



1 1 4 4 2 3

**KONKURS NA OPRACOWANIE URBANISTYCZNO – ARCHITEKTONICZNEJ KONCEPCJI
„ZINTEGROWANEGO WEZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE”**

Obiekt: Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Cieszynie

Lokalizacja: dz. ewid. nr 45, 16/1, 16/2 obręb 33

oraz fragment działki 16/3 obr. 33 stanowiący własność PKP.

Zamawiający: Gmina Cieszyn, w której imieniu występuje Burmistrz Miasta Cieszyna

Temat: **URBANISTYCZNO – ARCHITEKTONICZNA KONCEPCJA
„ZINTEGROWANEGO WEZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE”**

Branża: Architektura

Etap: Projekt koncepcyjny

1 1 4 4 2 3

PRZEDMIOT INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest twórcza praca projektowa obejmująca opracowanie urbanistyczno – architektonicznej koncepcji zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie w skład której wchodzi:

- a) część urbanistyczna wraz z koncepcją zagospodarowania terenu.
- b) koncepcja architektoniczno – budowlana obiektu
- c) część kosztorysowa

Lokalizacja

działki nr: 45, 16/1, 16/2 obręb 33
oraz fragment działki 16/3 obr. 33 stanowiący własność PKP.

Inwestor

Gmina Cieszyn

Stadium

Projekt koncepcyjny

Część urbanistyczna wraz z koncepcją zagospodarowania terenu.

Nawierzchnie

Nawierzchnie terenów utwardzonych będą zróżnicowane materiałowo i kolorystycznie. Pluralizm form będzie oparty o różne wielkości płyt betonowych i granitowych, w tonacjach nawiązujących do naturalnych barw kamienia z palety szarości i beżu. Obwiednie chodników będą stanowiły elementy drobnowymiarowe.

Monotonię nawierzchni utwardzonych przełamują trasy rowerowe z mieszanki mineralno-asfaltowej (MMA) ułatwia poruszanie użytkownikom deskorolek i rowerów.

Specjalne miejsce w kompozycji nawierzchni zajmie łąka kwiatowa w zachodniej części terenu. Wszystkie obszary zielone zostaną obsiane trawami i kwiatami rodzimych gatunków.

Zieleń

Zachowuje się istniejącą zieleń wysoką w formie zagajników, skwerów, szpalerów i grup drzew, podkreślających charakter przestrzeni publicznych. Zieleń pełni też rolę izolacyjną w odniesieniu do linii pociągowych.

Rodzime gatunki będą stanowiły bazę Łąki Kwiatowej. Projektowane kwietniki będą uporządkowywać i humanizować całość założenia.

Mała Architektura – meble miejskie

Obrazu całości dopełniają „arredo urbano” czyli meble miejskie stworzone specjalnie dla potrzeb nowoczesnej tkanki urbanistycznej. Ich geometria i design nawiązują do form modernistycznych i minimalistycznych tworząc wyraz nowego obrazu przestrzeni miejskiej. Geometryczny kształt projektowanych mebli miejskich pozwala na wykorzystanie ich w różnych konstelacjach i z różnym przeznaczeniem. W tej samej konwencji zaprojektowano, latarnie miejskie, biletomaty, kosze na śmieci oraz słupy ogłoszeniowo - ekspozycyjne.

Oświetlenie

W celu uzyskania efektu podkreślenia różnorodności poszczególnych przestrzeni zróżnicowano oświetlenie poprzez formę, kolorystykę i wielkość elementów świetlnych.

Oprawy wykonano w stylistyce neomodernistycznej.

Dodatkowe oświetlenie dekoracyjne zlokalizowano w nawierzchni placu przed dworcem. Punktowe oświetlenie posadzkowe dopasowano do wzoru posadzki jako świecące płytki chodnika.

Uzupełnieniem oświetlenia jest iluminacja charakterystycznych obiektów architektonicznych, nadająca budynkom indywidualny charakter.

Wykorzystanie źródeł odnawialnych

Istnieje możliwość zainstalowania paneli fotowoltaicznych na dachu dworca (orientacja północ - południe) pozyskujących energię słoneczną.

Infrastruktura i miejsca parkingowe

Projektowany obszar posiada kompletną infrastrukturę techniczną. Projektowane są dwie wiaty przystankowe dla potrzeb MPK i PKS. Wystarczającą ilość miejsc parkingowych zapewnią parkingi w części zachodniej – 35 miejsc postojowych (2 miejsca dla osób niepełnosprawnych) oraz w części południowej przy ulicy Feliksa Hajduka 13 miejsc postojowych (parkowanie równoległe) Dodatkowo przewiduje się instalację sieci Wi-Fi. na terenie całego węzła przesiadkowego.

Koncepcja architektoniczno – budowlana obiektu

Budynek dworca

Obecnie zaniedbany i zdewastowany budynek dworca jest nieczynny i niszczeje. Skutkuje to odcięciem miasta o 37 tys. liczbie mieszkańców od komunikacji torowej. Taki stan rzeczy jest niedopuszczalny nie tylko z uwagi na ład przestrzenny, należy podkreślić fakt że miasto już w roku 1888 zostało skomunikowane poprzez jednotorową linię Kolejową Miast Śląskich i Galicyjskich. Konieczność otwarcia dworca nie jest uwarunkowana tylko 125 letnią tradycją, przede wszystkim modernizacja dworca odpowiada na potrzeby komunikacyjne mieszkańców.

Będący centralnym punktem kompozycji budynek dworca PKP wyznacza standard estetyczny i funkcjonalny oraz definiuje aktywność w centralnym punkcie układu.

Projekt dworca składa się z trzech segmentów „A”, „B” oraz „C”

Segment „A” jest remontowany ale z uwagi na duże walory architektoniczne oraz ochronę konserwatorską nie są w nim wprowadzone zmiany, które mogłyby naruszać zabytkową tkanę. Część „B” w parterze zostaje zachowana, piętro będzie zmodernizowane i dostosowane do potrzeb Inwestora. Ta część zwieńczona zostanie wysoką attyką stanowiącą osłonę dla zlokalizowanych tam niekorzystnie wyglądających urządzeń klimatyzacyjnych, opcjonalnie paneli fotowoltaicznych. Natomiast segment „C” jest w całości projektowany. Przebudowa obiektu polega na zmianie układu konstrukcyjnego budynku. Wyburzeniu części stropów, belek, ścian nośnych i działowych. Zaprojektowano nowe ściany oraz część stropów. W centralnej części segmentu „B” zaprojektowano nowe schody oraz windę przy wejściu głównym.

Wszystkie wytyczne odnośnie ilości pomieszczeń oraz wielkości ich powierzchni zawarte w „Regulaminie konkursu” zostały spełnione. Dodatkowo ze względów funkcjonalnych oraz ekonomicznych zaprojektowano dodatkowe pomieszczenia będące uzupełnieniem do wyżej wymienionego programu (sklep rowerowy). Łączenie funkcji dworca z wypożyczalnią rowerową wychodzi naprzeciw potrzebą nowoczesnej społeczności, dla której szybkość komunikacji jest równie ważna co zdrowy tryb życia. W przeszłości w budynku znajdowała się dworcowa restauracja oraz pomieszczenia zawiadowcy i obsługi stacji. Projekt nawiązuje do tradycji miejsca. Na rozbudowywanej kondygnacji projektowana jest część gastronomiczna.

Obrys budynku nieznacznie się zwiększy zachowując poprzedni układ osiowy. Spójność nowoczesnych rozwiązań architektonicznych zapewnia nawiązanie do tradycyjnego muru pruskiego. Wykończenie elewacji zaprojektowano z paneli szklanych, blachy tytanowo-cynkowej oraz drewna. Rozbudowa i przebudowa, nadaje nowego charakteru budynkowi w formie modernistycznej.

Obiekt tworzy nową jakość miejsca o reprezentacyjnych walorach przestrzeni publicznej i czytelny odbioru charakterystycznego dla dworców kolejowych.

Wskaźniki dotyczące budynku – wg Normy PN-ISO 9836:1997

- ilość kondygnacji nadziemnych	2
- ilość kondygnacji podziemnych	0
- wysokość budynku	9,00 m
- powierzchnia zabudowy dworca	716,92 m ²
- teren utwardzony dworca autobusowego	1679,00 m ²
- powierzchnia parkingów	1002,70 m ²
- powierzchnia chodników	1290,00 m ²
- powierzchnia ścieżki rowerowej	797,00 m ²

Powierzania użytkowa dworca: 1146,15 m²

w tym

pow. rewitalizacji (parter + piętro)	część „A”	246,19 m ²
pow. modernizacji (parter)	część „B”	337,71 m ²
pow. nadbudowy (piętro)	część „B”	322,91 m ²
powierzchnia rozbudowy (parter + piętro)	część „C”	239,34 m ²

Wiaty przystanków dworcowych

Projektowane wiaty wspierają się na stalowych słupach co podkreśla Genius loci miejsca, (na żeliwnych słupach wspierała się pierwsza wiata dworca PKP)

Kształt słupów nie jest przypadkowy, nawiązują one do licznych drzew znajdujących się w sąsiedztwie, a ich kontrastujący zielony kolor świetnie współgra z żółtymi barwami autobusów miejskich.

Projektowane dachy wiat przystankowych mają unikalną formę, która inspirowana jest nowymi trendami współczesnej architektury, a ich ciemne dachy wiat podnoszą rangę i jakość przestrzeni publicznej, z kolei kontrastujące zielone słupy stają się charakterystycznymi akcentami miejsca.

Projektowane wiaty obsługują 3 perony autobusowe. (Dwa perony obsługują zamiejscowe linie i jeden peron miejskie linie autobusowe.)

Pierwszy peron obsługuje trzy miejsca postojowe dla autobusów. Drugi i trzeci peron po dwa miejsca postojowe.

114423

Załącznik nr I do pracy konkursowej

.....**114423**.....

Autor pracy – liczba rozpoznawcza

WARTOŚĆ KOSZTORYSOWA INWESTYCJI

Nazwa inwestycji: **Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Cieszynie**

Inwestor: **Gmina Cieszyn, w której imieniu występuje Burmistrz Miasta Cieszyna**

Wartość kosztorysową inwestycji obliczono na podstawie Wskaźników Cenowych WKI – III kw. 2013 r.,
Zeszyt 57/2013.

Grupa 1 – Pozyskanie działki budowlanej, koszty obsługi.

Nie dotyczy

Grupa 2 – Przygotowanie terenu i przyłączenie obiektów do sieci

Symbol kl. 2.412.20	50 m x 539 zł./m = 26 950 zł.
Symbol kl. 2.421.14	130 m x 479 zł./m = 62 270 zł.
Symbol kl. 2.442.10	45 m x 195 zł./m = 8775 zł.
Symbol kl. 2.520.46	120 m x 275 zł./m = 33 000 zł.

Grupa 3 – Budowa obiektów podstawowych (budynek dworca, parkingi, chodniki, ścieżki rowerowe)

Symbol kl. 3.200.00	1146,15 m ² x 3740 zł/ m ² = 4 286 601 zł.
Symbol kl. 3.471.16	1679,00 m ² x 310 zł/ m ² = 520 490 zł.
Symbol kl. 3.471.15	1002,70 m ² x 260 zł/ m ² = 260 702 zł.
Symbol kl. 3.448.16	2087,00 m ² x 160 zł/ m ² = 333 920 zł.

Grupa 4 – Instalacje (sanitarne, wentylacyjne, technologiczne, elektr.i multimedialne)

Symbol kl. 4.310.00	1146,15 m ² x 184 zł/ m ² = 210 891 zł.
Symbol kl. 4.320.00	1146,15 m ² x 144 zł/ m ² = 165 045 zł.
Symbol kl. 4.330.00	1146,15 m ² x 132 zł/ m ² = 151 291 zł.
Symbol kl. 4.340.00	1146,15 m ² x 318 zł/ m ² = 364 475 zł.

Grupa 5 – Zagospodarowanie terenu i budowa obiektów pomocniczych

Symbol kl. 5.220.00	1 271 m ² x 25 zł/ m ² = 31 775 zł.
Symbol kl. 5.260.00	900 m ² x 39 zł/ m ² = 35 100 zł.

Grupa 6 – Wyposażenie

Symbol kl. 6.132.1.201	1 kpl = 202 150 zł.
------------------------	---------------------

Grupa 7 – Prace projektowe,

Symbol kl. 7.210.40	245 000 zł.
---------------------	-------------

OGÓŁEM WARTOŚĆ INWESTYCJI (netto) : **6 938 435,00 zł.**