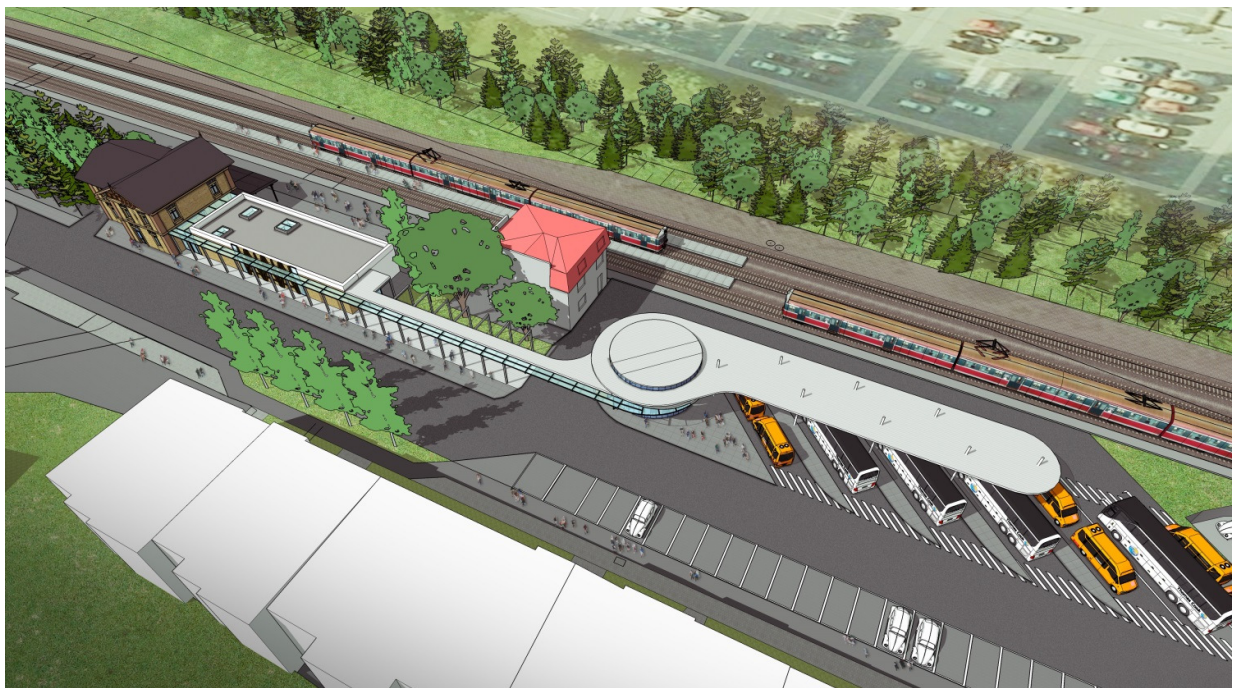


242852

**KONCEPCJA URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNA**

**„ZINTEGROWANEGO WĘZŁA  
PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE”**



## Idea

Otrzymanie czystego funkcjonalnie i przyjaznego podróznym miejsca skoncentrowanej komunikacji z wykorzystaniem walorów istniejącego terenu i wprowadzeniem współczesności w zakresie estetyki i technologii – na zasadzie kontrastu z istniejącym budynkiem wykorzystanym nadal jako znak identyfikacji stacji kolejowej.

## A) CZĘŚĆ URBANISTYCZNA WRAZ Z KONCEPCJĄ ZAGOSPODAROWANIA TERENU,

### 1. Opis istniejącego stan zagospodarowania terenu z omówieniem przewidywanychw nim zmian.

Stan istniejący niestety nie sprawia wrażenia uporządkowanych terenów zwłaszcza dla tak istotnej funkcji komunikacyjnej dla Miasta jaką jest dworzec.

Znakomitym zamierzeniem władz miasta jest projekt realizacji ronda co porządkuje tak przestrzeń jak i ruch kołowy.

Projektowane zmiany dotyczą uporządkowania przestrzeni – nowego układu komunikacji – obsługi dworca autobusowego i włączenie w rondo wjazdu na parking pod płytą dworca.

W zakresie istniejących budynków dworca zakładamy:

- a) pełną renowację 2-kondygnacyjnego obiektu o cechach zabytkowych (przywrócenie formy budynku z końca XIX wieku wraz z oryginalnym podcieniem od strony torów kolejowych) i wykorzystanie funkcjonalne obiektu w ramach zintegrowanego węzła przesiadkowego;
- b) całkowitą rozbiórkę budynku WC i budynku parterowego zupełnie zdegradowanego z początków XX w. z muru pruskiego i blachy trapezowej (wybór wariantu najbardziej rozsądnego biorąc pod uwagę wtórny charakter budynku, jego stan techniczny, niską wartość architektoniczną oraz względy ekonomiczne) i ukształtowanie na nowo budynku parterowego dworca we współczesnej formie z wykorzystaniem oryginalnych fragmentów ściany szachulcowej.

### 2. Opis projektowanego zagospodarowania terenu oraz urządzeń budowlanych związanych z obiektem:

W zakresie ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO zakładamy:

#### I Część zachodnią z dworcem kolejowym:

- a) pełna renowacja i wykorzystanie istniejącego 2-kondygnacyjnego obiektu o cechach zabytkowych
- b) rozbiórka parterowej zupełnie zdegradowanej części z początków XX w. z muru pruskiego i blachy trapezowej i ukształtowanie jej na nowo we współczesnej formie z wykorzystaniem oryginalnych fragmentów ściany szachulcowej

#### II Element scalający – zadaszone połączenie piesze z placem rekreacyjnym i zielenią

#### III Część wschodnią z dworcem autobusowym otrzymuje:

- a) Pawilon rotundę z podstawowym programem obsługi pasażerów i kierowców połączony windą i schodami z parkingiem podziemnym
- b) Wspólną wiatę przystankową obsługującą 3 miejsca przystankowe dla komunikacji ponadlokalnej i 3 miejsca przystankowe dla komunikacji lokalnej
- c) Parking naziemny dla autobusów – 3 stanowiska
- d) Parking podziemny pod płytą dworca dla samochodów osobowych z niezależnym wjazdem z ronda

#### 2.1. Układ komunikacyjny:

- włączenie w nowo realizowane rondo – wjazd w ul. Władysława Hajduka – obsługującą wjazd do obu dworców oraz parkingi naziemne na 25 samochodów;
- niezależny zjazd z ronda do parkingu podziemnego pod płytą dworca na 32 stanowiska

#### 2.2. Sposób powiązania funkcji komunikacyjnej planowanej inwestycji z istniejącym układem komunikacyjnym oraz planowaną budową ronda na ul. Bobreckiej:

- układ dworca autobusowego czytelny funkcjonalnie – dla 6 autobusów – stanowiska zadaszone, połączone w ciągu komunikacji pieszej zadaszeniem prowadzącym do stacji kolei poprzez nowoprojektowany pawilon dworca autobusowego;

#### 2.3. Ukształtowanie terenu i zieleni:

- w maksymalnym stopniu zachowujący istniejącą zieleń wysoką – eliminacja dotyka jednego drzewa ewidentnie i przypadkowo zakłócającego układ użytkowo – funkcjonalny terenu

#### 2.4. Obiekty i urządzenia przeznaczone do rozbiórki,

- istniejąca część parterowa dworca – jednokondygnacyjna wraz z dobudówkami oraz wszelkie tymczasowe budki znajdujące się na obszarze zachodnim pomiędzy dworcem autobusowym, a kolejowym przeznaczonym w projekcie na zielony skwer rekreacji podróźnych;
- istniejący budynek WC;
- tymczasowe obiekty znajdujące się w obszarze dworca autobusowego;

#### 2.5. Zieleń przeznaczona do usunięcia:

- usunięcie jednego drzewa znajdującego się obecnie przy budynku WC, kolidującego z projektowanym zadaszonym połączeniem dworców - w ramach rekompensaty proponuje się nasadzenia zamienne w zachodniej części terenu inwestycji;
- przesadzenie jednego drzewa znajdującego się przy płycie dworca autobusowego kolidującego z projektowanym punktem obsługi pasażerów i kierowców;

#### 3. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki jak:

- powierzchnia terenu inwestycji -	10583 m <sup>2</sup>	100 %
- powierzchnia zabudowy bud. istniejących -	184 m <sup>2</sup>	1,7 %
- powierzchnie zabudowy bud. projektowanych -	410 m <sup>2</sup>	3,8 %
- powierzchnie dróg, placów-	3633 m <sup>2</sup>	34,3 %
- powierzchnie chodników i dróg rowerowych -	2895 m <sup>2</sup>	27,4 %
- powierzchnie zielone -	3461 m <sup>2</sup>	32,8 %

#### 4. Informacja dotycząca zakresu uzgodnień, opinii i odrębnych pozwoleń niezbędnych do opracowania i skompletowania projektu zagospodarowania terenu.

W celu skompletowania projektu zagospodarowania terenu niezbędne będzie:

- uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu;
- wykonanie mapy zasadniczej do celów projektowych;
- uzyskanie uzgodnienia w zakresie wjazdów i obsługi komunikacyjnej inwestycji;
- uzyskanie zgody Konserwatora Zabytków;
- uzyskanie zgody na wycinkę drzewa;
- uzyskanie warunków technicznych przyłączenia do sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, deszczowej, elektro-energetycznej, teletechnicznej i ciepłej;
- uzgodnienie w Zespole Uzgodnienia Dokumentacji Projektowej;
- uzgodnienie z rzeczoznawcą Sanepid, Bhp i P.poż.

## B) KONCEPCJA ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANA OBIEKTÓW.

### 1. Opis funkcji obiektu budowlanego:

W zakresie projektowanego ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO zakładamy:

#### I - Część zachodnią z dworcem kolejowym:

- a) 2-kondygnacyjny obiekt o cechach zabytkowych: w parterze - kasa, informacja, salonik prasowy, sklep i wypożyczalnia rowerów; na piętrze - bezobsługowy hostel (4 pokoje na wynajem z łazienkami i wspólną kuchnią) wynajmowany i opłacany drogą internetową;
- b) współczesny dworzec parterowy z elementami muru pruskiego - hol, poczekalnia, kawiarnia z zapleczem, toalety

#### II - Element scalający – zadaszone połączenie piesze z placem rekreacyjnym i zielenią

#### III - Część wschodnią z dworcem autobusowym otrzymuje:

- a) Pawilon rotundę z podstawowym programem obsługi pasażerów i kierowców połączony windą i schodami z parkingiem podziemnym dla samochodów osobowych
- b) Wspólną wiatę przystankową obsługującą 3 miejsca przystankowe dla komunikacji ponadlokalnej i 3 miejsca przystankowe dla komunikacji lokalnej
- c) Parking naziemny dla autobusów – 3 stanowiska
- d) Parking podziemny pod płytą dworca dla samochodów osobowych z niezależnym wjazdem z ronda

### 1.1. Charakterystyczne parametry techniczne, a w szczególności:

#### 1.1.1. Kubatura obiektów:

I - część zachodnia z dworcem kolejowym	- 2903 m <sup>3</sup>
II - część wschodnia z dworcem autobusowym	- 600 m <sup>3</sup>

### 1.1.2. Zestawienie pomieszczeń i ich powierzchnie,

I - część zachodnia z dworcem kolejowym

a) parter:

numer	nazwa pomieszczenia	powierzchnia
0/01	hol	48,9
0/02	poczekalnia	42,4
0/03	kawiarnia	77,2
0/04	korytarz	24,1
0/05	zaplecze kaw.	7,5
0/06	pom. Tech./węzeł	7,3
0/07	zaplecze soc.	18,8
0/08	węzeł sanitarny	31
0/09	kasa i informacja	22,9
0/10	salonik prasowy	41,1
0/11	sklep / wypożyczalnia rowerów	35
0/12	zaplecze techniczne	21
0/12a	toaleta	6,1
0/13	klatka schodowa	7,5
	<b>RAZEM</b>	<b>390,8</b>

b) I piętro

numer	nazwa	powierzchnia
1/01	klatka schodowa	8,9
1/02	korytarz	19,9
1/03	kuchnia	14,6
1/04	pokój z łazienką	21,1
1/05	pokój z łazienką	21,1
1/06	pokój z łazienką	25,3
1/07	pokój z łazienką	25,7
	<b>RAZEM</b>	<b>136,6</b>

II - część wschodnia z dworcem autobusowym

a) część naziemna:

numer	nazwa	powierzchnia
A/01	poczekalnia	44,4
A/02	kasa i informacja	10,7
A/03	klatka schodowa	9,4
A/04	toaleta męska	10,4
A/05	toaleta damska/np..	5,2
A/06	zaplecze socjalne	10,2
A/07	przedsionek	3,7
	<b>RAZEM</b>	<b>94</b>

b) garaż podziemny:

numer	nazwa	powierzchnia
G/01	parking podziemny	669,5
G/02	przedsionek	13,6
G/03	klatka schodowa	9,4
G/04	przylacza	6,6
	<b>RAZEM</b>	<b>699,1</b>

### 1.1.3. Wysokość obiektu,

I - część zachodnia z dworcem kolejowym

a) część dwukondygnacyjna

- 11m

b) część jednokondygnacyjna

- 5 m

II - część wschodnia z dworcem autobusowym

- 6,5 m

### 2. Opis konstrukcji.

I - część zachodnia z dworcem kolejowym:

a) Istniejący budynek dwukondygnacyjny - konstrukcja tradycyjna murowana, stropy drewniane, dach skośny drewniany;

b) Nowa współczesna rozbudowa parterowa - konstrukcja szkieletowa, stalowa, ściany osłonowe murowane z cegły klinkierowej, fragmenty muru odtworzone jako oryginalny mur pruski, dach skośny,

II - część wschodnia z dworcem autobusowym:

a) Pawilon obsługi pasażerów i kierowców - konstrukcja mieszana: trzon pełny żelbetowy, część otwarta na konstrukcji stalowej, dach płaski na konstrukcji stalowej, pokryty blachą trapezową, wełną mineralną i papą;

b) Wiata przystankowa - konstrukcja stalowa oparta na okrągłych słupach, pokrycie dachu lekkie z blachy trapezowej od spodu obłożonej sufitem listwowym aluminiowym;

c) Parking podziemny pod płytą dworca - konstrukcja żelbetowa - ściany obwodowe tarcze oparte na ławach + we wnętrzu słupy kwadratowe na stopach fundamentowych, strop żelbetowy typu ciężkiego;

### 3. Opis zasadniczych elementów wyposażenia obiektu.

Ogólnodostępne przestrzenie dworca zostają wyposażone we wszelkie niezbędne elementy służące obsłudze podróżnym typu:

- system informacji przestrzennej (tablice, tabliczki kierunkowe, informacje obiektowe, zegary)

- siedziska, ławki, stoły, kosze na śmieci, donice na kwiaty, automaty biletowe, wi-fi

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

- wejścia do budynków na poz.  $\pm 0,00$  wyprofilowano w terenie tak, aby nie wprowadzać żadnych stopni i uskoków, umożliwiając niepełnosprawnym dogodnie wejście do budynków,
- połączenie komunikacyjne pionowe między parkingiem podziemnym a zintegrowanym centrum przesiadkowym zapewnia dźwig elektryczny umieszczony w pawilonie obsługi przy dworcu autobusowym,
- sanitariaty dla niepełnosprawnych poruszających się na wózku rozmieszczono przy głównych węzłach sanitarnych zarówno w części wschodniej jak i zachodniej.

**5. Opis ewentualnych detali konstrukcyjnych, trudnych do przedstawienia w części graficznej.**

Największe skupisko detali dotyczyć będzie historycznego budynku piętrowego dworca kolejowego. Tam należy skupić pełną uwagę na wierne odtworzenie wszystkich szczegółów konstrukcji dachu, poddasza i ścian zewnętrznych. W nowej części dworca dla upamiętnienia rozebranego parterowego budynku z muru pruskiego, na fragmencie nowej elewacji proponuje się wierne odtworzenie ściany szachulcowej ze wszystkimi jej detalami - słupy i zastrzały drewniane + wypełnienie z cegły klinkierowej. Nowe elementy zintegrowanego centrum dla kontrastu i wydobycia historycznej tkanki zaprojektowano we współczesnej formie włącznie z detalami - fasady aluminiowe przeszklone, lekkie konstrukcje stalowe itd.

**6. Opis kolorystyki elewacji.**

Głównym materiałem elewacji uwarunkowanym względami historycznymi jest cegła i drewno obecna na obiekcie istniejącym. W nowej części zintegrowanego centrum kontynuuje się cegłę w jej oryginalnym kolorze oraz jako tło dla niej wprowadza się elementy stalowe - szare oraz część ścian tynkowanych na biało oraz kontrastowe przeszklenie.

**7. Opis materiałów wykończeniowych.**

Na zewnątrz w nawiązaniu do zabytkowego obiektu projektuje się ściany z cegły klinkierowej oraz elementy współczesne - biały tynk, fasady aluminiowe przeszklone, słupy stalowe. W części istniejącej stolarka okienna drewniana, w części nowej - ślusarka aluminiowa malowana proszkowo na kolor RAL 9007. Zadaszenia i wiaty są częściowo przeszklone, a częściowo wykończone zostaną sufitem aluminiowym listwowym malowanym na kolor RAL 9007.

Wewnątrz na ścianach wprowadzamy materiały wchodzące od zewnątrz czyli cegłę klinkierową i biały tynk. Na posadzkach proponujemy płyty kamienne - granit płomieniowany odporny na zwiększony ruch podróżnych. Sufity projektujemy jako podwieszane, akustyczne, modułowe, rozbielalne w różnych konfiguracjach z wykorzystaniem wnęk świetlnych.

**8. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań.**

- a) na podstawie ekspertyzy technicznej zdecydowano się na rozbiórkę parterowej części dworca kolejowego biorąc pod uwagę względy estetyczne, historyczne i ekonomiczne, dzięki czemu jeszcze bardziej udało się podkreślić zabytkowy charakter pierwotnej formy dworca;
- b) z uwagi na dużą odległość budynku dworca kolejowego od samej płyty dworca autobusowego celem integracji obu dworców i zapewnieniu podróżnym wygody i czytelności przejścia, zaprojektowano pawilon obsługi podróżnych i kierowców autobusów na płycie dworca połączony z częścią kolejową dworca, zadaszonym przejściem wyposażonym w skwer rekreacyjny. Taka lokalizacja pawilonu połączonego z wiatą przystankową na samej płycie dworca daje szansę na przemieszczanie się podróżnych między pociągiem, a autobusem bez narażania się na ewentualne opady atmosferyczne, a dodatkowo łączy nam centrum z parkingiem podziemnym znajdującym się pod płytą dworca.

**9. Informację dotyczącą zakresu uzgodnień, opinii i odrębnych pozwoleń niezbędnych do opracowania i skompletowania projektu budowlano-wykonawczego.**

W celu skompletowania projektu budowlano-wykonawczego niezbędne będzie:

- wykonanie badań geotechnicznych gruntu;
- uzyskanie zgody Konserwatora Zabytków;
- uzgodnienie z rzeczoznawcą Sanepid, Bhp i P.poż.

## C) CZĘŚĆ KOSZTOWA.

Wycenę robót budowlano-remontowych wykonano na podstawie koncepcji i inwentaryzacji budynków istniejących. Zastosowano metodę kalkulacji uproszczonej zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2004 r. w sprawie określania metod i podstaw sporządzania kosztorysu inwestorskiego, obliczania planowanych kosztów prac projektowych oraz planowanych kosztów robót budowlanych określonych w programie funkcjonalno-użytkowym. Ceny jednostkowe robót budowlanych przyjęto na podstawie danych rynkowych opublikowanych w Biuletynach Cen Robót SEKOCENBUD aktualnych na okres opracowania koncepcji oraz własnych doświadczeń i analiz. Ceny jednostkowe montażu instalacji i urządzeń technicznych przyjęto wskaźnikowo w stosunku do wartości robót budowlanych. Założono, że gruz budowlany zostanie wywieziony na odległość do 5 km.

L.p.	Opis robót	Rodzaj robót (Wartość w PLN)				Razem netto	Razem brutto
		budowlano-montażowe	Instalacje sanitarne	Instalacje elektro-energetyczne	Wypożyczenie, inne koszty		
1	2	3	4	5	6	7	8
<b>Część 1 Studia, dokumentacja, przygotowanie terenu</b>							
1.1	Przygotowanie dokumentacji projektowo-kosztorysowej				230 000	230 000	282 900
1.2	Rozbiórka budynku parterowego - część 2	65 424				65 424	80 472
1.3	Rozbiórka budynku parterowego - część 3	140 644				140 644	172 992
1.4	Rozbiórka budynku WC	17 768				17 768	21 855
1.5	Montaż wiaty przy budynku piętrowym	47 963				47 963	58 994
<b>RAZEM CZ 1:</b>		<b>271 799</b>			<b>230 000</b>	<b>501 799</b>	<b>617 213</b>
<b>Część 2 Obiekty podstawowe i pomocnicze</b>							
2.1	<b>CZĘŚĆ ZACHODNIA Z DWORCEM KOLEJOWYM</b>						
2.1.1.	Renowacja zabytkowego budynku piętrowego	509 278	95 696	47 848	47 848	700 669	861 823
2.1.2.	Nowa współczesna rozbudowa dworca	224 400	89 760	44 880	89 760	448 800	552 024
<b>RAZEM CZ 2.1.</b>		<b>733 678</b>	<b>185 456</b>	<b>92 728</b>	<b>137 608</b>	<b>1 149 469</b>	<b>1 413 847</b>
2.2	Zadaszone połączenie piesze	107 640		11 960		119 600	147 108
<b>RAZEM CZ 2.2.</b>		<b>107 640</b>		<b>11 960</b>		<b>119 600</b>	<b>147 108</b>
2.3	<b>CZĘŚĆ WSCHODNIA Z DWORCEM AUTOBUSOWYM</b>						
2.3.1	Pawilon obsługi pasażerów i kierowców	233 000	93 200	46 600	93 200	466 000	573 180
2.3.2.	Wiąta przystankowa	313 650		34 850		348 500	428 655
2.3.3.	Parking podziemny pod płytą dworca	966 350	207 075	138 050	69 025	1 380 500	1 698 015
<b>RAZEM CZ 2.3.</b>		<b>1 513 000</b>	<b>300 275</b>	<b>219 500</b>	<b>162 225</b>	<b>2 195 000</b>	<b>2 699 850</b>
<b>RAZEM CZ 2:</b>		<b>2 354 318</b>	<b>485 731</b>	<b>324 188</b>	<b>299 833</b>	<b>3 464 069</b>	<b>4 260 805</b>
<b>Część 3 Zagospodarowanie terenu</b>							
3.1	Ścieżka rowerowa	205 200			22 800	228 000	280 440
3.2.	Zieleń				211 500	211 500	260 145
3.3.	Drogi, parkingi	855 000		95 000		950 000	1 168 500
3.4.	Plac manewrowy	648 000		72 000		720 000	885 600
3.5.	Chodniki	567 000		63 000		630 000	774 900
3.6.	Mała architektura, system informacji przestrzennej	165 150		18 350		183 500	225 705
<b>RAZEM CZ 3.</b>		<b>2 440 350</b>		<b>248 350</b>	<b>234 300</b>	<b>2 923 000</b>	<b>3 595 290</b>
<b>ŁĄCZNY KOSZT</b>					<b>OGÓŁEM</b>	<b>6 888 868</b>	<b>8 473 308</b>