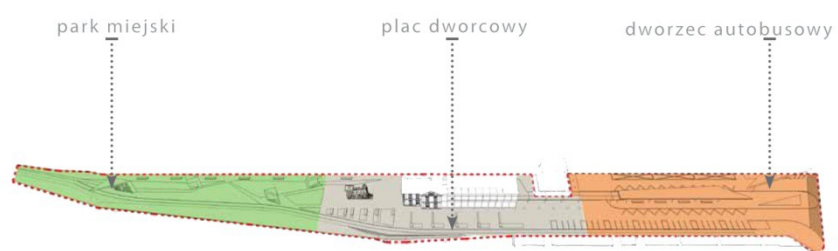


**KONKURS
NA OPRACOWANIE URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ
KONCEPCJI „ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO
W CIESZYNIE”**



FUNKCJA



CZĘŚĆ URBANISTYCZNA

Opis Istniejącego stanu zagospodarowania

Teren opracowania znajduje się w północnej części miasta w bezpośrednim sąsiedztwie centrum, jednak jest trudno dostępny komunikacyjnie. Podłużna działka z dworcem w części centralnej wyraźnie dzieli się na trzy części. Zachodnią część terenu objętego zakresem opracowania stanowi nieuporządkowana zieleń, tędy również prowadzi najkrótsza droga z dworca PKP do Czeskiego Cieszyna. Centralną część terenu stanowi obiekt dworca PKP wraz z parterowy budynkiem o konstrukcji z muru pruskiego. Wschodnią część terenu zajmuje dworzec autobusowy wraz z przystankiem MZK. Od południa biegnie droga dojazdowa wraz z licznymi miejscami postojowymi. Wszystkie trzy fragmenty ze względu na swój zły stan wymagają uwagi i rewitalizacji.

Przedmiotowy teren jest dostępny dla komunikacji samochodowej, zarówno indywidualnej, jak i zbiorowej, jedynie od strony wschodniej – ul. Bobreckiej. Od zachodu i południa istnieją istotne dojścia piesze.

Celem naszego projektu jest zintegrowanie poszczególnych części, ich rewitalizacja i zapewnienie optymalnego wykorzystania terenu. Planuje się wydobycie i podkreślenie charakteru poszczególnych stref oraz wzmocnienie wzajemnie łączących je relacji funkcjonalno – przestrzennych.

Opis projektowanego stanu zagospodarowania

Nadrzędnym celem przedstawionego projektu jest stworzenie spójnej koncepcji dla Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego, połączonego z wysokiej jakością przestrzenią publiczną. Budynek istniejącego dworca wraz z projektowaną rozbudowaną infrastrukturą Węzła Przesiadkowego, zlokalizowane na placu dworcowym stanowią element scalający funkcjonalnie poszczególne strefy danego terenu: dworzec autobusowy i park miejski.

Na terenie dworca zaprojektowano podłużną wiatę zapewniającą schronienie dla podróżnych, oraz wyraźnie oddzielającą teren dworca od ul. Hajduka. Po południowej stronie wiaty zostały zlokalizowane przystanek MZK oraz 2 miejsca dla wysiadających dla komunikacji ponadlokalnej, natomiast od północy, na terenie dworca autobusowego, zostały zaprojektowane 3 stanowiska dla wysiadających dla komunikacji ponadlokalnej oraz 3 miejsca postojowe.

Projektuje się połączenie szklaną przewiązką wiaty dworca autobusowego z budynkiem obsługującym węzeł przesiadkowy, sugerując podróżnym kierunek ruchu i pozwalającą wygodnie dotrzeć do budynku.

Powiązanie komunikacyjne dworca autobusowego z istniejącym układem ul. Bobreckiej zostało rozwiązane w formie skrzyżowania. Decyzja o rezygnacji z ronda wynika ze spokojnego charakteru ulicy oraz dostępności ul. Hajduka, która jest obsługiwana jedynie przez mieszkańców, użytkowników dworca i komunikację

zbiorową. Implementacja ronda w prezentowanym rozwiązaniu jest możliwa lecz ze względu na uspokojony charakter ruchu wydaje się zbędna.

Część ul. Hajduka przebiegająca wzdłuż budynku węzła przesiadkowego została przekształcona w ciąg pieszo jezdny, dostępny jedynie dla pojazdów uprzywilejowanych, tu także znajduje się postój taksówek. Przestrzeń ta staje się w ten sposób częścią atrakcyjnego placu dworcowego, zatopionego w zieleni, mogącego pełnić rolę miejskiej agory, przestrzeni dla wszelakich ekspozycji oraz miejsca spotkań i odpoczynku dla podróżnych. Na obszarze bunkra przewiduje się umieszczenie odrestaurowanej lokomotywy.

Część parkowa została połączona z placem dworcowym. Wewnątrz zaprojektowano 4 trójkątne wielofunkcyjne pawilony ekspozycyjne – wiaty, pozwalające wprowadzić przestrzeń sztuki do parku.

Projektowana dwukierunkowa ścieżka rowerowa przebiega bezkolizyjnie południową częścią zadanego terenu, łącząc park miejski, plac dworcowy i ul. Hajduka.

Zestawienie powierzchni

Powierzchnia terenu ok:	10 458 m ²
Powierzchnia zabudowy projektowanych obiektów budowlanych:	550 m ²
Powierzchnia zabudowy istniejących obiektów budowlanych:	400 m ²
Powierzchnia placów i chodników	4 388 m ²
Powierzchnia parku ok:	2 700 m ²
Powierzchnia dróg:	2 000 m ²
Powierzchnia parkingów:	420 m ²

Zakres uzgodnień

Ze względu na położenie na terenie znajdującym się na terenie stanowiącym własność kolei niezbędne jest uzgodnienie z Kolejowym Zespołem Uzgadniania Dokumentacji.

CZĘŚĆ ARCHITEKTONICZNO – BUDOWLANA

Opis funkcjonalny

Budynek zintegrowanego węzła przesiadkowego zaprojektowano w przedłużeniu wiat peronowych w miejscu parterowej części z murem pruskim jako funkcjonalne dopełnienie istniejącego, zabytkowego, piętrowego dworca PKP. Całość stanowi zwarty i jednorodny kompleks, przyjazny dla podróżnych i zapewniający łatwą komunikację pomiędzy pracownikami dworca PKP oraz PKS. Obiekt zaprojektowano jako dwukondygnacyjny, połączony funkcjonalnie wewnątrz z budynkiem dworca PKP.

Parter projektowanego budynku stanowi otwarta na plac strefa przeznaczona dla obsługi podróżnych zawierająca kasy biletowe PKP/PKS, informację, zaplecze sanitarne, poczekalnie i drobne usługi (kawiarnia, salonik prasowy, wypożyczalnia

rowerów). Na piętrze zaprojektowano poczekalnię przeznaczoną dla podróżnych z dłuższym czasem oczekiwania, kawiarnię oraz biuro podróży, zaprojektowano także część administracyjną obsługującą PKP i PKS oraz pomieszczenie śniadaniowe dla kierowców. Zachodnia elewacja dworca PKP została wzbogacona ażurową konstrukcją przeznaczoną pod zielenią pnącą.

Dane charakterystyczne budynku:

Powierzchnia zabudowy dworca PKP:	180 m ²
Powierzchnia zabudowy projektowanego obiektu:	370 m ²
Powierzchnia zabudowy łącznie:	550 m ²
Kubatura dworca PKP:	1 854 m ³
Kubatura projektowanego obiektu:	3 325 m ³
Kubatura łącznie:	5 179 m ³
Wysokość dworca PKP:	11,98 m ²
Wysokość projektowanego obiektu:	8,44 m ²

Zestawienie powierzchni:

PARTER		
lp	nazwa pom.	pow. [m2]
0.1	Hol główny	198,37
0.2	Kasy PKS / Informacja	15,06
0.3	Pom. poczekalnicowe	5,37
0.4	Klatka schodowa KL2	18,23
0.5	Usługa - prasa	22,58
0.6	Kasy PKP / Informacja	15,06
0.7	Pom. ochrony	5,37
0.8	Komunikacja	11,21
0.9	Klatka schodowa KL1	18,50
0.10	Komunikacja	13,60
0.11	Umywalnia męska	4,62
0.12	WC męski	6,00
0.13	WC NP	3,43
0.14	Umywalnia damska	4,62
0.15	WC damski	6,00
0.16	Kawiarnia	21,75
0.17	Kawiarnia	40,55
0.18	Zaplecze kawiarni	6,77
0.19	Klatka schodowa	10,31
0.20	Wypożyczalnia rowerów	34,97
0.21	Serwis techniczny	20,98
	razem	483.350000

I PIĘTRO		
lp	nazwa pom.	pow. [m2]
1.1	Klatka schodowa KL1	19,24
1.2	Komunikacja	19,41
1.3	Komunikacja	6,98
1.4	Pom. biurowe	15,47
1.5	Komunikacja	17,58
1.6	Komunikacja	6,60
1.7	WC pracowników	5,57
1.8	Pom. socjalne	15,61
1.9	Sekretariat	14,45
1.10	Gabinet Dyrektora	13,86
1.11	Sala Konferencyjna	42,78
1.12	Usługa - biuro podróży	41,68
1.13	Komunikacja	5,54
1.14	Zmywalnia	5,68
1.15	Kuchnia	14,97
1.16	Poczekalnia	48,76
1.17	Kawiarnia	61,64
1.18	Komunikacja	10,98
1.19	Pom. kierowców	14,48
1.20	Klatka schodowa KL2	19,63
1.21	WC pracowników	4,04
1.22	Dyżurny ruchu	7,38
1.23	Sekretariat	14,67
1.24	Dyrekcja	16,16
	razem	443.160000

Opis konstrukcyjny

Konstrukcja budynku została zaprojektowana tak, by zminimalizować jego koszty eksploatacji oraz budowy poprzez zastosowanie konstrukcji słupowo płytowej. Przyjęto osiowy rozstaw głównych słupów w kierunku poprzecznym 6,60m, natomiast w kierunku podłużnym 10,5m. W zabytkowym budynku dworca PKP zaprojektowano wymianę istniejących drewnianych stropów na żelbetowe oraz prace wynikające z ekspertyzy technicznej.

Opis wyposażenia

Budynek posiada wyposażenie instalacyjne wod-kan, instalację elektryczną, c.o., wentylacji mechanicznej, instalacje teletechniczne.

Opis sposobu zapewnienia warunków zapewnienia dostępu dla osób niepełnosprawnych

Projektowany budynek, jak i cały obszar zintegrowanego węzła przesiadkowego jest całkowicie dostępny dla osób niepełnosprawnych. W obiekcie zastosowano takie rozwiązania jak: bezprogowe rozwiązania drzwi, toaletę dla osób niepełnosprawnych, automatycznie otwierane drzwi wejściowe do budynku. Winda przystosowana do potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich zapewnia także wygodną obsługę piętra w zabytkowym budynku dworca PKP.

W strefie zewnętrznej zastosowano w posadzce elementy ułatwiające komunikację dla osób niewidomych, niskie krawężniki w miejscach koniecznych do poruszania się dla osób niepełnosprawnych.

Opis kolorystyki elewacji

Ze względu na sąsiedztwo istniejącego zabytkowego, dworca z ceglana elewacją, kolorystyka nowej elewacji została zaprojektowana w konsekwentny minimalistyczny sposób. Zastosowano płyty włókwowo-cementowe w kolorze białym. Ściana osłonowa została zaprojektowana z czarnych profili aluminiowych, z możliwością nadruku na szkło.

Opis materiałów wykończeniowych

Wykończenie elewacji projektowanego budynku np z płyt cementowo-włóknistych Euronit. Posadzka wewnątrz budynku granitowa.

Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Zgodnie z załączoną Ekspertyzą budynków dworca PKP w Cieszynie ze względów ekonomiczno – funkcjonalnych w rozwiązaniach projektowych zdecydowaliśmy się na przyjęcie wariantu nr III przewidującego rewitalizację piętrowego budynku dworca oraz rozbiórkę części parterowych i zastąpienie ich nową kubaturą. Oba budynki zostały połączone funkcjonalnie w jeden obiekt i wzajemnie się dopełniają.

Informacje dotyczące uzgodnień

Projekt budowlany budynku dworca wymaga uzgodnień w zakresie: ochrony przeciwpożarowej, wymagań higieniczno – zdrowotnych, konserwatorskich.