

# ZINTEGROWANY WĘZEL PRZESIADKOWY W CIESZYNIE

- OPIS KONCEPCJI URBANISTYKI
- OPIS KONCEPCJI ARCHITEKTURY



## CZĘŚĆ URBANISTYCZNA

### Istniejące zagospodarowanie

Teren opracowania konkursowego położony jest w Cieszynie pomiędzy ulicą Hajduka i torami kolejowymi, od strony wschodniej przylega do ul. Bobreckiej. Od zachodu zakończony jest terenem zielonym o charakterze parkowym. Obecnie teren ten jest znacząco z dewaloryzowany poprzez chaotyczne zagospodarowanie, nieczytelny układ komunikacyjny i zły stan obiektów PKP oraz towarzyszących urządzeń.

### Układ komunikacyjny i powiązanie układu projektowanego z istniejącym

Głównym założeniem układu komunikacji w obrębie terenu objętego projektem było rozdzielanie ruchu różnych grup pojazdów, w taki sposób, by ich użytkownicy mogli łatwo i intuicyjnie dostać się do ważnych dla nich punktów. W projekcie wykorzystano koncepcję ronda, wprowadzając dodatkowy zjazd dla autobusów na płytę dworca.

Autobusy i busy komunikacji lokalnej i ponadlokalnej: Wjazd na płytę dworca odbywa się z projektowanego ronda. Dwa stanowiska po stronie wschodniej przewidziane są dla autobusów miejskich, pozostałe dla komunikacji ponadlokalnej. Po zachodniej stronie płyty zaprojektowano trzy stanowiska postojowe dla autobusów oczekujących na swój kurs.

Samochody osobowe: Osoby, które docierają na dworzec własnymi samochodami zjeżdżają z ronda na ul. Hajduka i mogą zatrzymać się na parkingu podziemnym pod płytą dworca lub po południowej stronie ul. Hajduka (14 miejsc). Naprzeciwko dworca zlokalizowany jest postój taksówek.

Rowery: Wzdłuż osi wschód-zachód, po południowej stronie ul. Hajduka zaprojektowane została dwukierunkowa ścieżka rowerowa. Własny rower można zostawić na parkingu przewidzianym na

min. 50 rowerów. Istnieje także możliwość wypożyczenia roweru – stanowiska parkingowe znajdują się wzdłuż zachodniej elewacji dworca.

Piesi: Projektowane dojścia piesze łączą się z istniejącymi ciągami pieszymi zarówno od zachodu (ul. Czarny Chodnik i centrum miasta), jak i południa oraz wschodu (ul. Kolejowa).

### Opis rozwiązania projektowego

Na podstawie studium, przeprowadzonego dla terenu opracowania na potrzeby pracy konkursowej, wydzielone zostają trzy obszary podziału terenu, który jest przedmiotem projektu. Są to: płyta dworca, dawny dworzec PKP, teren zielony. Adekwatnie do tego podziału proponuje się skomponowanie zagospodarowania terenu w oparciu o oś równoległą do torów kolejowych, rozciągającą się w kierunku wschód-zachód, stopniowo rozgęszczającą zainwestowanie terenu.

Część zachodnią, położoną w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanego ronda, zajmuje płyta dworca oraz plac manewrowy wraz z miejscami do parkowania dla autobusów. Pod płytą dworca zlokalizowany jest parking podziemny dla samochodów osobowych. Ciąg komunikacji pieszej, jak i miejsca oczekiwania pasażerów są zadane przez obiekt usługowo-handlowy, który wraz ze zrewitalizowanym zabytkowym dworcem stanowi zespół kubaturowy węzła przesiadkowego. Platforma ta wsparta jest na trzech elementach pełniących rolę komunikacji pionowej (klatki schodowe i dźwigi osobowo-towarowe).

Pomiędzy płytą dworca autobusowego i zabytkowym dworcem kolejowym usytuowany został wjazd do parkingu podziemnego przeznaczony dla samochodów osobowych.

W części parkowej, zaprojektowano plac o ekologicznej nawierzchni przepuszczalnej, pole dla plenerowych działań artystycznych, ekspozycji naukowych czy gier parkowych – aktywności mogących w okresie letnim umilić czas oczekiwania na wybrany środek komunikacji.

Do placu przylega parking dla rowerów. W jego bezpośrednim sąsiedztwie, w obrębie zabytkowego dworca, umieszczona została wypożyczalnia rowerów wraz z serwisem – można tam nie tylko wykupić przejażdżkę rowerową, ale także naprawić własny rower. Dalej w kierunku zachodnim rozciąga się teren zielony, o charakterze parkowym, z zielenią urządzoną i półurządzoną. Ścieżki parkowe łączą główne kierunki dojść pieszych od strony centrum miasta i prowadzą w stronę Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego.

### Bilans terenu

Powierzchnia zabudowy - budynki	572,00 m <sup>2</sup>	5%
Powierzchnia zabudowy - budynki projektowane	117,60 m <sup>2</sup>	1%
Powierzchnia utwardzona - komunikacja kołowa	3242,70 m <sup>2</sup>	31%
Powierzchnia utwardzona - komunikacja rowerowa	746,60 m <sup>2</sup>	7%
Powierzchnia utwardzona - komunikacja piesza	2884,20 m <sup>2</sup>	27%
Powierzchnia biologicznie czynna	3015,40 m <sup>2</sup>	29%
<b>Powierzchnia terenu</b>	<b>10578,50 m<sup>2</sup></b>	<b>100%</b>

### Ukształtowanie terenu i zieleni

W ramach realizacji projektu nie przewiduje się znaczących prac ziemnych w terenie porośniętym zielenią – założono maksymalne dostosowanie projektu do istniejącego ukształtowania terenu. Zieleni wysoka zostanie skomponowana poprzez uzupełnienie szpalerów i skupin. Usunięcia wymaga drzewo znajdujące się pomiędzy zabytkowym dworcem a płytą autobusową oraz drzewo znajdujące się na projektowanym wjeździe na teren PKP.

### Rozbiórki

W projekcie przewidziano rozebranie dobudowanego do dworca budynku toalet, usunięcie urządzeń związanych ze schronem zlokalizowanym po zachodniej stronie dworca oraz dwóch garaży znajdujących się na miejscu projektowanego parkingu dla rowerów. Adaptacja spowoduje usunięcie

z wnętrza zabudowań dworca części ścianek działowych. Budowa parkingu podziemnego będzie wymagała przebudowy istniejących sieci.

#### **Wymagane uzgodnienia i opinie**

- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia (ewentualnie wraz z raportem oddziaływania na środowisko – jeśli będzie wymagany)
- Decyzja o warunkach lokalizacji inwestycji celu publicznego
- Mapa ewidencyjna
- Wypisy z rejestru gruntów
- Aktualizacja mapy sytuacyjno-wysokościowej do celów projektowych
- Informacja o dostępie do drogi publicznej
- Uzgodnienia lokalizacyjne z dostawcami mediów: woda, kanalizacja, energia elektryczna, ciepło, gaz, sieci teletechniczne, uzgodnienie ZUD
- Uzgodnienie lokalizacyjne: Urząd Miasta w Cieszynie, Wydział Gospodarki Nieruchomościami, Miejski Zarząd Dróg w Cieszynie, PKP
- Warunki techniczne przyłączenia mediów i przełożenia lub zabezpieczenia sieci istniejących
- Pozwolenie na wycinkę zieleni

#### **CZĘŚĆ ARCHITEKTONICZNA**

Projektowane rozwiązanie architektoniczne przewiduje do zachowania i restauracji w całości zabytkowy dworzec, jako ważny element dziedzictwa architektonicznego Cieszyna. Usunięta zostanie wyłącznie późniejsza, dobudowana część, gdzie znajdują się toalety publiczne. Ze względu na rozbudowaną funkcję Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego planuje się realizację platformy usługowo-handlowej połączonej komunikacyjnie z istniejącym dworcem.

Ze względu na zły stan techniczny budynku zabytkowego, wymieniona zostanie ściana frontowa znajdująca się pomiędzy budynkiem murowanym a częścią wschodnią, wybudowaną w technologii szkieletowej słupowo-ryglowej. Dla zachowania ciągłości architektonicznej w zamian projektuje się ścianę w pełni przeszkloną, powtarzającą podział i konstrukcję „muru pruskiego”. Zabytkowa wiata, poddana pełnej rewaloryzacji, zostanie przeniesiona na miejsce pierwotnej lokalizacji, natomiast jako uzupełnienie zadania peronu kolejowego projektuje się wiatę stanowiącą interpretację form historycznych. W ramach prac restauracyjnych dworca przywrócona zostanie oryginalna kolorystyka znana z zachowanych źródeł ikonograficznych.

W budynku dawnego dworca kolejowego zaprojektowane zostały wszystkie funkcje bezpośrednio związane z organizowaniem podróży – poczekalnie, kasy, zespoły toalet oraz przechowalnia garażu. Towarzyszą im funkcje pomocnicze, takie jak: punkt wymiany książek, stanowiska internetowe oraz centrum informacyjne. Część parteru oraz całe piętro przewidziane zostało na potrzeby pomieszczeń socjalno- biurowych z niezbędnym zapleczem.

Platforma usługowo-handlowa, wsparta jest na trzech trzonach komunikacji pionowej, łączących parking podziemny, budynek dworca płytę dworca autobusowego i część usługowo-handlową zlokalizowaną na piętrze.

Pierwszy z nich, łączący parking podziemny, ciąg pieszy wzdłuż dworca oraz ciąg pieszy w obiekcie usługowo-handlowym zlokalizowany jest od strony wschodniej, tuż przy rondzie. Rozwiązanie to pozwala na szybkie rozgęszczenie ruchu pieszych docierających do dworca. Drugi trzon komunikacji pionowej usytuowany jest pomiędzy płytą dworca autobusowego a wjazdem na parking podziemny i będzie używany głównie przez osoby korzystające z parkingu. Trzeci element komunikacji pionowej łączy nowy budynek z zabytkowym dworcem – dzięki temu rozwiązaniu zintegrowane zostają wszystkie projektowane funkcje, zapewniając pełną dostępność obiektu dla pasażerów.

Piętro rozciągnięte pomiędzy trzema punktami komunikacji pionowej wypełnione jest funkcjami usługowo-handlowymi. Przestrzeń ta została zaprojektowana w sposób umożliwiający dowolną aranżację i podział, a jej wnętrze jest w pełni przekształcalne. Poszczególne boksy można ze sobą łączyć i zmieniać ich funkcję. Możliwe rozwiązania to: sklepy, biura obsługi turystycznej, punkty usługowe, ekspozycje rękodzieła, dzieł sztuki itp. Jako punkty stałe zaproponowano kawiarnię i bar bistro. W pobliżu tych lokali, z komunikacji głównej, zaprojektowano wyjście na taras, stanowiący doskonały punkt widokowy w stronę zabytkowego założenia Sióstr Elżbietanek. Powierzchnia tarasu perforowana będzie przezroczystymi panelami umożliwiającymi wgląd na płytę dworca. Wysokość nowego budynku została dopasowana do wysokości pierzei kamienic zlokalizowanej po południowej stronie ul. Hajduka – dzięki czemu utworzone zostało wnętrze urbanistyczne o charakterze ulicy miejskiej.

Elewacja platformy rozpiętej ponad płytą dworca autobusowego stanowi nawiązanie do drewnianej konstrukcji ścian dworca i jest jej współczesną interpretacją. Panele pełnią rolę konstrukcyjną, jako elementy kratownicy. Pola podziałów konstrukcji są częściowo wypełnione szkłem i powierzchniami nieprzejrzystymi, co wzbogaca zarówno widok od wnętrza obiektu jak i z zewnątrz. Możliwe jest również efektowne podświetlenie tak zaprojektowanej elewacji. Kolorystyka jest stonowana – naturalna barwa betonu i stal malowana na kolor jasnoszary.

W halach zabytkowego dworca, na platformie usługowej oraz w rejonie placu rekreacyjnego planuje się rozmieszczenie elektronicznych informacyjnych systemów świetlnych i dźwiękowych. Całość terenu opracowania zostanie zaopatrzona w spójny system informacji wizualnej, ułatwiającej komunikację w obrębie różnych funkcji zespołu. Oprócz oznaczeń graficznych i tablic, projektuje się system przewodników głosowych oraz zróżnicowanie osób posadzek ułatwiających poruszanie osobom niedowidzącym. W projekcie założono pełne dostosowanie zarówno części projektowanej jak i istniejącej, poddawanej rewaloryzacji, do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przyjęto założenie, że zarówno osoby korzystające z dworca jak i jego pracownicy mogą być osobami poruszającymi się na wózkach inwalidzkich, w związku z czym w zespołach sanitarnych znajdują się toalety przystosowane do ich potrzeb.

Pod płytą dworca autobusowego zaprojektowano parking podziemny dla samochodów osobowych. Znajduje się na nim 75 miejsc parkingowych, w tym 6 przystosowanych dla osób niepełnosprawnych. Parking połączony jest z płytą dworca i częścią komercyjną usytuowaną na piętrze nowego budynku za pomocą dwóch klatek schodowych i dźwigów. W poziomie parkingu zlokalizowano również pomieszczenia techniczne. Parking zrealizowany zostanie jako konstrukcja żelbetowa, z pozostawieniem naturalnej faktury betonu. Również na terenie parkingu, przy wejściach do trzonów komunikacyjnych, planuje się umieszczenie elementów informacji wizualnej i dźwiękowej.

Połączenie obsługi osób podróżujących koleją, autobusami komunikacji lokalnej i ponadlokalnej stanowi o faktycznym zintegrowaniu węzła komunikacyjnego. Zapewnia to możliwość elastycznego planowania podróży.

Prezentowane rozwiązanie architektoniczne obiektu zakłada również możliwość rozbudowy projektowanej platformy. W przyszłości dzięki poprzecznej kładce pieszej można połączyć wygodnie i bezpiecznie ze Zintegrowanym Węzłem Przesiadkowym perony kolejowe oraz ul. Liburnia i znajdujące się przy niej obiekty handlowe.

### **Wymagane uzgodnienia i opinie**

- Informacja o wpisie do Gminnej Ewidencji Zabytków
- Oświadczenie o prawie do dysponowania / KRS /Akt notarialny lub wypis z ksiąg wieczystych
- Uzgodnienie rzeczoznawcy ds. sanitarno-epidemiologicznych
- Uzgodnienie rzeczoznawcy ds. zabezpieczeń przeciwpożarowych
- Badania geologiczne dla parkingu podziemnego
- Odstępstwo od warunków technicznych: klatka schodowa zabytkowego budynku, ewentualnie przebudowa klatki schodowej

- Pozwolenie na roboty przy obiekcie zabytkowym
- Uzgodnienie ze służbami konserwatorskimi
- Decyzja o pozwoleniu na budowę

**Zestawienie powierzchni:**

Kondygnacja -1: piwnice		
	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia użytkowa
-1.1.	parking	2273,40
-1.2.	klatka schodowa 2	25,00
-1.3.	klatka schodowa 3	36,00
-1.4.	pom. techniczne	23,80
-1.5.	wymiennikownia	36,80
-1.6.	wentylatorownia	38,40
-1.7.	pom. techniczne	34,00
SUMA:		2467,40

Kondygnacja 1: parter		
	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia użytkowa
1.1.	pomieszczenie ochrony	9,65
1.2.	klatka schodowa 3	11,00
1.3.	korytarz	25,50
1.4.	serwis rowerowy	21,15
1.5.	pomieszczenie socjalne	20,50
1.6.	zaplecze sanitarno magazynowe	14,00
1.7.	wc damskie	14,50
1.8.	wc nps	4,80
1.9.	wc męskie	14,50
1.10.	poczekalnie	154,00
1.11.	boxy kasowe	36,00
1.12.	biuro	10,50
1.13.	wc pracowników	3,75
1.14.	pomieszczenie socjalne	11,60
1.15.	klatka schodowa	26,00
1.16.	komunikacja	54,00
1.17.	informacja pks	35,00
1.18.	klatka schodowa 2	25,00
1.19.	klatka schodowa 1	36,00
SUMA:		527,45

Kondygnacja 2: I piętro		
	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia użytkowa
2.1.	klatka schodowa 3	18,15
2.2.	biuro	22,65
2.3.	gabinet	23,50
2.4.	sekretariat	18,50
2.5.	biuro	7,90
2.6.	korytarz	13,00
2.7.	biuro	17,70
2.8.	pomieszczenie socjalne	12,30
2.9.	wc pracowników	5,70
2.11.	komunikacja	470,15
2.12.	klatka schodowa 2	25,00
2.13.	wc damskie	15,30
2.14.	wc męskie	15,30
2.15.	pomieszczenie socjalne	8,40
2.16.	boks handlowo-usługowy	18,00
2.17.	boks handlowo-usługowy	18,00
2.18.	boks handlowo-usługowy	18,00
2.19.	boks handlowo-usługowy	18,00
2.20.	boks handlowo-usługowy	18,00
2.21.	boks handlowo-usługowy	18,00
2.22.	zaplecze kawiarni	7,80
2.23.	kawiarnia	34,80
2.24.	bistro	22,30
2.25.	zaplecze bistro	11,00
2.26.	wc męskie	9,25
2.27.	wc damskie +nps	4,70
2.28.	pomieszczenie gospodarcze	2,05
2.29.	klatka schodowa 3	36,00
SUMA:		909,45

**Suma powierzchni użytkowej: 3094,30**

**Kubatura: 14 596,42 m<sup>3</sup>**

**Maksymalna wysokość obiektu: 10,11 m**