

**Opis przyjętych rozwiązań w projekcie:
ZINTEGROWANEGO WĘZŁA RZESIADKOWEGO W CIESZYNI**

RYS HISTORYCZNY

Historia dworca kolejowego w Cieszynie sięga roku 1888. Pierwotnie oddany do użytku, przystanek kolejowy z parterowym budynkiem i wiatą, miał pełnić funkcje pomocniczą w stosunku do głównego dworca zlokalizowanego w lewobrzeżnej części miasta. Po roku 1920, z uwagi na podział miasta, niewielki dworzec, przebudowany w okresie I wojny światowej, musiał przejąć cały ruch kolejowy po polskiej stronie.

W okresie międzywojennym, mimo licznych planów, nie udało się rozbudować zabudowań dworcowych. Również w okresie powojennym, i w latach późniejszych, budynki dworca nie doczekały się większej modernizacji, systematycznie niszcząc. W latach 70-tych zmodernizowano jedynie perony, zmieniając je z ziemnych na betonowe. Pomimo elektryfikacji trasy w latach 80-tych, oraz bliskości przejścia granicznego, rola dworca była marginalna. Jedyna większa modernizacja to przebudowa budynku nastawni w drugiej połowie lat 80-tych.

Po roku 1989 zabudowania dworcowe zaczęto wynajmować podmiotom zewnętrznym, głównie jako powierzchnie magazynowe. Regularnie ograniczano również ilość funkcji obsługi podróżnych, zamykając kolejno: przechowalnię bagażu, bar, szalety. Po likwidacji kas w roku 2009 zamknięto również poczekalnie. Od tego czasu do chwili obecnej budynki dworcowa są wykorzystywane sporadycznie, systematycznie dewastowane i niszczone.

ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

Teren objęty opracowaniem jest czytelnie wyznaczony i ograniczony: od strony północnej przez tory kolejowe, od strony południowej przez ulicę Hajduka, od strony wschodniej ulicą Bobrecką, a od strony zachodniej rozległym terenem zielonym. Centralną część obszaru opracowania zajmują budynki dworca PKP, zaś we wschodniej części zlokalizowany jest plac obsługujący minibusy i autobusy komunikacji ponadlokalnej.

W chwili obecnej budynki dworcowa PKP nie pełnią swojej roli. Teren objęty opracowaniem jest zdewastowany a jego znaczenie w tkance miejskiej jest marginalne. Funkcja związana z obsługą ruchu autobusowego nie jest czytelnie rozlokowana w strukturze miasta, i jest obecnie rozrzucona po przeciwnych stronach ul. Bobreckiej.

PROPONOWANE ZMIANY

Rozwiązania funkcjonalne:

Głównym założeniem projektu jest próba skumulowania funkcji związanych z obsługą pasażerów PKP i PKS w jednym kompleksie, zlokalizowanym w centralnej części terenu. Projekt zakłada pozostawienie zabytkowego, dwukondygnacyjnego budynku dworca, usunięcie budynku parterowego i zastąpienie go nową kubaturą, w której zlokalizowane będą wszystkie funkcje związane z obsługą podróżnych, zgodnie z założeniami regulaminie konkursu.

W istniejącym budynku dworca, projekt zakłada, wprowadzenie na parterze: pomieszczeń poczty oraz części socjalnej dla pracowników. Na piętrze proponuje się lokalizację pomieszczeń biurowych związanych z obsługą dworca oraz niewielkiej części socjalnej.

W parterze nowego budynku zakłada się lokalizację rozległego holu z kasami, drobnego handlu oraz wypożyczalni rowerów wraz z serwisem. Piętro nowego budynku, w założeniu, zajmować będą: poczekalnia,

199104 CZĘŚĆ OPISOWA

punkt informacji miejskiej i turystycznej, poczekalnia oraz mała gastronomia. Oba budynki, zachowany i nowoprojektowany, będą ze sobą funkcjonalnie powiązane. Dodatkowo projekt zakłada możliwość wprowadzenia kładki nad peronami, która znacznie ułatwi komunikację pieszą.

Pod płytą przystanku PKS proponuje się lokalizację parking podziemny na 48 miejsc, skomunikowanego bezpośrednio z budynkiem dworca oraz kładką nad peronami.

Rozwiązania architektoniczne:

Nowoprojektowane centrum przesiadkowe zostało zaprojektowane w formie dwóch budynków: istniejącego, zabytkowego budynku dworca PKP oraz nowego budynku węzła przesiadkowego. Część nowoprojektowana została funkcjonalnie powiązana z budynkiem istniejącym. Nowej zabudowie nadano formę zwartej bryły o prostej i wyrazistej estetyce. Takie rozwiązanie ma na celu wydobycie i wyeksponowanie niewątpliwie wartościowej bryły zabytkowego dworca PKP.

Konstrukcja:

Budynek nowy zaprojektowano w konstrukcji żelbetowej – monolitycznej, z elementami konstrukcji stalowej. Zewnętrzną kurtynę nowego budynku zaprojektowano w konstrukcji stalowej, wypełnionej elementami z drewna.

Opis zasadniczych elementów wyposażenia obiektu:

Projekt przewiduje wyposażenie obiektu w stopniu podstawowym, niezbędnym do jego funkcjonowania. Zakłada się, że pomieszczenia handlowe, usługowe i gastronomiczne zostaną wynajęte przez podmioty zewnętrzne, a tym samym ich wyposażenie będzie po stronie najemców.

Opis sposobu zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne, w szczególności poruszające się na wózkach inwalidzkich:

Budynek w pełni dostosowany jest do potrzeb osób niepełnosprawnych. W budynku przewidziano urządzenia dźwigowe oraz rampę dla osób niepełnosprawnych zgodnie z obowiązującymi przepisami. W budynku przewidziano również 3 toalety przeznaczone dla osób niepełnosprawnych.

Opis kolorystyki elewacji i opis materiałów wykończeniowych:

Proponuje się odtworzenie historycznej kolorystyki zabytkowego budynku dworca PKP. Nowoprojektowany budynek projektuje się w stonowanej kolorystyce. Elementy poszycia elewacji w kolorze naturalnego drewna, elementy stalowe malowane proszkowo na kolor ciemno – szary, elementy monolityczne w kolorystyce surowego betonu – lakierowane.

Kolorystyka wnętrza: elementy stalowe malowane proszkowo na kolor ciemno – szary, ściany w kolorze białym, wykończenie posadzek – betonowe posadzki przemysłowe w kolorze jasnoszarym, sufity podwieszane – systemowe w kolorze białym.

Uzasadnienie przyjętych rozwiązań:

Teren objęty opracowaniem wydaje się być zapomniany i marginalizowany w strukturze miejskiej. Mimo atrakcyjnej lokalizacji, w centralnej części miasta, w niedalekiej odległości od rynku miejskiego, jego potencjał nie jest wykorzystany. Proponowana zabudowa zintegrowanego węzła przesiadkowego wraz z planowaną przebudową skrzyżowania ulic Hajduka i Bobrowskiej, może znacząco poprawić jakość tego terenu oraz w dalszej perspektywie wpłynąć na ożywienie centrum miasta i okolic rynku. Dzięki możliwości skomunikowania pieszego, poprzez tereny zielone w zachodniej części obszaru opracowania, węzła przesiadkowego z ciągiem ulicy Michejdy, zakładana przebudowa dworca PKP stwarza olbrzymią szansę rewitalizacji tego fragmentu miasta.

Z uwagi na charakter i natężenie ruchu kolejowego i autobusowego w Cieszynie, zasadne wydają się stworzenie węzła przesiadkowego w proponowanej skali. Przeniesienie ciężaru obsługi ruchu podróźnych w stronę nowoprojektowanego ronda, daje niewątpliwą możliwość stworzenia nowych, zagospodarowanych terenów zielonych w zachodniej części obszaru opracowania. Nie wydaje się wskazane zajmowanie tych terenów pod nową zabudowę, lecz można tam dostrzec potencjał bogatej, istniejącej zieleni wysokiej, co

199104 CZĘŚĆ OPISOWA

nasuwa pomysł pozostawienia tych terenów w formie miejskiego skweru, łączącego się płynnie z centrum miasta.

Skala nowoprojektowanego węzła przesiadkowego została dopasowana do potrzeb Cieszyna. Nowa kubatura dworca dostosowana skala do okolicznej zabudowy, powściągliwy detali i spójna estetyka, mają na celu wyeksponowanie zabytkowego dworca PKP. Proponowany program funkcjonalny budynku wydaje się być wystarczający do obsługi przewidywanego natężenia ruchu. Dzięki wprowadzenie funkcji handlowo – usługowych oraz małej gastronomi realizacja zamierzenia jakim jest budowa nowego węzła przesiadkowego wydaje się ekonomicznie możliwa. Proponowana forma wykończenia budynku oraz zastosowane materiały i technologie nie są nadmiernie kosztowne, jednocześnie podkreślają estetykę i nowoczesny charakter projektowanej zabudowy.

OPIS PROJEKTOWANEGO ZAGOSPODAROWANIA TERENU ORAZ URZĄDZEŃ BUDOWLANYCH ZWIĄZANYCH Z OBIEKTEM

Układ komunikacyjny:

Teren objęty opracowaniem skomunikowany jest z ciągu ulicy Hajduka. Dodatkowo przewiduje się wjazd do części podziemnej kompleksu z nowoprojektowanego ronda na skrzyżowaniu ulicy Hajduka i Bobreckiej. Dodatkowo w ciągu ulicy Hajduka przewiduje się lokalizację ścieżki rowerowej oraz pozostawienie i uporządkowanie miejsc parkingowych dla samochodów osobowych. W części wschodniej terenu zakłada się lokalizację placu manewrowego z zadaszonymi peronami do obsługi autobusów komunikacji ponadlokalnej (4 miejsca). Wzdłuż ciągu ulicy Hajduka, naprzeciwko głównego budynku dworca przewiduje się lokalizację miejsc postojowych dla autobusów komunikacji lokalnej i miejskiej (3 miejsca). W części zachodniej terenu przewiduje się lokalizację miejsc postojowych dla minibusów i taxi oraz dodatkowe miejsca postojowe dla samochodów osobowych.

Łącznie na terenie opracowania przewiduje się 82 miejsca postojowych dla samochodów osobowych, 4 stanowiska dla komunikacji ponadlokalnej, 3 stanowiska dla komunikacji lokalnej i miejskiej, zatokę dla minibusów i taxi na 7 stanowisk.

Projekt zakłada dalsze wykorzystywanie placu manewrowego zlokalizowanego po wschodniej części ulicy Bobrowskiej przez autobusy PKS, lecz jedynie jako funkcji placu postojowego.

Ukształtowanie terenu i zieleń:

Nowoprojektowany obiekt zlokalizowany jest centralnej i wschodniej części terenu, w miejscu obecnie zajmowanym przez parterowy budynek dworca i plac manewrowy autobusów PKS. Projekt nie przewiduje znacznych zmiany przebiegu oraz kształtu ulic, z wyjątkiem zakładanej budowy ronda na skrzyżowaniu ulic Hajduka i Bobrowskiej. Zakłada się pozostawienie i rewitalizację terenów zielonych znajdujących się w zachodniej części terenu opracowania.

Obiekty i urządzenia przeznaczone do rozbioru:

Do rozbioru przewiduje się: parterowy budynek dworca PKP, pawilon gastronomiczny na rogu ulicy Hajduka i Bobrowskiej, istniejący plac manewrowy PKS wraz z wiatami we wschodniej części terenu.

Zieleń przeznaczona do usunięcia:

Projekt nie przewiduje znacznej ingerencji w istniejący układ zieleni wysokiej na terenie opracowania. Wycięciu podlegają jedynie nieliczne drzewa po północnej stronie ciągu ulicy Hajduka, od skrzyżowania z ulicą Bobrowską do wysokości istniejącego budynku dworca PKP.

199104 CZĘŚĆ OPISOWA

ZESTAWIENIE POWIERZCHNI POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

| | |
|---|-----------------------|
| • orientacyjna powierzchnia terenu objętego opracowaniem | 10 500 m ² |
| • powierzchnia zabudowy pozostawionych obiektów budowlanych | 240m ² , |
| • powierzchnia zabudowy projektowanych obiektów budowlanych | 970 m ² , |
| • powierzchnia dróg, parkingów, placów i chodników | 5 590 m ² |
| • powierzchnia zieleni oraz innych części terenu | 3 700 m ² |
| • kubatura obiektu nowoprojektowanego | 9 700 m ³ |
| • wysokość obiektu | 10 m ppt |

INFORMACJA DOTYCZĄCA ZAKRESU UZGODNIĘĆ, OPINII I ODRĘBNYCH POZWOLEŃ NIEZBĘDNYCH DO OPRACOWANIA I SKOMPLETOWANIA PROJEKTU ZAGOSPODAROWANIA TERENU

W celu opracowania i skompletowania pełnego projektu zagospodarowania niezbędne będą:

Decyzja o warunkach zabudowy, zapewnienia lub umowy o dostarczenie mediów (wod-kan, gaz, prąd, instalacje teleinformatyczne), badania geologiczne gruntu, aktualna mapa / podkład geodezyjny do celów projektowych, opinia inspektora BHP, opinia inspektora PPOŻ, opinia inspektora SANEPID, prawo do dysponowania nieruchomością.

CZĘŚĆ KOSZTOWA

Przyjęto średni koszt wykonania poszczególnych elementów zagospodarowania na podstawie podobnych prac prowadzonych na terenie kraju w roku 2013 oraz na podstawie uśrednionego obmiar powierzchni.

Przyjęto odpowiednio koszt (netto) wykonania za m²:

| | |
|---|----------------------------|
| • ścieżka rowerowa | 800 PLN / m ² |
| • uporządkowania terenów zielonych | 100 PLN / m ² |
| • parking (w tym podziemny) | 1 000 PLN / m ² |
| • plac manewrowy (płyta nad parkingiem) | 300 PLN / m ² |
| • Budynek dworca (z podstawowym wyposażeniem) | 3 000 PLN / m ² |

Zestawienie nakładów:

| | |
|------------------|----------------------|
| Ścieżka rowerowa | 320 000 PLN |
| Zieleń | 100 000 PLN |
| Parking | 1 200 000 PLN |
| Plac manewrowy | 360 000 PLN |
| Budynek dworca | 4 500 000 PLN |
| łącznie | 6 480 000 PLN |

W tym roboty ogólnobudowlane, instalacyjne, uzbrojenia terenu, wykończeniowe, koszt pierwszego wyposażenia budynku.

| | |
|---|-------------|
| Koszt przygotowania dokumentacji projektowo – kosztorysowej | 400 000 PLN |
|---|-------------|

| | |
|---|----------------------|
| łącznie koszt wykonania prac netto | 6 880 000 PLN |
| łącznie koszt wykonania prac brutto | 8 462 400 PLN |

PIĘTRO

BIURA
SPEDYCYJNE

ŁĄCZNIE 142,75m²

PUNKT
INFORMACJI

ŁĄCZNIE 91,2m²

OBDŁUGA
PODRÓŻNYCH

ŁĄCZNIE 319,7m²

BIURO 1
POW. 23,1m²
BIURO 2
POW. 20m²
BIURO 3
POW. 29,45m²
BIURO 4
POW. 14,35m²
BIURO 5
POW. 14,9m²
KOMUNIKACJA
POW. 23,2m²
POM. SOCJALNE
POW. 11,2m²
TOALETA
POW. 6,6m²

BIURO 1
POW. 9,6m²
BIURO 2
POW. 9,6m²
TOALETA
POW. 2,05m²
POM. SOCJALNE
POW. 4,05m²
PUNKT INFORMACJI
POW. 66m²

POCZEKALNIA
POW. 206,1m²
KOMUNIKACJA
POW. 10,7m²
KOMUNIKACJA
POW. 42,1m²
TOALETA DAMSKA
POW. 10,65m²
TOALETA MĘSKA
POW. 10,65m²
POM. TECHNICZNE
POW. 12,45m²
KOMUNIKACJA
POW. 21,32m²

FUNKCJE TOWARZYSZĄCE

KIOSK

ŁĄCZNIE 22,15m²

KAWIARNIA

ŁĄCZNIE 138,1m²

POM. USŁUGOWE
POW. 9,6m²
POM. SOCJALNE
POW. 3,75m²
TOALETA
POW. 4,5m²
MAGAZYN
POW. 4,3m²

BAR
POW. 10,1m²
POM. USŁUGOWE
POW. 94,8m²
KOMUNIKACJA
POW. 5,5m²
TOALETA
POW. 2,75m²
TOALETA
POW. 8,2m²
TOALETA
POW. 5,2m²
KUCHNIA
POW. 6,5m²
MAGAZYN
POW. 5,1m²

PARTER

OBDŁUGA
PODRÓŻNYCH

ŁĄCZNIE 239,1m²

ZAPLECZE DLA
PRACOWNIKÓW KOLEI

ŁĄCZNIE 57,5m²

OBDŁUGA
PODRÓŻNYCH

ŁĄCZNIE 45,25m²

KASA 1
POW. 5m²
KASA 2
POW. 5m²
KASA 3
POW. 5m²
KASA 4
POW. 5m²
HOLL GŁÓWNY DWORCA
POW. 122,1m²
TOALETA DAMSKA
POW. 10,65m²
TOALETA MĘSKA
POW. 10,65m²
TOALETA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH
POW. 4,2m²
WYJŚCIE NA PIERWSZY PERON
POW. 10,7m²
BIURO
POW. 9,6m²
BIURO
POW. 9,6m²
KOMUNIKACJA
POW. 9,8m²
MAGAZYN
POW. 2,1m²
HOLL/WEJŚCIE DLA PRACOWNIKÓW BUDYNKU
POW. 23,6m²
TOALETA
POW. 6,2m²

HOLL
POW. 14,05m²
SZATNIA
POW. 21,35m²
POM. SOCJALNE
POW. 12,6m²
POM. SOCJALNE
POW. 8,62m²

KASA BILETOWA PKS
POW. 8,05m²
POM. USŁUGOWE
POW. 11,75m²
TOALETA
POW. 4,15m²
KOMUNIKACJA
POW. 21,32m²

FUNKCJE TOWARZYSZĄCE

POCZTA

ŁĄCZNIE 53,3m²

SERWIS
ROWEROWY/SKLEP

ŁĄCZNIE 60,5m²

SKLEP

ŁĄCZNIE 75m²

POM. USŁUGOWE
POW. 13,55m²
POM. USŁUGOWE
POW. 8,9m²
POM. USŁUGOWE
POW. 30,8m²

WYPOŻYCZALNIA ROWERÓW/SKLEP
POW. 36,1m²
SERWIS
POW. 11,9m²
POM. SOCJALNE
POW. 3,75m²
TOALETA
POW. 4,5m²
MAGAZYN
POW. 4,3m²

POM. USŁUGOWE
POW. 62,3m²
POM. SOCJALNE
POW. 3,75m²
TOALETA
POW. 2,55m²
MAGAZYN
POW. 4,3m²
MAGAZYN
POW. 2,2m²

PARKING

PARKING

ŁĄCZNIE 1105,85m²

PARKING
POW. 1067,5m²
POM. TECHNICZNE
POW. 4,6m²
POM. TECHNICZNE
POW. 12,45m²
KOMUNIKACJA
POW. 21,3m²