z postulatem zawartym w punkcie A.1. Zmiana lokalizacji wjazdu wpływa bowiem bezpośrednio na przebieg ul. Dworcowej, układ strefy taxi oraz K&R, a także na kompozycję przestrzeni frontowej

dworca. Z uwagi na to, że nie przyjęliśmy zmiany wskazanej w punkcie A.1, nie wprowadziliśmy również postulowanej korekty w tym zakresie. Temat może zostać ponownie przeanalizowany w kolejnej fazie opracowań, jeżeli Zamawiający zleci wykonanie wariantowej analizy układu drogowego i parkingu podziemnego.

- c. Ze względu na niskie natężenie ruchu nie widzę konieczności budowy ronda u zbiegu ulic Kolejowej oraz Fabrycznej. Warto rozważyć jego budowę w przypadku, gdyby Miasto planowało budowę łącznika ulic Kolejowej oraz 1 Stycznia – wtedy dobrym rozwiązaniem, uspokajającym ruch pojazdów, będzie budowa 4-włotowego ronda w zbiegu Kolejowej, Fabrycznej, Benickiej oraz 1 Stycznia (str. 4).

Odpowiedź:

Rondo w koncepcji zostało przyjęte jako element uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa w obszarze wzmożonego obciążenia komunikacyjnego. Na etapie prac koncepcyjnych, przy uwzględnieniu nowych funkcji wprowadzanych w obrębie terenu opracowania, przyjęliśmy wariant zakładający wzrost intensywności ruchu i – po wstępnych konsultacjach z przedstawicielami zarządcy drogi – przyjęliśmy rozwiązanie rondowe jako zasadne kierunkowo. Jednocześnie zgadzamy się, że docelowa weryfikacja tego rozwiązania wymaga szczegółowych analiz ruchowych i powinna zostać przeprowadzona na etapie opracowań branży drogowej, z uwzględnieniem docelowych parametrów sieci ulicznej i ewentualnych przyszłych powiązań komunikacyjnych miasta.

- d. Postuluję o usunięcie z koncepcji odcinka ulicy „bez nazwy” pomiędzy ulicami Dworcową a Fabryczną. W dostępnych archiwalnych mapach i zdjęciach lotniczych (przynajmniej do lat 50. ubiegłego wieku) wspomniany fragment dzisiejszej ulicy Konstytucji 3 Maja nie istniał. Rezygnacja z tego odcinka pozwoli wyprowadzić ruch kołowy z de facto środka przestrzeni zielonej i skierować go na ulicę Fabryczną, Kolejową i Dworcową o dobrych parametrach technicznych (str. 5).

Odpowiedź:

Nie podzielamy tej propozycji. W przedstawionej koncepcji przedmiotowy odcinek pełni istotną funkcję urbanistyczną i komunikacyjną, stanowiąc element budowy osi widokowych oraz logicznego podziału pomiędzy częścią parkową a częścią miejską i funkcjonalną założenia. Jego likwidacja skutkowałaby koniecznością rezygnacji z części przyjętego programu, w tym z dwóch budynków wielorodzinnych domykających przestrzeń nowo powstałej alei, a także osłabiłaby możliwość alternatywnego powiązania komunikacyjnego pomiędzy ul. Kolejową, ul. Fabryczną i ul. Konstytucji 3 Maja. Przyjęte przez nas rozwiązanie zakłada, że zabudowa wielorodzinna przy alei oraz towarzyszące jej funkcje usługowe budują miejski charakter przestrzeni i stanowią bufor pomiędzy strefą MZK a częścią rekreacyjną. Rezygnacja z tej struktury powiększałaby obszar zieleni w sposób nieproporcjonalny do zamierzenia urbanistycznego i osłabiała czytelność głównego założenia kompozycyjnego. Z tych względów opiniujemy proponowaną zmianę negatywnie.

- e. Cały obszar poddany rewitalizacji powinien być wyłączony z ciężkiego ruchu kołowego, z wyłączeniem pojazdów zaopatrzenia do punktów handlowo-usługowych w okolicy. Projektowane ulice nie powinny być zbyt szerokie, jednak na tyle szerokie aby móc prowadzić bezpieczny ruch pojazdów komunikacji miejskiej.

Odpowiedź:

Przedstawioną koncepcję opracowaliśmy właśnie w oparciu o wskazane założenia. W projekcie dążyliśmy do ograniczenia ruchu ciężkiego w obrębie terenów przydworcowych, przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnej obsługi komunikacji publicznej oraz zaopatrzenia funkcji usługowych. Parametry projektowanych ulic i placów zostały przyjęte w sposób zapewniający bezpieczny przejazd autobusów i pojazdów obsługi, bez nadmiernego rozbudowywania przekrojów komunikacyjnych.

B) Transport publiczny

- a. Parking samochodowy wybudowany przez Miasto oraz PKP PLK nie jest w żaden sposób połączony z centrum przesiadkowym ani budynkiem dworca w sposób optymalny dla osób z niepełnosprawnościami (wg koncepcji miejsca postojowe w rogu z dala od połączenia z chodnikiem) oraz pieszych, zwłaszcza spieszących się na pociąg (str. 2/3).

Odpowiedź:

Uwagę uznaliśmy za zasadną i wprowadziliśmy odpowiednią korektę. Jednocześnie należy podkreślić, że koncepcję urbanistyczną opracowano w skali 1:500, w której zapisuje się przede wszystkim główne założenia przestrzenne i funkcjonalne. Szczegółowe rozwiązania w zakresie ciągów pieszych, połączeń bez barier architektonicznych, spadków oraz lokalizacji przejść i dojść powinny zostać dopracowane na etapie projektu budowlanego i wykonawczego.

- b. W obecnym opracowaniu przystanek autobusowy na ulicy Kolejowej znajduje się w bramie zakładu opieki zdrowotnej.

Odpowiedź:

Uwagę uwzględniliśmy. Lokalizację przystanku autobusowego przesunęliśmy w kierunku północnym, wykorzystując korektę usytuowania miejsc parkingowych oraz likwidację jednego z wjazdów do wcześniej proponowanego parkingu. Dzięki temu przystanek nie koliduje z dojazdem do zakładu opieki zdrowotnej i funkcjonuje w bardziej czytelnej relacji do ciągów pieszych.

- c. Miejsca postojowe dla autobusów wzdłuż ulicy Kolejowej (11 miejsc) proponuję przeorganizować w parking z wydzielonym zjazdem, gdzie autobusy będą parkowały równolegle do ulicy. Zwiększy to bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i wyeliminuje konieczność wykonywania manewru cofania przez te duże pojazdy. Parking ten powinien służyć wyłącznie pojazdom przewoźników prywatnych oczekujących na kursy z centrum przesiadkowego bądź zorganizowaną wycieczkę. Autobusy MZK na postój powinny wybierać zajezdnię MZK (str. 3).

Odpowiedź:

Dziękujemy za tę uwagę. Jest ona zasadna i została uwzględniona. W aktualizacji koncepcji wprowadziliśmy korektę układu stanowisk autobusowych przy ul. Kolejowej, dostosowując go do rozwiązania równoległego do jezdni. Korekta poprawia bezpieczeństwo ruchu oraz eliminuje niepożądany manewr cofania. Jednocześnie uporządkowaliśmy funkcję tych miejsc jako stanowisk dla przewoźników oczekujących poza zasadniczą obsługą zajezdni MZK.

- d. Stacja ładowania autobusów elektrycznych powinna zostać przesunięta na północ oraz włączona w teren zajezdni MZK. Zwolnione miejsce można wykorzystać do rozbudowy parkingu o kolejne 6-7 miejsc postojowych (str. 3).

Odpowiedź:

Lokalizacja stacji ładowania autobusów elektrycznych jest obecnie przedmiotem odrębnej procedury administracyjnej i z tego względu stanowi uwarunkowanie stałe, niezależne od analiz prowadzonych w ramach niniejszej koncepcji. W związku z tym nie wprowadziliśmy postulowanej zmiany lokalizacji.

C) Ruch piesz i rowerowy

- a. W koncepcji należy uwzględnić budowę ciągów rowerowych wzdłuż ulic Fabrycznej, Kolejowej i Dworcowej oraz ich skomunikowanie z istniejącymi ciągami w okolicy, najważniejszymi budynkami oraz miejscami postoju dla rowerów i hulajnóg. Dla zachowania ciągłości i wygody jazdy wszystkie przecięcia ścieżek i jezdni powinny być przejazdami dla rowerów, nie przejściami dla pieszych.

Odpowiedź:

Przyjęliśmy tę uwagę jako zasadną w warstwie kierunkowej i uzupełniliśmy opis techniczny jak również planszę Z2.1 – SCHEMAT KOMUNIKACYJNY o stosowne KOREKTY. Zaznaczamy jednak, że rozwiązania tego typu należą do poziomu uszczegółowienia właściwego dla projektu drogowego i wykonawczego. Koncepcja urbanistyczna w skali 1:500 określa główne relacje funkcjonalno-przestrzenne, natomiast szczegółowe rozwiązania dotyczące przebiegu dróg rowerowych, ich szerokości, sposobu przekraczania jezdni oraz powiązań z istniejącą siecią powinny zostać dopracowane na dalszym etapie opracowań.

- b. Bezpośrednio przy budynku dworca oraz centrum przesiadkowego powinno powstać więcej miejsc do parkowania rowerów, ewentualnie dodatkowo wydzielone miejsce do pozostawiania hulajnóg miejskich (str. 2).

Odpowiedź:

W samej koncepcji urbanistycznej nie wskazywaliśmy szczegółowych lokalizacji elementów małej architektury obsługujących jednoślady. Standardowo tego typu elementy precyzuje się na etapie projektu budowlanego i wykonawczego. Jednocześnie uzupełniliśmy opis koncepcji o wytyczne

podkreślające znaczenie takich miejsc w bezpośrednim sąsiedztwie dworca i centrum przesiadkowego.

- c. Ciągi piesze o przewidywanym największym potoku ruchu powinny być poszerzone. Przy ich projektowaniu należy uwzględnić naturę człowieka, zwłaszcza spieszącego się, który będzie chciał pokonać dystans najkrótszą drogą. Pozwoli to na uniknięcie wydeptywania skrótów w przestrzeni parkowej, a dodatkowe wyznaczenie przejść dla pieszych zapobiegnie przechodzeniu przez jezdnię w miejscach do tego niedozwolonych.

Odpowiedź:

Uwagę uwzględniliśmy w warstwie założeń urbanistycznych. Główny kierunek ruchu pieszego został w koncepcji ukształtowany jako przedłużenie ul. Konstytucji 3 Maja w formie szerokiej alei pieszej, a ciągi prowadzone od strony ul. Fabrycznej zostały rozprowadzone promieniście w kierunku dworca. Połączenia pomiędzy ciągami zaprojektowaliśmy z uwzględnieniem naturalnych kierunków przemieszczania się użytkowników. Szczegółowe szerokości ciągów, lokalizacje przejść dla pieszych i rozwiązania techniczne zostaną doprecyzowane na etapie dalszych opracowań projektowych.

D) Zagospodarowanie przestrzeni i jej zabudowa

- a. Teren po byłym baraku i pocztu dworcowej pomiędzy budynkiem dworca PKP a nastawnią KR można przeznaczyć na zabudowę handlowo-usługową, siedzibę instytucji samorządowych lub pozarządowych. Równocześnie wzdłuż ulicy Dworcowej można stworzyć 10 miejsc parkingowych dla tej zabudowy (str. 1).

Odpowiedź:

Nie podzielamy tej propozycji. Wskazany teren stanowi obecnie istotny pas zieleni pełniący rolę bufora akustycznego i krajobrazowego dla pobliskiego Skweru Żołnierzy Wyklętych, a ponadto jest wyniesiony wysoko względem poziomu ul. Dworcowej. Z punktu widzenia kompozycji urbanistycznej oraz logiki obsługi funkcjonalnej nie rekomendujemy sytuowania w tym miejscu dodatkowej zabudowy usługowej czy biurowej. Priorytetem pozostaje uporządkowanie i aktywizacja podstawowej strefy dworca oraz przestrzeni bezpośrednio związanych z głównymi osiami ruchu i koncentracji użytkowników. W naszej ocenie wprowadzanie kolejnego zespołu funkcjonalnego w oddaleniu od tych stref nie tworzyłoby spójnej struktury przestrzennej ani nie dawałoby dostatecznego uzasadnienia ekonomicznego.

- b. Na etapie koncepcji warto przemyśleć przejęcie/wykup części działki nr 691 - od budynku dworca aż za planowaną siedzibę MZK od PKP. Mam na myśli obszar pomiędzy obecną granicą planu zagospodarowania a torem nr 5 stacji Krotoszyn. Dodatkowo, wyburzenie pustostanów i wyrównanie terenu po magazynach, rampie kolejowej zwiększy spójność i wizualną atrakcyjność terenu. Dodatkowo teren ten odgrodzić na całej długości od torów stacyjnych stacji Krotoszyn, co zwiększy bezpieczeństwo podróżnych i osób postronnych przebywających w obrębie torów, np. dzieci chcące zobaczyć nadjeżdżający pociąg (str. 3/4).

Odpowiedź:

Rozumiemy, że autor miał na myśli szereg działek rozpoczynających się od numeru 691. Teren ten wykracza ona poza zakres niniejszego opracowania i wymagałaby odrębnych działań inwestycyjnych oraz własnościowych po stronie Zamawiającego. Wskazany teren nie został objęty zakresem zlecenia, a ewentualne przejęcie lub uporządkowanie obszarów przyległych do torów kolejowych wymagałoby uprzednich uzgodnień z właścicielem i zarządcą infrastruktury.

- c. Idąc krok dalej, można rozważyć wyburzenie obecnego budynku NZOZ Kol-med i przenosząc go w przestrzeń wspomnianą w punkcie D1. Zwiększy to przestrzeń do zagospodarowania i ujednolici teren około-dworcowy. Powstały plac można przekształcić w teren zielony bądź parking dla taksówek. Przejęcie wspomnianej części działki nr 691 pozwoli wyprostować granicę objętą rewitalizacją, lepszym wykorzystaniem dodatkowego terenu oraz jego uporządkowaniem/ujednoliceniem wysokości gruntu względem otoczenia (str. 2).

Odpowiedź:

Budynek NZOZ jest własnością prywatną. Postulat ten nie stanowi podstawy do rozstrzygnięć na etapie koncepcji urbanistycznej. Ewentualna likwidacja lub relokacja NZOZ wiąże się z decyzjami o dużej wadze społecznej, funkcjonalnej i formalnej, niezależnymi od niniejszego opracowania oraz wymagającymi odrębnych uzgodnień właścicielskich, programowych i administracyjnych.

- d. Również w celu ujednolicenia terenu i własności działek proponuję przejęcie (jeśli to nie teren Miasta) działek przy ulicy Fabrycznej, na których mieszczą się garaże i klub motocyklowy. Uwolnienie tego obszaru można przeznaczyć na dodatkowe 18 miejsc parkingowych (np. większość z nich dla byłych właścicieli w ramach rekompensaty) oraz powiększenie terenu zajezdni MZK (str. 7).

Odpowiedź:

Zagadnienie to jest bezpośrednio zależne od stanu własności nieruchomości i uzgodnień z ich użytkownikami. Teoretycznie mogłoby ono wpłynąć na układ parkingowy lub funkcjonowanie terenu MZK, jednak wymagałoby odrębnej ścieżki decyzyjnej i na obecnym etapie nie znajduje dostatecznego uzasadnienia funkcjonalnego. Przyjęta koncepcja funkcjonowania MZK została uzgodniona z przedstawicielami zakładu, natomiast istniejące garaże pełnią obecnie również funkcję parkingową dla ich właścicieli. Ewentualny wykup tych działek mógłby okazać się ekonomicznie nieuzasadniony.

- e. Koncepcja budowy bloków mieszkalnych we wskazanym miejscu może ingerować w spójność planowanego terenu zielonego. W mojej ocenie 2 z tych budynków powinny zamykać zabudowę ulicy Fabrycznej w miejscu dzisiejszego dworca autobusowego oraz kortu tenisowego. Kolejny blok można postawić w okolicy budynku KRUS, zajezdni MZK oraz istniejącego parkingu. Przy wspomnianej likwidacji ulicy „bez nazwy” otworzyłoby to park dworcowy na północ, wyprowadziło ruch samochodów z jego środka oraz wizualnie powiększyło obszar spójnego terenu zielonego. Dodatkowo ograniczy to chaos przestrzenny, a także uzupełni to obraz samotnego budynku KRUS po zachodniej stronie ulicy Fabrycznej (str. 5/6).

Odpowiedź:

Uwagę należy rozpatrywać łącznie z postulatem likwidacji nowoprojektowanego odcinka ulicy, do którego odnieśliśmy się w części A.4. Proponowane przestawienie budynków mieszkalnych pozostaje w sprzeczności z głównymi założeniami kompozycyjnymi koncepcji i w naszej ocenie osłabiłoby zarówno funkcjonalność, jak i docelowy charakter miejsca. Przyjęty układ zabudowy współtworzy czytelny podział na część zieloną oraz część miejską, stanowi bufor pomiędzy obszarem MZK a strefą rekreacji i wspiera aktywizację alei poprzez wprowadzenie usług towarzyszących.

- f. Budynki usługowe zlokalizowane przy głównej alejce w miejscu ulicy Konstytucji 3 Maja powinny być możliwie dobrze wkomponowane w przestrzeń parku.

Odpowiedź:

Zgadzamy się z tym założeniem. Przedstawiona koncepcja urbanistyczna wskazuje kierunek lokalizacji funkcji, natomiast ich uszczegółowienie na dalszych etapach projektowych powinno uwzględniać wysoką jakość architektoniczną, odpowiednią skalę, materiały i sposób wpisania zabudowy usługowej w otoczenie parkowe.

E) Dziedzictwo i elementy historyczne

- a. Jeśli wieża wodna nie jest zabytkiem wpisanym do rejestru a jej walory architektoniczne oraz stan techniczny są na tyle dobre, to należy ten obiekt wyremontować, zabezpieczyć i wpisać do rejestru. W przeciwnym razie wyburzyć i w nawiązaniu do punktu D2 stworzyć oraz zagospodarować większą przestrzeń blisko budynku dworca (str. 2).

Odpowiedź:

Wspomniana wieża ciśnień nie została objęta zakresem opracowania. Stoimy na stanowisku, że obiekty tego typu – o ile nie stanowią zagrożenia dla życia i zdrowia oraz nie kolidują z planowanym zagospodarowaniem – powinny być traktowane jako istotny element lokalnego krajobrazu i nośnik historii miejsca. W naszej ocenie brak jest przesłanek, które uzasadniałyby ingerencję w ten obiekt w ramach niniejszej koncepcji. Rekomendujemy jego pozostawienie oraz ewentualne rozważenie przyszłej adaptacji w odrębnym procesie inwestycyjnym.

- b. Dodatkowe wyeksponowanie kolejki wąskotorowej (o ile jej tory faktycznie biegły w tym miejscu) poprzez odtworzenie przebiegu torów kolejki w kierunku północnym w formie wyróżniającej się nawierzchni bądź atrapy torowiska w formie chodnika w możliwie największym fragmencie na terenie objętym rewitalizacją (str. 2/3/4).

Odpowiedź:

Kolejka wąskotorowa została w koncepcji zachowana jako istniejący, rozpoznawalny element dziedzictwa miejsca. Nie znajdujemy natomiast wystarczającego uzasadnienia dla sztucznego wydłużania lub odtwarzania przebiegu torów w formie dodatkowych nawierzchni czy atrap,

zwłaszcza że rozwiązanie takie kolidowałoby z przyjętym układem urbanistycznym i przebiegiem projektowanej drogi stanowiącej wyjazd z centrum przesiadkowego.

- c. W miejscu parku dworcowego oraz dzisiejszego dworca autobusowego znajdował się stadion/boisko, zapewne jako część dawnych koszar dworcowych w Krotoszynie. Proponuję, jak w przypadku wąskotorówki, fragmentarycznie wyróżnić granice tego obiektu w formie alejek parkowych lub „placu społecznego”.

Odpowiedź:

Przywołana informacja wymaga uprzedniego potwierdzenia źródłowego. Na etapie opracowania koncepcji nie otrzymaliśmy materiałów potwierdzających historyczne istnienie stadionu w tym miejscu. Wątek ten może stanowić interesujący kierunek dalszych analiz historycznych w zależności od wagi i podstaw opracowań historycznych. Wprowadziliśmy odpowiednią wzmiankę do opisu koncepcji jako rekomendację do rozpoznania na dalszych etapach, w razie potrzeby również z udziałem badań archiwalnych lub archeologicznych.

- d. W pobliżu parku znajduje się szkoła, która przez dekady kształciła ceramików miejscowego Zakładu Ceramiki Budowlanej. Proponuję, aby w przestrzeni parku stworzyć/odtworzyć (we współpracy z ZSP1) wystawę prac uczniów opisanych bądź zachowanych w archiwum szkoły, np. w formie betonowej dla większej trwałości ekspozycji.

Odpowiedź:

W naszej ocenie przekazana propozycja daje realną możliwość zaangażowania lokalnej społeczności oraz budowania tożsamości miejsca. Wprowadziliśmy w części opisowej i możliwości podjęcia dyskusji we wskazanym kierunku.

F) Zieleń miejska i retencja

- a. Planowany zbiornik wodny na skwerze Żołnierzy Wyklętych może pełnić rolę zbiornika magazynującego (osadnika) na deszczówkę z rejonu ulic na północny-wschód od skweru. Dobrze byłoby zasilać ten zbiornik także wodą deszczową zbierającą się pod wiaduktem kolejowym w ciągu ulicy Kobylińskiej z użyciem przepompowni lub przebudową istniejącej infrastruktury deszczowej. Woda z tego zbiornika może służyć służbom miejskim do podlewania zasadzonych roślin na terenie parku (str. 1).

Odpowiedź:

Propozycję oceniamy jako merytorycznie interesującą. Zagadnienia związane z gospodarowaniem wodami opadowymi wymagają jednak bezwzględnie dalszego procedowania na podstawie warunków technicznych, uzgodnień z gestorem sieci wodociągowo-kanalizacyjnej oraz stanowisk właściwych organów administracji. Koncepcja wskazuje kierunkowo możliwość zastosowania rozwiązań retencyjnych, natomiast szczegółowy sposób zasilania, magazynowania i wykorzystania wód opadowych powinien zostać rozstrzygnięty na etapie branżowym. Odpowiednie zapisy rekomendacyjne wprowadziliśmy do opisu koncepcji.

- b. Koncepcja obejmuje prawie 7 ha terenu bogatego w drzewa, krzewy, kwiaty, trawniki i ciągi pieszo-rowerowe. Tutaj uwaga na przyszłość. Apeluję o zwiększenie zatrudnienia w odpowiedniej spółce miejskiej zajmującej się utrzymaniem porządku o osoby z odpowiednią wiedzą, które będą wiedziały jak dbać o roślinność i nie kaleczyć drzew poddawanych przycince czy zapobiegać zachwaszczaniu nawierzchni chodników. Dobitym przykładem tego jak służby porządkowe biorą do serca zadanie pielęgnacji są okaleczone drzewa w ciągu ulicy Konstytucji 3 Maja. Wiem, że zajmuje się tym starostwo powiatowe, ale większość mieszkańców nie widzi różnicy pomiędzy własnością gminy, powiatu i PKP, dlatego zazwyczaj się słyszy o tym jak to miasto nie dba o stan dróg, drzew czy wyglądu budynku dworca PKP.

Odpowiedź:

Dziękujemy za tę opinię. Podzielamy pogląd, że jakość późniejszego utrzymania zieleni i przestrzeni publicznych ma zasadnicze znaczenie dla powodzenia całego przedsięwzięcia. Kwestia organizacji utrzymania, standardów pielęgnacji i zasobów kadrowych pozostaje jednak po stronie właściwych zarządców i nie stanowi przedmiotu niniejszej koncepcji projektowej. Traktujemy tę uwagę jako istotny głos eksploatacyjny, który powinien zostać uwzględniony przez Zamawiającego na etapie przygotowania modelu utrzymania inwestycji.

- c. Cały obszar koncepcji można objąć monitoringiem miejskim i nowoczesnym oświetleniem LED w celu ograniczenia aktów wandalizmu, kradzieży czy zniszczenia mienia. Podniesie to też bezpieczeństwo osób poruszających się po tym terenie w godzinach wieczornych i nocnych.

Odpowiedź:

Uwagę uznaliśmy za zasadną. W opisie koncepcji uzupełniliśmy zapisy wskazujące na potrzebę uwzględnienia monitoringu i oświetlenia jako istotnych elementów bezpieczeństwa użytkowników. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie – w tym strefy doświetlenia, zasięgi kamer, wzajemne przesłanianie przez zielen i elementy zabudowy oraz standard techniczny – powinny zostać przeanalizowane na etapie dalszych opracowań projektowych, w uzgodnieniu z Zamawiającym i z uwzględnieniem uwarunkowań finansowych.

G) Budynek dworca i centrum przesiadkowego

- a. Warto rozważyć przeniesienie wejścia do parkingu podziemnego/miejsca ukrycia na teren placu dworcowego, np. w jego wschodnią część. Podróżni wychodzący z przejścia podziemnego powinni w możliwie najkrócej przemieścić się do strefy K&R, taksówek i obu części ulicy Dworcowej. Dodatkowo podczas ewentualnego ataku odsunięcie wjazdu oraz wejścia do tego parkingu od budynku dworca nie utrudni jego opuszczenia/ewakuacji w przypadku uszkodzenia/zniszczenia budynku dworca w wyniku ataku militarnego. Wejście do tego miejsca schronienia powinno być skierowane w stronę najbliższej zabudowy mieszkalnej i umieszczone możliwie blisko ich sąsiedztwa. Proszę o nieingerowanie w bryłę dworca, jako przykładu architektury modernizmu w naszym mieście (str. 2).

Odpowiedź:

Przyjęte w koncepcji wejście do parkingu podziemnego zlokalizowaliśmy bezpośrednio przy froncie dworca, co zapewnia bardzo bliskie powiązanie ze strefą K&R oraz taxi. Rozwiązanie to opracowaliśmy z poszanowaniem istniejącej bryły dworca i bez ingerencji w jej zasadniczy charakter architektoniczny. Jednocześnie w części wschodniej placu przewidzieliśmy drugie wyjście z poziomu parkingu. Podkreślamy jednak, że jest to rozwiązanie koncepcyjne, które nie było na tym etapie uzgadniane z rzeczoznawcą ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych ani z innymi właściwymi specjalistami branżowymi. W przypadku kontynuacji prac projektowych zagadnienia związane z ewakuacją, bezpieczeństwem użytkowania oraz funkcją miejsca ukrycia będą wymagały odrębnej weryfikacji i uszczegółowienia.

- b. Centrum przesiadkowe jest zlokalizowane w dobrym miejscu, ale mam kilka uwag do jego funkcjonalności. Omawiane wyżej usunięcie projektowanej ulicy pozwoli na lekkie przesunięcie budynku poczekalni na północ oraz stworzy wydzieloną przestrzeń tylko dla pojazdów komunikacji zbiorowej. Pomiędzy miejscami postojowymi proponuję poprowadzić przejście dla pieszych aż do wyspy z kolejką wąskotorową. Dodatkowo rozbudować centrum przesiadkowe o trzeci peron jako przystanek przelotowy dla autobusów miejskich bądź normalny peron z dwoma miejscami, wraz z jego zadaszeniem przy jednoczesnej rezygnacji z projektowanego przystanku zlokalizowanego przy dzisiejszym budynku NZOZ. Przystanek przy placu dworcowym można pozostawić jako zapasowe miejsce postojowe w przypadku oczekiwania na wjazd na peron centrum przesiadkowego (str. 2).

Odpowiedź:

W nawiązaniu do odpowiedzi udzielonej w części A wskazujemy, że postulowana likwidacja nowoprojektowanej ulicy nie została przez nas zaakceptowana, ponieważ ulica ta pełni również funkcję wyjazdu z centrum przesiadkowego i stanowi istotny element całego założenia urbanistycznego. W naszej ocenie – również po konsultacjach z przedstawicielami instytucji miejskich uczestniczących w analizie opracowania – centrum przesiadkowe z czterema stanowiskami autobusowymi jest wystarczające dla przyjętego programu funkcjonalnego. Obsługa autobusów miejskich została rozwiązana poprzez zatokę zlokalizowaną przy projektowanej alei oraz drugi przystanek w rejonie NZOZ. Uwagę dotyczącą czytelnego oznaczenia przejść dla pieszych w obrębie posadzki uznaliśmy za zasadną i wprowadziliśmy odpowiednią korektę.

H) Błędy wymagające uzupełnienia w koncepcji

- a. Brak naniesionego zjazdu z ulicy Dworcowej do budynku nastawni KR (str. 1).

Odpowiedź:

Uwagę uwzględniliśmy. W dokumentacji nanieśliśmy odpowiednią korektę.

- b. Brak naniesionego przejścia w poziomie szyn łączącego perony stacji Krotoszyn z ulicą Kolejową, z włączeniem w planowane ciągi komunikacyjne (str. 3).

Odpowiedź:

Uwagę uwzględniliśmy. W dokumentacji nanieśliśmy odpowiednią korektę.

- c. Brak naniesionego parkingu dla rowerów zlokalizowanego przy ww. przejściu na perony. Miejsce to należy skomunikować w kierunku centrum miasta (str. 3).

Odpowiedź:

Parking rowerowy stanowi element małej architektury, który nie figuruje na pozyskanej od Zamawiającego mapie zasadniczej i co do zasady podlega uszczegółowieniu na dalszym etapie prac projektowych, po wykonaniu szczegółowej inwentaryzacji stanu istniejącego. Jednocześnie uwagę tę wprowadziliśmy do opisu koncepcji jako wytyczną do uwzględnienia w kolejnych fazach opracowania.