



synteza projektu

### Opis koncepcji

Połączenie obsługi podróżnych korzystających z kolei i autobusów w jednym budynku leży u podstaw prezentowanego projektu. Integracja wszystkich funkcji zachodzi w przestrzeni pasażu rozciągającego się wzdłuż ulicy Hajduka, przybierającego funkcję peronu dworca autobusowego w części wschodniej i hallu całego węzła wewnątrz istniejącego budynku dworca kolejowego. Zadaszenie peronu tworzy charakterystyczną "bramę do miasta", widoczną od strony torów kolejowych i przyjazną podróżnym przestrzeń, z której można przejść suchą stopą do hallu całego dworca po wyjściu z autobusu.

Komunikację autobusową poprowadzono wzdłuż ul. Hajduka. Zapewniono całkowicie bezkolizyjny ruch pieszych, samochodów i autobusów oraz płynność ruchu autobusów. Ulica Hajduka przed dworcem kolejowym kończy się pętlą dla autobusów o promieniu zewnętrznym 26m. Pętla wykracza poza obszar opracowania na teren działki nr 44/3. Długi peron autobusowy (łączna długość 83.5m) umożliwi elastyczne łączenie obsługi busów (dług. do 8m), krótkich autobusów (dług. do 12m) i długich autobusów (dług. do 15m).

Zadaszenie pasażu rozciągające się od wnętrza budynku dworca do ronda w ul. Bobreckiej ułatwia obsługę dwóch głównych kierunków dojazd pieszych - od strony Starego Miasta i od ul. Bobreckiej. Główny parking samochodów został zlokalizowany przy torach, od strony planowanego ronda.



### Rozwiązania urbanistyczne

Na obszarze opracowania występują cztery główne uwarunkowania urbanistyczne:

- część o charakterze parkowym na zachód od budynku dworca,
- budynek dworca (część dwupiętrowa i parterowa),
- ulica Hajduka wraz z pierzeją kamienic,
- istniejący plac manewrowy autobusów,

Do dworca istnieją dwa dojścia piesze z centrum miasta - ulicą Bobrecką i ciągiem pieszo-jezdnym, łączącym dworzec z ul. Korfanteo. Dojazd komunikacji kołowej możliwy jest tylko z ul. Bobreckiej. Istniejący układ urbanistyczny jest chaotyczny. Występujące kolizje pomiędzy pieszymi, samochodami i autobusami obniżają przepustowość ruchu autobusowego.

Proponuje się rozwiązanie dworca autobusowego wzdłuż ul. Hajduka w oparciu o rozbudowę budynku istniejącego dworca kolejowego o zadaszenie pełniące funkcję peronu dworca autobusowego. Budynek istniejącego dworca kolejowego w prezentowanej koncepcji obsługuje zarówno podróżujących koleją jak i autobusami. Wjazd z planowanego ronda w ul. Hajduka obsługuje ruch autobusów i mieszkańców. Miejsca postojowe dla 53 samochodów zlokalizowano przy dworcu i na terenie obecnego placu manewrowego. Zachowano istniejący postój taksówek przy skrzyżowaniu ul. Hajduka z ul. Bobrecką. Ścieżkę rowerową poprowadzono wzdłuż ul. Hajduka po południowej stronie. Parkingi rowerowe przewidziano w rozproszeniu po kilkanaście sztuk w różnych miejscach działki, m.in. przy zachodniej części dworca. Część projektowanego pawilonu w części parkowej działki przyjmie funkcję parkingu rowerowego.

Zakłada się rozbiórkę istniejącej przybudówki toalet przy dworcu dla udostępnienia ściany szczytowej na wejście do budynku i wycięcie dwóch stojących przy niej drzew. Zakłada się również wycięcie drzewa stojącego na przeciwko obecnemu wejścia do poczekalni dworca.

Wyjazd autobusów z dworca następuje w górę ul. Bobrecką lub planowanym łącznikiem do ul. Kolejowej. Peron autobusowy o długości 83,5m może obsłużyć do 8 busów jednocześnie lub 4 autobusy długości 15m. W przypadku szczególnych połączeń założono możliwość umieszczenia jednego przystanku tuż przy budynku dworca. 3 miejsca postojowe dla busów zlokalizowano wzdłuż południowej krawędzi ul. Hajduka. Ze względu na ograniczenia powierzchni i niewielką szerokość działki należy rozważyć rozszerzenie inwestycji o dodatkowe miejsca postojowe po wschodniej stronie ronda w ul. Bobreckiej.

W zachodniej części działki zakłada się zachowanie parkowego charakteru miejsca, uzupełnienie go o szpalery drzew, pawilon wielofunkcyjny nad szczeliną przeciwlotniczą i małą architekturę.

### Zestawienie powierzchni

Pow. działki	10562,0	m <sup>2</sup>
Pow. biologicznie czynna	2384,8	m <sup>2</sup>
Nawierzchnia min.-bitumiczna - ścieżki rowerowe	746,3	m <sup>2</sup>
Nawierzchnia komunikacji pieszej	2659,7	m <sup>2</sup>
Nawierzchnia min.-bitumiczna - drogi	1705,8	m <sup>2</sup>
Powierzchnia parkingów	1837,6	m <sup>2</sup>
Nawierzchnia betonowa - peron autobusowy	261,7	m <sup>2</sup>
Pow. zabudowy istniejącej - dworzec kolejowy	572,7	m <sup>2</sup>
Pow. zabudowy projektowanego obiektu - peron autobusowy	119,1	m <sup>2</sup>
Pow. zabudowy projektowanego pawilonu wielofunkcyjnego	274,3	m <sup>2</sup>

Prezentowane interwencje urbanistyczne wymagają szczególnych uzgodnień dot.:

- wykorzystanie i częściowe zabudowanie działki nr 16/3 (właściciel: PKP)
- obniżenie skrajni drogi do 4,00m pod zadaszeniem peronów (odstępstwo od war. techn. dot. dróg)

### Rozwiązania architektoniczno-budowlane

Prezentowany projekt zakłada zachowanie budynku dworca i zewnętrznych przegród jednopiętrowej przybudówki oraz rozbudowanie go o zadaszenie peronu rozciągającego się od dworca do ronda przy ul. Bobreckiej. W jednopiętrowej części dworca jedynie ściany konstrukcyjne zostają zachowane w obecnym kształcie. Wnętrze jest adaptowane do nowej funkcji, obsługującej

podróżnych korzystających z kolei i z komunikacji autobusowej - jednoprzestrzenne wnętrza hallu, kawiarni i poczekalni bezpośrednio powiązane z peronami kolei i autobusów tworzy czytelny układ i może obsłużyć znaczną liczbę podróżnych obu środków komunikacji.

Przegrody zewnętrzne jednopiętrowej przybudówki dworca zostaną ocieplone od wewnątrz w oparciu o mineralne płyty izolacyjne o grubości 15cm. W przestrzeni hallu, poczekalni i kawiarni wnętrza otwarto na całą wysokość, żeby wyeksponować więźbę dachową budynku. Nad pomieszczeniami obsługującymi dworzec przewidziano przestrzeń technologiczną instalacyjną, ze szczególnym uwzględnieniem wentylacji mechanicznej nawiewno-wywiewnej wyposażonej w odzysk ciepła.

Odprowadzanie wody opadowej z dachu zadaszenia peronu dworca autobusowego zapewnione jest przez rynną wpuszczoną w połac w 1/5 wysokości dachu.

kubatura istniejącego budynku dworca	4243,1	m <sup>3</sup>
kubatura projektowanego zadaszenia peronu	1670,6	m <sup>3</sup>
kubatura projektowanego pawilonu wystawowego	1616,2	m <sup>3</sup>
wysokość projektowanego obiektu	7,76	m

### Zestawienie pomieszczeń

<b>PARTER</b>		
Nr	Nazwa	pow. [m <sup>2</sup> ]
1.1	"pokój śniadaniowy" kierowców	34.67
1.2	toaleta	7.35
1.3	pomieszczenie biurowe	13.18
1.4	zaplecze techn. wypożyczalni rowerów	29.14
1.5	wypożyczalnia rowerów	20.92
1.6	zaplecze baru	19.95
2.1	kawiarnia/bar	58.11
2.2	obsługa kawiarni/baru	13.68
2.3	zaplecze kawiarni/baru	14.77
2.4	przedsiónek toalety damskiej	3.31
2.5	przedsiónek toalety męskiej	3.38
2.6	toaleta damska	7.50
2.7	toaleta męska	3.32
2.8	toaleta niepełnosprawnych	4.60
3.1	hall/poczekalnia	172.95
3.2	kasy/informacja	21.02
3.3	zaplecze kas	14.66
3.4	pom. socjalne	11.11
3.5	toaleta	4.58
3.6	salonik prasowy	17.12
K1	klatka schodowa	10.10
	<b>SUMA PARTER</b>	<b>485.42</b>

Piętro istniejącego ceglanego budynku dworca przewiduje się wykorzystać jako wielofunkcyjne pomieszczenia do "pracy wspólnej" - spotkania organizacji pozarządowych lub samorządowych, pomieszczenia na czasowy wynajem. Przestrzenna izolacja pomieszczeń na piętrze od funkcji dworca generujących znaczny ruch oraz ich położenie przy zachodniej części działki, przeznaczonej na przestrzeń parkową zagwarantują wysoką jakość środowiska "pracy wspólnej".

<b>I PIĘTRO</b>		
Nr	Nazwa	pow. [m <sup>2</sup> ]
4.1	przedsionek	6.21
4.2	pom. socjalne	13.18
4.3	toaleta	7.35
4.4	pom. do pracy wspólnej	42.78
4.5	pom. do pracy wspólnej	35.33
4.6	zaplecze/magazyn	22.65
K2	klatka schodowa	5.05
<b>SUMA PIĘTRO</b>		<b>132.55</b>

Projekt przewiduje również umieszczenie dwóch zautomatyzowanych toalet w grubości ściany peronu autobusowego o powierzchni 3.35m<sup>2</sup> każda i pomieszczenia technicznego o pow. 2.54m<sup>2</sup>.

Po zachodniej stronie dworca, nad istniejącą szczeliną przeciwlotniczą przewiduje się budowę lekkiego pawilonu o charakterze parkowym i pow. zabudowy 273.2m<sup>2</sup>, z przeznaczeniem na wydarzenia kulturalne, parking rowerowy, miejsce spotkań, wystaw (np. związanych z koleją) i letniej kawiarni. Dostęp do szczeliny przeciwlotniczej jest kontrolowany, a jego przestrzeń wykorzystana jako przestrzeń wystawiennicza.

<b>PAWILON</b>		
Nr	Nazwa	pow. [m <sup>2</sup> ]
5.1	przestrzeń wielofunkcyjna	207.50
5.2	kawiarnia	13.16
5.3	zaplecze kawiarni	12.03
5.4	magazyn	7.37
5.5	zaplecze	9.95
5.6	toaleta	3.13
<b>SUMA PAWILON</b>		<b>253.14</b>

**ŁĄCZNIE POWIERZCHNIA WEWNĘTRZNA: 871.11m<sup>2</sup>**

Przewidywane interwencje architektoniczno-budowlane nie wymagają szczególnych uzgodnień ani odstępstw, innych niż w przypadku standardowej procedury.

### **Opis Konstrukcji**

Układ konstrukcyjny istniejącego budynku dworca pozostaje bez zmian. Przewiduje się wymianę elementów w najgorszym stanie technicznym i konserwację pozostałych elementów. Kształt projektowanego zadaszania peronu autobusowego opiera się o kształt połowy przekroju

poprzecznego istniejącego dworca. Jego konstrukcję tworzą żelbetowe skrzynie o szerokości 136cm (+ warstwy cegły elewacyjnej) posadowione na żelbetowych ławach fundamentowych do wysokości 405cm ponad chodnikiem. Od poziomu 405cm do kalenicy konstrukcja składa się z poprzecznych żelbetowych tarcz grubości 35cm, wysięgających wspornikowo nad peronem o 450cm. Konstrukcja pawilonu w części parkowej jest lekką konstrukcją drewnianą o rozpiętości 7m z dachem pulpitowym nachylonym w stronę torów kolejowych.

### **Wyposażenie**

Do zasadniczego wyposażenia obiektu należą: armatura sanitarna, materiały wokończeniowe, umeblowanie pomieszczeń, elementy systemu identyfikacji wizualnej (tablice, rozkłady jazdy, znaki) i dźwiękowej, elementy oświetlenia. Przewiduje się również możliwość sprzedaży części biletów za pomocą automatów biletowych, umieszczonych w hallu dworca.

### **Dostępność osób niepełnosprawnych**

Ułatwienia dla osób niedowidzących i niewidomych - kontrastowe pasy ostrzegawcze, pasy prowadzące w posadzce z guzkami, informacja głosowa/dźwiękowa (po naciśnięciu przycisku). Ułatwienia dla osób z utrudnionym poruszaniem się i na wózkach - część toalet przystosowano do użytku dla osób na wózkach. Należy je dodatkowo wyposażyć w składane półki do przewijania dzieci. Funkcje dworca i peron autobusowy rozplanowano na jednym poziomie, co ułatwia poruszanie się osobom na wózkach, a różnicę wysokości między zewnętrznym chodnikiem a wnętrzem dworca zrównano niskimi rampami o wysokości 15cm.

### **Kolorystyka i materiały wykończeniowe**

Kolorystykę i wykończenie elewacji istniejącego dworca przewiduje się przywrócić do stanu oryginalnego po przeprowadzeniu analiz konserwatorskich. Pokrycie dachu dworca i zadaszenia peronu autobusowego projektuje się jako pasy blachy stalowej ocynkowanej, łączonej na rąbek stojący.

Wnętrze dworca, po ociepleniu ścian zewnętrznych płytami mineralnymi należy pomalować na biało, z zachowaniem ciemnej, oryginalnej barwy elementów więźby dachowej.

Przewiduje się zachowanie oryginalnej stolarki w istniejącym budynku dworca, ze współczesnymi uzupełnieniami wynikającymi z proponowanej zmiany funkcjonowania budynku.

Ściana zadaszenia dworca została zaprojektowana z zewnętrzną warstwą cegły klinkierowej w jednolitej, jasnoszarej barwie. Spód zadaszenia jest sufitem podwieszonym wykończonym płytami HPL w kolorze białym. Detale dworca - pojemniki na odpadki, oprawy oświetleniowe, oprawy rozkładów jazdy projektuje się ze stali nierdzewnej.

Posadzka głównego pasażu prowadzącego wzdłuż całego projektu wykonana została ze szlifowanych płyt granitowych w kolorze jasnoszarym.

### **Zestawienie kosztów**

Na obecnym etapie projektu przyjęto wskaźnikowe wyliczenia kosztów, przyjęte na podstawie opracowań SEKOCENBUD I/2014r. zbierających dane porównawcze z realizacji na terenie całej Polski. W prezentowanym zestawieniu kosztów (załącznik I) uwzględniono roboty rozbiórkowe, ziemne, aranżacji zieleni, konserwatorskie, instalacyjne, podstawowe wyposażenie, cenę nowych nawierzchni zewnętrznych, konstrukcji zadaszenia peronu dworca autobusowego i pawilonu w części ogrodowej. Cena opracowania dokumentacji projektowo-kosztorysowej została wyznaczona na poziomie 4,5% kosztów inwestycji.