

ZINTEGROWANY WĘZEL PRZESIADKOWY W CIESZYNIE

CZĘŚĆ OPISOWA

A) Opracowanie urbanistyczne

1. Istniejący stan zagospodarowania terenu oraz przewidywane zmiany

Teren opracowania zlokalizowany jest w centralnej części miasta Cieszyna, w obrębie ulic: Hajduka i Bobreckiej. Od strony północnej graniczy z rzeką Bobrówką, od zachodu z terenem parku, od strony południowej z terenami zabudowy mieszkaniowej, a od wschodniej z terenem nieużytkowanym. Na terenie działki będącej przedmiotem opracowania znajduje się zabytkowy budynek Dworca PKP oraz płyta dworca PKS. Przewiduje się powstanie zintegrowanego węzła przesiadkowego, którego elementami będą: odnowiony budynek Dworca PKP oraz nowa, zadaszona płyta dworca PKS. W części wschodniej przewiduje się powstanie terenu rekreacyjno-parkowego.

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

a. Układ komunikacyjny

Głównym elementem układu komunikacyjnego jest ulica Hajduka, która łączy się z planowanym rondem i prowadzi bezpośrednio przed zabytkowy budynek dworca PKP. Przy tej ulicy od strony południowej znajdują się miejsca postojowe przeznaczone dla mieszkańców sąsiednich kamienic oraz dla taksówek. Ulica zakończona jest sięgaczem z parkingiem obsługującym budynek dworca PKP. Zjazd na płytę dworca dla pojazdów pasażerskich prowadzi z nowoprojektowanego ronda. Na płycie dworca PKS znajdują się dwa perony – pierwszy dla autobusów miejskich i lokalnych, drugi dla busów sieci ponadlokalnej. Na każdym peronie wydzielono trzy stanowiska. Dodatkowo na płycie dworca znajdują się 3 miejsca postojowe dla busów. Wyjazd z płyty dworca znajduje się od strony ulicy Hajduka. Wzdłuż całej działki przeprowadzone zostały ciągi piesze i rowerowe, które łączą teren opracowania z tkanką miejską. W zachodniej części działki zaprojektowano plac rekreacyjny stanowiący atrakcyjną przestrzeń nie tylko dla osób korzystających z węzła przesiadkowego, ale też dla mieszkańców.

b. Powiązanie z istniejącym układem komunikacyjnym oraz planowanym rondem na ul. Bobreckiej

Przewiduje się powiązanie układu komunikacyjnego projektowanego węzła przesiadkowego z planowanym rondem na ul. Bobreckiej. Do projektowanej płyty dworca autobusowego prowadzi zjazd z ronda, który zostaje udostępniony do ruchu pojazdom pasażerskim, obsługującym połączenia miejskie, lokalne oraz ponadlokalne, oraz taksówkom (środkom transportu miejskiego). Drugi zjazd z ronda, który łączy się z ulicą Hajduka jest udostępniony dla ruchu ogólnego pojazdów. Na końcowym odcinku ulicy Hajduka pozostawiono połączenie z drogą wewnętrzną obsługującą sąsiadującą zabudowę.

c. Ukształtowanie terenu i zieleni

Rzędne wysokościowe terenu podano na rysunku Projektu Zagospodarowania Terenu. Zastosowano zasadę profilowania spadków terenu od budynków. Na terenie opracowania zachowano istniejącą zielenią wysoką oraz zaprojektowano szpaler drzew wzdłuż parkingu.

d. Obiekty i urządzenia przeznaczone do rozbiórki

Przewiduje się rozbiórkę części Dworca PKP od strony wschodniej, tj. budynku wc, oraz części elewacji pokrytej blachą trapezową.

e. Zieleni przeznaczona do usunięcia

Na terenie opracowania nie przewiduje się zieleni przeznaczonej do usunięcia.

3. Zestawienie powierzchni

- a. Powierzchnia zabudowy, w tym:
- powierzchnia zabudowy budynku istniejącego 574,5 m²
 - powierzchnia projektowanej rozbudowy 61,9 m²
- b. Powierzchnia utwardzona, w tym:
- drogi 2682,5 m²
 - parkingi 397,6 m²
 - place 1974,7 m²
 - chodniki 931,6 m²
 - ścieżki rowerowe 671,2 m²
- c. Powierzchnia biologicznie czynna 1989,9 m²

4. Zakres uzgodnień, opinii i odrębnych pozwoleń niezbędnych do opracowania i skompletowania projektu zagospodarowania terenu

Uzgodnienia ZUDP (zespół uzgodnień dokumentacji projektowej) – zbiorcze zestawienie sieci, zgoda na włączenie do drogi publicznej z Zarządu Dróg Miejskich, uzgodnienia projektów przyłączy.

B) Koncepcja architektoniczno-budowlana

1. Opis funkcji obiektu

W zabytkowym budynku Dworca PKP zaprojektowano wszystkie funkcje niezbędne podróżnym. Obiekt został podzielony na trzy części: administracyjną, dworca PKP oraz przeznaczoną dla użytkowników dworca PKS. Główną część stanowi otwarty hall, który znajduje się w zmodernizowanym fragmencie budynku parterowego. W przestrzeni tej osadzono kasy biletowe, informację turystyczną oraz poczekalnię. Hall jest połączony z przestronnym ciągiem komunikacyjnym od strony peronów, wzdłuż którego zaprojektowano gastronomię, toalety oraz usługi handlu. Istotną atrakcją tej przestrzeni jest makieta 3D Cieszyna, która przyciąga turystów i promuje miasto. Ciąg komunikacyjny prowadzi do nowoprojektowanej części od strony wschodniej, która jest przeznaczona dla osób korzystających z dworca PKS. Dobudowana kubatura stanowi łącznik pomiędzy odnowionym obiektem, a zadaszoną przestrzenią komunikacyjną. Jednocześnie struktura przekrycia naprowadza pasażerów w odpowiednim kierunku.

Od strony ul. Hajduka w części parterowej dworca znajduje się serwis rowerowy obsługujący wypożyczalnię rowerów miejskich. Parter najstarszej części dworca został przeznaczony dla administracji zintegrowanego węzła przesiadkowego. Wydzielono pomieszczenie biurowe, socjalne, salę konferencyjną oraz toalety. Na piętrze znajdują się dodatkowe pomieszczenia biurowe przeznaczone pod wynajem.

- a. Parametry techniczne
- kubatura obiektu 4341,5 m³
 - zestawienie pomieszczeń:

PARTER		
1.1	Poczekalnia	50,46m ²
1.2	Pokój śniadań	13,8m ²
1.3	Magazyn	7,33m ²
1.4	Sklep	14,02m ²
1.5	Serwis rowerowy	13,43m ²
1.6	Wc	9,84m ²
1.7	Wc	4,89m ²

6. Opis materiałów wykończeniowych

W nowoprojektowanych częściach budynku przewiduje się wykonanie fasad oraz dachów szklanych. W zabytkowej części Dworca PKP przewiduje się wykonanie nowego pokrycia dachowego z łupka naturalnego. Zadaszenie dworca PKS wykończony przy użyciu szkła oraz przekryć membranowych.

7. Uzasadnienie przyjętych rozwiązań

Kontekst miejsca oraz geometria działki stały się inspiracją dla pomysłu wydzielenia trzech stref funkcjonalnych: parku, dworca PKP i dworca PKS a pięciokąt foremny zaczerpnięty z logo promującego Miasto Cieszyn został identyfikatorem kształtującym przestrzeń. Czerpiąc z jego kształtu, powielając go oraz stosując analogię do motywu muru pruskiego z którego wzniesiony jest Dworzec PKP, zaprojektowano zadaszenie płyty dworca PKS oraz elementy terenowe w części parku. Główna oś komunikacyjna przebiega w kierunku wschód-zachód, spinając poszczególne strefy funkcjonalne ze sobą i łącząc je z miastem, zapewniając swobodny przepływ pieszych i rowerzystów. Rewitalizacja obiektu dworca PKP ma na celu wydobywanie zatartych walorów historycznych obiektu. Budynkowi przywrócono podstawowe funkcje użytkowe dworca wzbogacone o dodatkowe atrakcje promujące miasto i przyciągające turystów. Od strony wschodniej została dobudowana, lecz spójna w formie ze stanem istniejącym, nowa część budynku, stanowiąca jego przedłużenie i połączenie z płytą Dworca PKS. Powyższe działania projektowe mają na celu wykreowanie przestrzeni, która stanie się wizytówką miasta, miejscem spotkań, żywym akcentem w tkance miejskiej oraz miejscem z którym mieszkańcy będą się utożsamiać.

8. Zakres uzgodnień, opinii i odrębnych pozwoleń niezbędnych do opracowania i skompletowania projektu budowlano-wykonawczego

Zapewnienia i warunki techniczne przyłączeniowe dla poszczególnych mediów (woda, kanalizacja sanitarna i deszczowa, gaz, instalacje elektryczne i teletechniczne), wykonanie dokumentacji geotechnicznej gruntu.