

**KONKURS NA OPRACOWANIE URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNEJ  
KONCEPCJI "ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIĘ"**

opis pracy konkursowej nr 111339

## **Konkurs na opracowanie urbanistyczno-architektonicznej koncepcji "zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie" – opis pracy konkursowej nr 111339**

Zintegrowany węzeł przesiadkowy służyć będzie zaaranżowaniu w jednej lokalizacji miejsca, w którym spotykały się będą środki komunikacji ponad-lokalnej ze środkami transportu miejskiego. Głównie oznacza to miejsce gdzie w pierwszej części dnia będą przyjeżdżać osoby spoza miasta, żeby wykonywać zaplanowane zadania w mieście (praca, szkoła) oraz w drugiej części dnia te same osoby będą się gromadzić oczekując na powrót do domu. W zestawieniu z tym, okresowo wyraźnie ukierunkowanym, ruchem grup ludzi, ruch związany z przesiadkami między środkami komunikacji ponad-lokalnej będzie przypuszczalnie znacznie mniejszy.

Środki komunikacji ponad-lokalnej można dzielić ze względu na rodzaj pojazdów (kolej, autobus, mini-bus) oraz zasięg. Z podziałem pod względem zasięgu wiąże się podział pasażerów pod względem zachowań i oczekiwań wynikających z długości podróży (bagaż, przychodzenie z wyprzedzeniem). Spośród środków komunikacji ponad-lokalnej transport mini-busami można uznać za najbardziej zbliżony do komunikacji miejskiej, co wynika z długości podróży i powszedniości jej odbywania. Przewidywane środki komunikacji ponad-lokalnej to dalekobieżne autobusy i kolej oraz bardziej lokalne mini-busy.

Środki komunikacji lokalnej to autobusy miejskie oraz środki nie zmechanizowane, czyli rowery. Ze względu na bliskość centrum miasta, ośrodków handlowo-usługowych i szkół można zakładać, że znacząca liczba osób będzie przychodzić na teren i opuszczać go pieszo. Podstawowym punktem przy rozwiązywaniu postawionego zadania jest ukształtowanie sposobu komunikacji kołowej w powiązaniu z wygodą i bezpieczeństwem użytkowników pieszych. Za istotne uważa należy wprowadzenie ładu przestrzennego na terenie inwestycji przy realizacji obiektu, którego podstawowa funkcja w dużej części opiera się na rozwiązaniach komunikacyjnych. Przy tym rozwiązania komunikacyjne muszą być ekonomiczne, czytelne dla użytkowników i sprawnie działające. Poza rozwiązaniami związanymi z komunikacją kołową priorytetowym jest zorganizowanie obiektów służących pasażerom, których rozwiązania funkcjonalne pozwalają wygodnie z nich korzystać.

### **Stan istniejący**

Teren opracowania znajduje się na obrzeżach ścisłego, historycznego i obecnego centrum miasta. W odległości łatwego pieszego dojścia. Główne powiązania komunikacyjne piesze i kołowe w kierunku południowym: w kierunku rynku (południowo-zachodnim) i w kierunku dalszej części miasta (południowo-wschodnim). Główne powiązania komunikacyjne w części wschodniej przez ulicę Bobrecką oraz powiązanie piesze w części zachodniej przez ciąg pieszy między ulicami Korfantego i Hajduka. Potencjalne powiązanie pieszo-rowerowe w kierunku zachodnim (w kierunku zamku) oraz w kierunku wschodnim (w stronę dalszej części miasta). Od strony północnej teren ograniczony torami kolejowymi – powiązania komunikacyjne w kierunku północnym w zachodniej części terenu (przejściem i przejazdem przez tory oraz wiaduktem nad torami).

Obecnie teren opracowania i sąsiadujące działki pełnią funkcje związane z komunikacją ponad-lokalną. Na terenie i przy nim znajdują się dworzec kolejowy i budynki z nim związane (w tym historyczny budynek dworca kolejowego razem z późniejszymi dobudówkami, który wymaga rewitalizacji) oraz plac pełniący funkcję peronu autobusowego. Dodatkowo na terenie sąsiadującym (po przeciwnej stronie skrzyżowania) znajduje się plac w pobliżu dawnego dworca autobusowego pełniący nadal funkcję peronu. Na terenach związanych z komunikacją autobusową nie znajdują się budynki o wyraźnej i planowanej funkcji lub formie tworzącej pojedynczy obiekt, ani zdefiniowany zespół.

Istniejąca ulica Hajduka pełni rolę sięgacza dojazdowego do budynków mieszkalnych wzdłuż ulicy i budynków PKP. Budynki mieszkalne po południowej stronie ul. Hajduka tworzą zwartą pierzeję, ok. 4-kondygnacyjną.

W obrys terenu opracowania, w jego centralnej części „wrzyna” się fragment działki z budynkiem należącym do PKP.

### **Rozbiórki**

Zaproponowano rozbiórkę wszystkich parterowych dobudówek budynku dworca kolejowego po wschodniej stronie jego pierwotnej bryły, za wyjątkiem odcinka ściany wzdłuż peronu, który był częścią pierwotnej całości.

Zaproponowano likwidację obiektu podziemnego na zachód od budynku dworca kolejowego.

Zaproponowano likwidację małych obiektów handlowo-usługowych na terenie opracowania.

### **Zagospodarowanie terenu**

#### Założenia ogólne

Założono realizację wszystkich terenów utwardzonych (dróg, chodników, placu manewrowego) od nowa, niezależnie od ich pierwotnego kształtu.

Zaproponowano rozbiórkę wszystkich jednokondygnacyjnych dobudówek budynku dworca kolejowego za wyjątkiem pierwotnej bryły dworca i odcinka ściany wzdłuż peronu.

Nowy układ utwardzeń i budynków rodzi potrzebę likwidacji części zieleni. Drzewa do usunięcia zaznaczono na rysunku zagospodarowania terenu.

#### Ciągi komunikacyjne

Przyjęto realizację ronda na skrzyżowaniu ulic Bobreckiej i Hajduka (wraz ze zjazdem na plac dworca autobusowego) zgodnie z przekazanymi materiałami konkursowymi.

W związku ze słabym powiązaniem komunikacyjnym terenu w kierunku północnym zaproponowano realizację kładki nad torami kolejowymi. Kładka zlokalizowana będzie przy zachodniej części terenu, za dworcem kolejowym, na krańcu projektowanego założenia. Kładka będzie umożliwiała ruch pieszy między terenem przy dworcu i terenem między obiektami handlowymi po północnej stronie torów, i dalej w kierunku północnym z zabudową mieszkaniową. Celem lokalizacji kładki jest lepsze powiązanie komunikacyjne terenów oddzielonych przez tory i rzekę oraz aktywizacja (zwiększenie natężenia ruchu pieszego) zachodniej części projektowanego założenia - zwiększenie możliwości dojścia do dworca z różnych miejsc w mieście.

Zaprojektowano lokalizację placu z peronami dworca autobusowego we wschodniej części terenu, głównie na działce 16/2 przylegającej do ronda i ul. Hajduka.

Zaplanowano przebieg odcinka ul. Hajduka od ronda w kierunku zachodnim, mniej więcej do wysokości budynku dworca PKP, gdzie ulica skręci w kierunku południowym. Wzdłuż tego odcinka ul. Hajduka będzie ścieżka rowerowa po stronie południowej. Na przedłużeniu ul. Hajduka w kierunku zachodnim zaplanowano ciąg pieszo-jezdny umożliwiający przejście i przejazd rowerowy w stronę zamku oraz dojazd, w ramach strefy ruchu uspokojonego, do wyznaczonych miejsc postojowych wzdłuż peronu kolejowego.

Miejsca postojowe wyznaczone wzdłuż ul. Hajduka i przedstawione na przekazanych materiałach wyjściowych przekształcono w miejsca parkowania równoległego w związku z wyznaczeniem wzdłuż ulicy ciągów komunikacji pieszej i rowerowej.

Zaplanowano lokalizację miejsc postojowych wzdłuż ul. Hajduka oraz przy ciągu pieszo-jezdnym wzdłuż peronu kolejowego na przedłużeniu ul. Hajduka. Nie zakładano organizacji miejsc postojowych dla osób przesiadających się do komunikacji publicznej w systemie „park and ride”. Proponowane miejsca postojowe służyć mają mieszkańcom ul. Hajduka oraz pracownikom projektowanych obiektów.

Większą liczbę miejsc postojowych należałoby umieszczać na większym parkingu w zachodniej części terenu opracowania, który w prezentowanej propozycji przeznaczono na ciąg pieszy i rowerowy wśród zieleni. Ewentualna realizacja parkingu podziemnego w miejscu placu dworca autobusowego została oceniona jako niekorzystna dla całego układu ze względu na kłopotliwe lokalizacje wjazdów do garażu przy przyjętym programie użytkowym płyty dworca.

### Obiekty budowlane

Zaproponowano rozmieszczenie planowanych funkcji w dwóch oddzielnych obiektach wzdłuż ul. Hajduka oraz w dodatkowym pawilonie na jej zamknięciu.

Takie rozdzielenie funkcji pozwoli na rozbudowę budynku dworca kolejowego w sposób ograniczony do gabarytów pozwalających historycznej bryle być główną częścią ostatecznego obiektu oraz zachować jej funkcjonalne powiązania z otoczeniem.

Rozdzielenie funkcji umożliwi też etapową realizację założenia i zagwarantuje elastyczność modyfikacji poszczególnych obiektów do zmieniających się lub coraz bardziej szczegółowych uwarunkowań.

W pasie między ul. Hajduka i torami kolejowymi zaplanowano lokalizację nowych budynków między placem dworca autobusowego i budynkiem dworca kolejowego. Dalej w kierunku zachodnim (po wschodniej stronie dworca kolejowego) zaplanowano plac „rowerowy” i rozbudowę podstawowej zabytkowej części budynku dworca kolejowego – w miejscu rozebranych parterowych dobudówek. Za budynkiem dworca kolejowego, idąc w kierunku zachodnim, na zamknięciu ul. Hajduka zaprojektowano dodatkowy pawilon handlowo-usługowy.

W części zachodniej terenu zaplanowano utwardzony plac między kładką i pawilonem na zamknięciu ul. Hajduka i dalej wzdłuż torów ciągu komunikacji pieszej i rowerowej wśród istniejącej i ewentualnie dodatkowej zieleni.

Realizację kładki nad torami i rzeką po zachodniej stronie projektowanego założenia ocenia się jako pożądaną i sprzyjającą ożywieniu układu funkcjonalno-przestrzennego na terenie. Ze względu na specyficzny charakter takiego obiektu i planowany budżet inwestycji założono, że powinna ona być przedmiotem oddzielnego opracowania.

### Plac dworca autobusowego i rozwiązania komunikacyjne

Przyjęto wykorzystywanie placu z peronami dworca autobusowego przez operatorów połączeń o różnej długości, co oznacza obecność na placu kilkunasto-osobowych minibusów i większych autobusów dalekobieżnych.

Zaplanowano oddzielne perony dla autobusów dalekobieżnych i minibusów, co przypuszczalnie pokryje się z podziałem peronów między różnych operatorów (lub ich grupy) i powinno odpowiadać podziałowi na grupy pasażerów (np. pod względem ilości bagażu).

Wjazd na plac dworca założono bezpośrednio z ronda zgodnie z przekazanymi materiałami wyjściowymi. Wyjazd z placu zaplanowano na ul. Hajduka i dalej na rondo. W związku z promieniami skrętu pojazdów zaplanowano wykorzystanie do cyrkulacji dużych autobusów odcinka ul. Hajduka i ronda. Minibusy mogą wykonywać wszystkie manewry w obrębie placu.

Zaprojektowano peron dla minibusów (połączony z ciągiem pieszym wzdłuż placu dworca i ul. Hajduka) po południowej stronie placu. W centralnej części placu zaplanowano peron – wyspę dla dużych autobusów dalekobieżnych. Po północnej stronie placu zaplanowano pas postojowy dostosowany do wymogów dużych autobusów.

Dla komunikacji miejskiej zaproponowano przystanek przy południowej krawędzi ul. Hajduka (przystanek w obu kierunkach). Przyjęto, że autobusy miejskie będą zjeżdżały z ronda na plac dworca autobusowego i dalej będą jechały północną jezdnią dworca (wzdłuż pasa postojowego) i wyjeżdżały na ul. Hajduka na pas jazdy w kierunku wschodnim. Dla autobusów miejskich nie projektuje się zatoki, ponieważ na przystanku odbywać się będzie wyłącznie wysiadanie i wsiadanie pasażerów, bez dłuższego postoju. Z ul. Hajduka autobusy będą jechać na rondo i dalej w odpowiednim kierunku.

Lokalizację przystanku autobusów miejskich bezpośrednio przy dworcu autobusowym należy oceniać jako możliwą, ale niekorzystną. Taka ocena wynika z ograniczonej szerokości terenu przeznaczonego na realizację dworca, która przy szacowanej koniecznej liczbie równoległych jezdni dworca i pasów ul. Hajduka jest wystarczająca w stopniu minimalnym. Miejsca na lokalizację przystanków komunikacji miejskiej należy szukać w pobliżu dworca, ale poza jego terenem (i marginesem na ruch związany z dworcem), np. na ul. Bobreckiej.

Nad peronami dworca autobusowego zaplanowano zadaszenie, którego opis znajduje się dalej, w części dotyczącej rozwiązań architektonicznych.

### **Zestawienie powierzchni**

- tereny utwardzone – ulice i płyta dworca:	2727,91m <sup>2</sup>
- tereny utwardzone – chodniki, ścieżka rowerowa, miejsca postojowe:	4953,08m <sup>2</sup>
- tereny zielone:	1791,69m <sup>2</sup>
- zabudowa:	655,71m <sup>2</sup>
- teren opracowania (bez fragmentu ronda):	10128,39m <sup>2</sup>

## Budynki i obiekty

### Parametry

#### Budynek dworca kolejowego – część istniejąca

- pow. zabudowy:	179,52m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	2
- wysokość:	11,26m
- kubatura:	1646,80m <sup>3</sup>

#### Budynek dworca kolejowego – rozbudowa

- pow. zabudowy:	67,20m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	1
- wysokość:	5,03m
- kubatura:	338,02m <sup>3</sup>

#### Zespół pawilonów handlowo-usługowych wzdłuż ul. Hajduka (przy dworcu autobusowym)

##### Pawilon usługowy

- pow. zabudowy:	121,45m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	1
- wysokość:	3,92m
- kubatura:	476,08m <sup>3</sup>

##### Pawilon z toaletami

- pow. zabudowy:	52,89m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	1
- wysokość:	3,92m
- kubatura:	358,30m <sup>3</sup>

##### Pawilon wypożyczalni

- pow. zabudowy:	83,91m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	1
- wysokość:	4,27m
- kubatura:	358,30m <sup>3</sup>

##### Zespół pawilonów łącznie

- pow. zabudowy:	258,25m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	1
- wysokość:	4,27m
- kubatura:	1041,71m <sup>3</sup>

#### Pawilon handlowo-usługowy na zamknięciu ul. Hajduka - wystawowy

- pow. zabudowy:	150,74m <sup>2</sup>
- liczba kondygnacji:	1
- wysokość:	4,07m
- kubatura:	613,52m <sup>3</sup>

Poszczególne pomieszczenia i ich powierzchnie opisano na rysunkach rzutów

## Plac dworca autobusowego

### Funkcja

Zaproponowano wykorzystanie placu dworca jako miejsca na perony dla pasażerów oraz drogi manewrowe pojazdów. Zaplanowano zadaszenie peronów oraz lokalizację miejsc siedzących i tablic informacyjnych dla oczekujących. Funkcje związane z dodatkową obsługą pasażerów będą zlokalizowane po zachodniej stronie placu w budynkach wzdłuż ul. Hajduka.

Przyjmuje się, że operatorami pojazdów korzystających z dworca (ze względu na różne kategorie – odległości połączeń) mogą być dwa lub więcej podmiotów. Przewiduje się prawdopodobieństwo, że sprzedaż biletów dla pasażerów może być prowadzona przez punkty kasowe lub bezpośrednio przez prowadzących pojazdy. Sposób organizacji obsługi pasażerów i informacji będzie zależny od wewnętrznych decyzji każdego z operatorów lub ustaleń między nimi.

W przypadku sprzedaży biletów i informacji w punktach kasowych przewiduje się dwa warianty.

Pierwszy: sprzedaż biletów w użytkowanej wspólnie (razem z operatorem połączeń kolejowych) jednej przestrzeni – holu i poczekalni urządzonych w budynku dworca kolejowego. W tym wariantcie bilety na wszystkie rodzaje połączeń mogą być sprzedawane ze zlokalizowanych w holu stanowisk sprzedaży i informacji oddzielnych dla każdego z operatorów lub wspólnych.

Drugi: każdy z operatorów zajmuje oddzielne pomieszczenia. W tym wariantcie budynek dworca kolejowego jest użytkowany samodzielnie przez operatora połączeń kolejowych, poza poczekalnią, która jest otwarta dla wszystkich. Pozostali operatorzy wynajmują pomieszczenia w pawilonie handlowo-usługowym w sąsiedztwie placu dworca autobusowego.

Dla opisanych wyżej wariantów zaplecze socjalne i ewentualnie biurowe dla kierowców i innych pracowników operatorów połączeń organizowane jest odpowiednio. W wariantcie pierwszym: wspólne zaplecze socjalne w budynku dworca kolejowego i pomieszczenia biurowe w tym samym budynku w zależności od potrzeb. W wariantcie drugim: budynek dworca kolejowego służy pracownikom kolei, operatorzy połączeń autobusowych organizują zaplecza socjalne i ewentualnie biurowe w wynajętych przez siebie lokalach w pawilonie handlowo-usługowym przy placu dworca.

### Architektura

Na placu dworca zaplanowano nie umieszczanie obiektów kubaturowych, wszystkie usługi związane z jego funkcjonowaniem mogą znaleźć się w lokalach w pawilonie po zachodniej stronie placu wzdłuż ul. Hajduka.

Nad peronami i częściowo nad przejazdami zaprojektowano zadaszenie. Zadaszenie ma konstrukcję modułową. Pojedyncze „parasole”, czyli zespoły sześciokątnych szklonych pół zadaszenia opartych na stalowej „nodze” – słupie są połączone w układ stanowiący jedno duże zadaszenie. Takie połączenie zapewni stabilność i sztywność całości. Zaplanowano zadaszenie z polami szklonymi w dwóch kolorach. Rozwiązanie z zadaszenia nad peronami będzie wykorzystywane w dalszych częściach założenia: przy pawilonach, przy placu „rowerowym”, przy peronie kolejowym.

Wzdłuż peronów zaplanowano oddzielenia wykończone drewnem lub płytami drewnopochodnymi. Stanowią one również „plecy” dla siedzisk i tablic informacyjnych. Wzdłuż ciągów pieszych, w wybranych miejscach, zaplanowano balustrady szklane z nadrukiem.

## **Zespół pawilonów handlowo-usługowych**

### Funkcja

Wzdłuż ul. Hajduka, między placem dworca autobusowego i budynkiem dworca kolejowego zaproponowano zespół pawilonów handlowo-usługowych służących obsłudze pasażerów.

Najbliższemu placu dworca autobusowego zaprojektowano pawilon z lokalami handlowo-usługowymi na wynajem. Powinny one zostać przeznaczone w pierwszej kolejności do wynajęcia operatorom połączeń autobusowych, jeżeli będą woleli zlokalizować swoje punkty sprzedaży i informacji oraz zaplecza w samodzielnych lokalach (oddzielnie od pracowników dworca kolejowego). Opis wariantów sposobu sprzedaży biletów i informacji w punkcie dotyczącym funkcjonowania dworca autobusowego wyżej. W pozostałych wypadkach lokale powinny być przeznaczone na wynajem komercyjny np. dla małej gastronomii.

Dla obsługi wszystkich pasażerów zaprojektowano między budynkiem dworca kolejowego i placem dworca autobusowego lokalizację pawilonu z toaletami. Założono funkcjonowanie toalet jako płatnych z bramkami z automatami do pobierania opłat.

W trzecim z pawilonów, do którego wejście prowadzi z placu między omawianym zespołem i budynkiem dworca kolejowego zostanie urządzona wypożyczalnia rowerów z warsztatem i sklepem. Przed wejściem zlokalizowane będą stojaki na rowery wypożyczalni i osób przyjeżdżających.

Między pawilonami zaplanowano przejścia techniczne.

### Architektura

Zaprojektowano obiekt będący zespołem pawilonów – pawilony na planach prostokątnych tworzą układ w kształcie litery „L” z przejściami technicznymi między nimi.

Zaproponowano pawilony w technologii murowanej z okładziną z drewna lub paneli drewnopochodnych, fragmenty elewacji jako mur tynkowany. Stolarka drzwi, okien i witryn aluminiowa szklona. W pawilonie wypożyczalni rowerów jedna z elewacji ze szkleniem ciągłym na podkonstrukcji stalowej z żaluzjami drewnianymi od wewnątrz oraz świetliki w konstrukcji aluminiowej na dachu. Wszystkie pawilony z dachami płaskimi.

Z zespołem pawilonów związana będzie lokalizacja wiaty o konstrukcji i charakterze identycznych jak na płycie dworca autobusowego.

Wiata niezależna od pawilonów stanowić będzie zadaszenie nad chodnikiem wzdłuż ich elewacji oraz nad przejściami technicznymi między nimi.

## **Budynek dworca kolejowego**

### Funkcja

Na podstawie przedstawionej ekspertyzy istniejących zabudowań dworca kolejowego zaproponowano zachowanie i rewitalizację wyłącznie pierwotnej części, to znaczy budynku dworca bez dodatkowych parterowych przybudówek. Zgodnie z ekspertyzą istniejący budynek wymaga gruntownego remontu, przewiduje się wymianę stropów i ścian działowych (nowy układ), wymianę dachu i ewentualnie ścian poddasza, wymianę stolarki okiennej i drzwiowej, remont elewacji, wymianę instalacji.

W holu budynku dworca kolejowego na parterze części istniejącej i w projektowanej rozbudowie zaplanowano utworzenie jednej poczekalni – wspólnej dla pasażerów kolei i autobusów. Część tej przestrzeni zostanie przeznaczona na punkt sprzedaży lub kawiarnię. Dopuszcza się realizację poczekalni samoobsługowej ze stolikami i automatami sprzedażowymi.

Od strony wschodniej zaprojektowano rozbudowę budynku o jednokondygnacyjną kubaturę, która stanie się częścią holu. Tak utworzona przestrzeń holu łączyć będzie w sobie funkcje miejsca sprzedaży biletów, informacji i poczekalni z punktem sprzedaży napojów i przekąsek. Sprzedaż biletów odbywać się będzie ze stanowisk sprzedaży zlokalizowanych w samym holu. Opis wariantów sprzedaży biletów autobusowych w punkcie dotyczącym sposobu funkcjonowania dworca autobusowego.

W istniejącym budynku, na parterze części zachodniej zaplanowano lokalizację zaplecza obsługi budynku. Znajdować się tu będą dodatkowe toalety, pomieszczenie socjalne i nowa klatka schodowa prowadząca na piętro. Na pierwszym piętrze przewidziano miejsce na urządzenie pomieszczeń biurowych w zależności od potrzeb.

### Architektura

Pierwotny budynek jest dwukondygnacyjny, na rzucie wielokąta prostokątnego w kształcie litery „T”. Zaproponowano utworzenie głównego holu z poczekalnią na parterze jego wschodniej części (powiększonego o przestrzeń dobudowy, opis dalej). Zaproponowano stworzenie wyraźnego wejścia w tej części od ul. Hajduka przez wprowadzenie drzwi szklanych w istniejącym otworze drzwiowym i modyfikację sąsiadującego okna – powiększenie i wprowadzenie identycznych drzwi. Zaproponowano przed wejściem daszek szklany oraz podniesienie chodnika na odcinku fragmentu elewacji w celu zapewnienia łatwego dostępu dla osób niepełnosprawnych. Wewnątrz holu zaprojektowano utworzenie możliwie otwartej przestrzeni w tej części budynku. W tym celu zaprojektowano poszerzenie otworów -przejęć w głównych ścianach konstrukcyjnych oraz likwidację ścian o drugorzędym znaczeniu, likwidację klatki schodowej w tej części (nowa klatka w części wschodniej, opis dalej), wprowadzenie otworów – przejść w ścianie wschodniej (po rozbudowie ściana wewnętrzna), montaż drzwi szklanych od strony peronu (północnej) identycznych jak od ulicy.

W części istniejącej zaplanowano remont elewacji ceglanej i drewnianej z wymianą zużytych elementów, wymianę stolarki na identyczną z pierwotną (okna) oraz współczesną, w dużym stopniu szkloną (drzwi). Daszek nad wejściem szklany w konstrukcji stalowej. Wewnątrz usunięcie wybranych ścian, wymiana stropów (w razie konieczności konstrukcja samonośna, niezależna od ścian zewnętrznych), budowa klatki schodowej. Zaplanowano przywrócenie stolarki w otworach okiennych od strony wschodniej.

Od strony wschodniej istniejącego budynku dworca zaprojektowano jednokondygnacyjną rozbudowę. Ma to na celu zwiększenie powierzchni użytkowej holu na parterze i stworzenie możliwości aranżacji np. kawiarni. W widokach elewacji od ulicy i od peronu starano się osiągnąć wrażenie wizualnej równowagi względem osi elewacji szczytowych części istniejącej wschodniej – po rozbudowie centralnej części całości budynku. Zadbano, żeby pomimo rozbudowy czytelna była pierwotna bryła dworca i kształt jej dachu. Projektowana rozbudowa jest w charakterze współczesna, przekryta dachem płaskim i niższa od głównej bryły. Materiałowo nawiązuje do istniejącego budynku, ale nie konkuruje, ani nie naśladuje podziałów i dekoracji jego elewacji – od ulicy i peronu rozbudowa ma ściany pełne, tylko od strony wschodniej, gdzie widoczna jest jako dodatkowy plan poprzedzający historyczną bryłę pojawiają się na jej elewacji otwory i elementy dekoracyjne, które tworzą jednocześnie pierzeję nowo-powstałego placu.

W nowej rozbudowie zaprojektowano obiekt w konstrukcji murowanej na własnym fundamencie. Elewacje jako ściany trójwarstwowe z warstwą licową z cegły elewacyjnej. Od strony wschodniej witryny ze stolarką aluminiową i motywy dekoracyjne z cegły elewacyjnej mocowanej przy pomocy płaskowników stalowych. Na dachu płaskim świetlik szklony w konstrukcji aluminiowej. Od strony peronu zaplanowano umieszczenie wyremontowanej lub odtworzonej historycznej wiaty oraz zachowanie pierwotnej samodzielnej ściany od strony wschodniej, która teraz będzie stanowić część elewacji rozbudowy z dodatkowym wejściem.

### **Pawilon handlowo-usługowy na zamknięciu ul. Hajduka**

#### Funkcja

Na zamknięciu ul. Hajduka projektuje się pawilon handlowo-usługowy, który może pomieścić funkcje dodatkowe, nie wymienione w wytycznych z zamówienia. Proponuje się jako najbardziej właściwą funkcję gastronomiczną lub wystawienniczą. Budynek powinien funkcjonalnie wykorzystywać też swoje otoczenie, to jest placówki po wschodniej i zachodniej stronie.

#### Architektura

Pawilon będzie miał ze wszystkich stron jednorodną elewację złożoną z witryn, z których wiele może spełniać funkcję wejść do obiektu lub stanowić otwarcia – powiązania funkcjonalne wnętrza pawilonu z otoczeniem. Rzut pawilonu i kształt witryny to wielokąt o nierównoległych bokach (wynikających z relacji z otoczeniem, ulicą, chodnikiem, granicą) z zaokrągleniami na narożnikach.

Pawilon przekryty dachem płaskim. Konstrukcję dachu i mocowania witryn stanowi promienisty układ wsporników zbiegających się w centralnej części pawilonu, gdzie obciążenia przejmowane będą przez zespół słupów. Słupy określają jednocześnie granice centralnej oddzielonej wizualnie pełną ścianą części. Przewiduje się tam organizację zaplecza lub szczególnego miejsca ekspozycji. Funkcjonowanie pawilonu powinno obejmować również przylegające do niego place po jego wschodniej i zachodniej stronie oraz biegnący po stronie północnej ciąg pieszo-jezdny.

### **Koszty inwestycji**

Szacunkowe zestawienie kosztów realizacji inwestycji przygotowano w oparciu o publikacje Sekocenbud i własne analizy prowadzenia prac budowlanych.

Zestawienie kosztów przedstawia załączona tabela.

### **Informacja dotycząca przygotowania dokumentacji i uzgodnień**

#### Projekt zagospodarowania terenu wymaga:

- uzgodnienia uzbrojenia terenu w Zespole Uzgadniania Dokumentacji (ZUD),
- uzgodnień projektu i sposobu realizacji z zarządcą dróg i terenów publicznych,
- uzgodnienia usunięcia drzew z odpowiednim wydziałem Urzędu Gminy,
- uzgodnienia układu komunikacyjnego i sposobu organizacji ruchu z biurem Inżyniera Ruchu,
- uzgodnienia likwidacji, przebudowy i budowy nowych sieci uzbrojenia z ich gestorami.

#### Projekty budowlane obiektów wymagają:

- uzgodnienia zaleceń konserwatorskich i uzyskania pozwolenia na prowadzenie robót w biurze Konserwatora Zabytków,
- uzyskania pozwolenia na rozbiórkę obiektów istniejących,
- uzgodnienia projektów budynków z rzeczoznawcami p.poż, Sanepid i BHP.