

## **CZĘŚĆ OPISOWA DO PROJEKTU NA OPRACOWANIE URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ KONCEPCJI „ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE”**

### **ZAŁOŻENIE AUTORSKIE.**

Ideą jest odniesienie się do historycznej funkcji terenu- dworca kolejowego z poszanowaniem tradycji miejsca, zachowaniem istniejącego budynku dworca z równoczesnym wprowadzeniem współczesnych rozwiązań użytkowych. W połączeniu z nową funkcjonalnością węzła przesiadkowego, ma być to ważny na mapie punkt komunikacyjny stanowiący wizytówkę miasta prezentującą wysokiej jakości rozwiązania architektoniczne i techniczne.

Budynek dworca PKP, proponuje się poddać rewitalizacji z wprowadzeniem funkcji obsługi podróżnych oraz powierzchni do wynajmu komercyjnego.

Zachowaniu podlegać będzie wyraz architektoniczny właściwy dla dworców kolejowych epoki jak i ówczesnej technologii wznoszenia budynków. Zdewaluowaną część parterowego budynku proponuje się wymienić na całoszklaną bryłę, nawiązującą gabarytami do bryły pierwotnej. Realizację tą proponuje się z wykorzystaniem współczesnych technologii budowy fasad i dachów szklanych. Planowana całoszklana interwencja, podkreśli wyraz architektoniczny części zabytkowej. Pozwoli na bierne wykorzystanie energii słonecznej docierającej do wnętrza budynku na zasadzie efektu szklarniowego, kumulowanie energii cieplnej w masywnych ścianach i posadzce. W okresach gorących przed napływem nadmiernej ilości ciepła chronić będą żaluzje w płaszczyźnie dachu.

Zadaszenie przy budynku od strony peronów projektuje się przebudować z wykorzystaniem istniejących słupów żeliwnych z zdobionymi głowicami.

Płyta dworca w zamierzeniu zostanie urządzona w sposób umożliwiający odjazd autobusów również dalekobieżnych. Dla osób oczekujących na peronie projektuje się zadaszenia osłaniające od deszczu i wiatru. W polach pomiędzy słupami zadaszenia zostaną umieszczone tabliczki informacyjne, numery stanowisk. Pod zadaszeniami umieszczone zostaną ławki.

Nawierzchnie utwardzone projektuje się ze zróżnicowanych materiałów dostosowanych funkcjonalnie i estetycznie do miejsca zastosowania. Płyty dużego formatu nawiązują do głównego kierunku ruchu pieszych. Istniejąca wokół budynku kostka granitowa zostanie ponownie wykorzystana w wybranych miejscach. Gładkość asfaltu na ścieżce rowerowej umożliwi również ruch na łyżworolkach itp.

Możliwie dużą część terenu przeznacza się na urządzenie miejsc postojowych a połączenia komunikacyjne zapewnią dodatkowo ciągi piesze i rowerowe.

Pozostała, znaczna część terenu to żywa biologicznie zielen.

## **A. OPIS KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA DZIAŁKI.**

### **1. Stan istniejący.**

Działki zabudowane są budynkiem dworca PKP. Przez działkę przebiega ul. Hajduka – boczna ul. Bobreckiej. Na działce występują ciągi piesze, miejsca postojowe i zieleń.

### **2. Układ komunikacyjny:**

Projektowany ruch kołowy: zjazd z planowanego ronda na ulicy Bobreckiej na ulicę Hajduka, dalej zjazd na płytę dworca, wyjazd z płyty dworca na rondo na ulicy Bobreckiej. Na płycie dworca planuje się dwa zadaszone perony w układzie równoległym do ulicy Hajduka, zapewniającym przejezdność dużych autokarów turystycznych. Dojazd do budynku dworca oraz parkingu odbywał się będzie jezdnią na przedłużeniu ulicy Hajduka zakończoną przed parkingiem placem do nawracania.

Miejsca postojowe: urządzone zostaną w obrębie planowanego parkingu po zachodniej stronie budynku PKP, przy peronach oraz w mniejszych zgrupowaniach. Łączna ilość miejsc postojowych 72 w tym 6 miejsc taxi i 5 dla niepełnosprawnych.

Ścieżki rowerowe: planuje się ścieżkę rowerową dwukierunkową, nawiązującą do istniejącego wzdłuż torów ciągu. Ścieżka przebiega wzdłuż istniejącego chodnika po południowej stronie ul. Hajduka, przecina zjazdy z planowanego ronda przy ul. Bobreckiej i nawiązuje w kierunku ul. Brodzińskiego. Obok budynku PKP, przy serwisie i wypożyczalni rowerów planuje się urządzić parking dla rowerów.

Chodniki: zachowanie ciągu pieszego z parku w kierunku dworca, wzdłuż ul. Hajduka, oraz wokół ronda.

### **3. Rozbiórki**

Do rozbiórki przewiduje się budynek toalet przy budynku dworca.

### **4. Wycinki drzew**

Do wycinki przeznacza się 5 drzew w miejscu planowanego parkingu oraz 5 drzew kolidujących ze ścieżką rowerową.

### **5. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki:**

Powierzchnia zabudowy istniejącym budynkiem dworca  $P_z = 568,46$

Powierzchnia dróg, parkingów, placów i chodników,  $P = 5197 \text{ m}^2$

Powierzchnia zieleni oraz innych części terenu.  $P = 4691$

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

Zgodnie z przepisami Prawa budowlanego.

## **B. OPIS KONCEPCJI ARCHITEKTONICZNO-BUDOWLANEJ.**

### **1. Funkcja.**

Budynku PKP- obsługa podróżnych, gastronomia, handel, zaplecze kierowców autobusów, biura.

kubatura budynku  $V= 4083,20 \text{ m}^3$

wysokość obiektu  $h= 8\text{m}$

powierzchnia użytkowa  $P_u= 634,41 \text{ m}^2$

Zestawienie pomieszczeń i powierzchni podano na części rysunkowej.

### **2. Konstrukcja.**

Konstrukcja części przebudowywanej budynku z drewniana klejonego.

Konstrukcja zadaszenia przy budynku- stalowa z wykorzystaniem istniejących słupów żeliwnych z zdobionymi głowicami.

Zadaszenia peronów konstrukcja stalowa z profili walcowanych. Kąt dachu 30 stopni nawiązuje do kąta dachu na istniejącym budynku. Wsporniki łukowe nawiązują do głowic istniejącego zadaszenia przy budynku

### **4. Dostępność dla niepełnosprawnych.**

Do wszystkich pomieszczeń ogólnodostępnych na poziomie parteru zostanie zapewniony dostęp dla osób niepełnosprawnych przez drzwi o szerokości min 90cm i przejazd bezprogowy.

### **6. Kolorystyka.**

System fasady szklanej Aluprof MB SR 50 Efekt i MB SR 50 A

Renowacja cegły oraz detalu kamiennego w kolorze naturalnym materiału z którego są wykonane.

Stolarka okienna i drzwiowa drewniana.

Elementy stalowe zadaszeń lakierowane na kolor szary i szaro- zielony.

Dach nad budynkiem pokrycie z blachy tytanowo- cynkowej na rąbek stojący.

### **7. Materiały wykończeniowe.**

Posadzki wewnątrz holu – płyty betonowe Libet Maxima 80x80 cm, bruk granitowy- w układzie nawiązującym do posadzki na zewnątrz budynku. Pozostałe posadzki w budynku z płytek ceramicznych oraz z wykładzin biurowych.

Nawierzchnie utwardzone zewnętrzne-:

jezdnie, płyta dworca- asfalt,

parkingi- kostka betonowa Behaton,

ścieżka rowerowa- asfalt,

chodniki piesze- kostka granitowa, płyty betonowe Libet Maxima 80x80 cm, kostka brukowa betonowa,

Ściany wewnątrz budynku- tynki malowane, cegła naturalna.

## **C. CZĘŚĆ KOSZTOWA.**

Przy opracowaniu zestawienia nakładów każdą z pozycji ze względu na charakter koncepcyjny opracowania obliczono wg. różnych metod.

Podział nakładów podanych w załączniku do pracy konkursowej jest w pewnym sensie umowny, gdyż nie uwzględnia osobnej pozycji dotyczącej chodników (ciągów pieszych).

Ciągi piesze uwzględniono w pozycji 3- Parkingi, aczkolwiek ciągi piesze są też elementem placu manewrowego.

Przy kosztorysowaniu ścieżki rowerowej, parkingów z ciągami pieszymi i placu manewrowego kalkulację oparto na KNR, zrobiono przedmiar z podziałem na charakter użytkowania (ruch pieszy, ruch samochodów osobowych, ruch pieszy i rowerowy) oraz podział ze względu na zastosowane wykończenie nawierzchni (nawierzchnia asfaltowa, kostka betonowa, kostka granitowa i płyt chodnikowe 80x80 cm Maxima). Obrzeża podzielono umownie na dwie grupy (do ciągów pieszych i ruchu samochodów) i uwzględniono w obliczeniach.

Wiatę peronową skalkulowano szacunkowo wg. szacunkowego ciężaru stali oraz kosztów szkła, membrany dachowej itd.)

Pozycję kosztorysową dotyczącą zieleni potraktowano szacunkowo w odniesieniu do ilości m<sup>2</sup> zaprojektowanej i istniejącej zieleni. Przewidziano pewną kwotę na nasadzenia drzew i krzewów.

Budynek dworca skalkulowano w następujący sposób:

- szacunkową wartość robót budynku piętrowego przyjęto jak w ekspertyzie,
- szacunkową wartość robót budynku parterowego część 3 przyjęto posiłkując się ekspertyzą, ale ogólnie kwotę powiększono przy niektórych pozycjach w związku zaprojektowaną funkcją,
- szacunkową wartość robót budynku parterowego część 2 policzono szczegółowo, z uwzględnieniem fasad szklanych i kosztów konstrukcji z drewna klejonego,
- w kosztach uwzględniono wyburzenie budynku wc i parterowego część 2,
- w kosztach uwzględniono wyposażenie budynku.

W zestawieniu kosztów nie uwzględniono takich pozycji jak uzbrojenie terenu czyli kanalizacji deszczowej, instalacji elektrycznej oświetlenia zewnętrznego, które to na pewno wystąpią, aczkolwiek na tym etapie projektowania trudne do oszacowania.

Potencjalnie mogą wystąpić kolizje z uzbrojeniem, więc będzie potrzeba wykonania przekładek lub zabezpieczenia uzbrojenia - na tym etapie projektowania trudne do oszacowania. Nie uwzględniono również ewentualnych zwiększonych kosztów związanych z wytycznymi ochrony konserwatorskiej - na tym etapie projektowania trudne do oszacowania.