

# 357112

## OPRACOWANIE URBANISTYCZNO- ARCHITEKTONICZNEJ KONCEPCJI „ZINTEGROWANEGO WĘZŁA PRZESIADKOWEGO W CIESZYNIE”



## 1. OPIS KONCEPCJI

---

### 1.1 Temat i zakres opracowania.

Tematem opracowania jest koncepcja Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie.

Koncepcja zakłada rewitalizację dawnego budynku dworca PKP, przebudowę parterowego obiektu wraz z umiejscowieniem w niej funkcji związanych z obsługą podróżnych, projekt funkcjonalny płyty dworca autobusowego komunikacji ponadlokalnej, przystanki komunikacji miejskiej, miejsca postojowe dla samochodów osobowych, miejsca postojowe dla obsługi transportu TAXI, projekt ścieżki rowerowej wraz z miejscami postojowymi.

### 1.2 Lokalizacja.

Teren opracowania znajduje się w mieście Cieszyn przy skrzyżowaniu ulicy Bobreckiej i Feliksa Hajduka.

### 1.3 Opis koncepcji urbanistycznej

Istniejący stan zagospodarowania terenu:

Przedmiotowa lokalizacja obejmuje istniejący plac manewrowo-postojowy przy skrzyżowaniu ulicy Bobreckiej i Feliksa Hajduka, na którym obecnie funkcjonują przystanki komunikacji miejskiej i ponadlokalnej. Na terenie przyległym do placu znajdują się budynki kolejowe wraz z przyległą zielenią wysoką (pierwotny murowany budynek 2-kondygnacyjny oraz dobudowany w późniejszym okresie budynek parterowy w bardzo złym stanie technicznym).

Ulica Hajduka krzyżuje się z ulicą Bobrecką a jej południową pierzeję stanowi zwarta zabudowa o charakterze śródmiejskim. Nawierzchnia ulicy jest utwardzona a jej pobocza zajmują miejsca postojowe dla samochodów osobowych, służące głównie obsłudze mieszkańców. Zakończenie ulicy Feliksa Hajduka przechodzi w trakt pieszy biegnący wzdłuż terenu zakonu Bonifratów i dochodzi do parku przy kościele św. Trójcy.

W przedmiotowym opracowaniu przyjęto wytyczne projektowe koncepcji przebudowy skrzyżowania ulic Hajduka i Bobreckiej i powstanie w tym miejscu ronda. Układem komunikacyjnym i urbanistycznym nawiązano do planowanej przebudowy w/w skrzyżowania.

Biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na uporządkowanie komunikacji kołowej, zaadoptowano istniejący plac manewrowy na potrzeby dworca komunikacji ponadlokalnej. Wjazd na płytę dworca zaplanowano z ulicy Feliksa Hajduka natomiast wyjazd połączony byłby bezpośrednio z projektowanym rondem. Takie jednoznaczne rozdzielenie wjazdu i wyjazdu ma za zadanie uporządkowanie ruchu kołowego i zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa ruchu i pasażerów. Na płycie dworca znajdzie się miejsce dla 7 stanowisk autobusowych oraz zadaszona przestrzeń dla podróżnych. Ponadto zaplanowano przestrzeń postojową dla autobusów/busów obsługujących ruch ponadlokalny. W zależności od rodzaju pojazdów (autobusy pełnowymiarowe / busy) zaprojektowano dodatkowo 4 do 8 miejsc postojowych.

W zakresie komunikacji lokalnej projektuje się podwójną zatokę przystankową zlokalizowaną wzdłuż ulicy Feliksa Hajduka. Miejsce oczekiwania podróżnych znajduje się pod wspólnym zadaszeniem z dworcem autobusowym, jednak strefy wsiadających nie przenikają się ze sobą. Takie wzajemne usytuowanie przystanków pozwala maksymalnie ograniczyć koszty budowy i funkcjonowania

# 357112

infrastruktury (jedno zadanie, wspólny monitoring, scentralizowana informacja ogólna w zakresie komunikacji). Ponadto generuje niemierzalne korzyści funkcjonalne (minimalna odległość dojścia od strefy komunikacji miejskiej do ponadlokalnej). Takimi cechami we współczesnych standardach powinien się charakteryzować nowoczesny punkt przesiadkowy sprawnie funkcjonującego miasta.

Lokalizacja głównego budynku obsługi pasażerów pozostaje w zasadzie bez zmian i to jej w aspekcie urbanistycznym podporządkowany jest cały układ

Planowana koncepcja zakłada modernizację ulicy Hajduka na odcinku od nowoprojektowanego ronda w kierunku zachodnim. Modernizacja ma na celu dopasowanie ulicy do standardów otoczenia, modernizację oświetlenia, dopasowanie projektowe odwodnienia terenu w niezbędnym zakresie, powstanie zatok parkingowych dla potrzeb inwestycji oraz pobliskich mieszkańców. Planuje się również powstanie zatoki dla pojazdów TAXI oraz na krótkotrwały postój samochodów osobowych. Celem zapewnienia miejsc postojowych dla pojazdów podróżujących, zaprojektowano parking zlokalizowany na zakończeniu ulicy Hajduka. Opracowanie przewiduje powstanie parkingu na jednym poziomie – z możliwością budowy parkingu na poziomie +1. W tym celu konieczna wydaje się analiza możliwości adaptacji/modernizacji lub usunięcia schronu. Dla projektu parkingu dwupoziomowego wjazd na poziom górny znajdował by się na zakończeniu ulicy Hajduka i przebiegałby półokrągłą rampą do góry. Opcja wykonania większego parkingu na dwóch poziomach uwarunkowana jest opinią inwestora dotyczącą przyszłości budynku podziemnego.

Lokalizacja parkingu dla samochodów osobowych jest naturalnym wynikiem ciągu komunikacyjno-funkcjonalnego, którego elementy składowe następują po sobie w kolejności:

- 1/ parkowanie samochodu
- 2/ budynek dworca/informacja/poczekalnia
- 3/ perony odjazdowe autobusowe/kolejowe

Dopełnieniem projektu w zakresie komunikacji jest powstanie ścieżki rowerowej i ciągu pieszego. W tym celu planuje się w zmodernizowanej ulicy Feliksa Hajduka wydzielenie pasa dla ruchu rowerowego w dwóch kierunkach oraz przyległego do niego chodnika. Ścieżka rowerowa zlokalizowana po południowej części ulicy, będzie stanowić rozszerzenie istniejących i planowanych tras rowerowych w Cieszynie.

Koncepcja projektu kształtowania zieleni przewiduje przede wszystkim uporządkowanie zieleni istniejącej z pozostawieniem zdrowych i okazałych zadrzewień. Zieleń niska i zaniedbana zostanie dopasowana do nowej koncepcji lub usunięta. Przewiduje się wykonanie wokół drzew uporządkowanych rabat z zielenią niską i elementami małej architektury.

Na przedmiotowym terenie przewiduje się rozbiórkę parterowej części budynku kolejowego oraz dobudowanych do niego szaleatów. Usunięciu podlegają również istniejące wiaty przystankowe zlokalizowane na placu manewrowym wzdłuż ul. Hajduka.

Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania terenu:

Powierzchnia objęta opracowaniem:	10550m <sup>2</sup>	100,0%
Powierzchnia zabudowy:	515m <sup>2</sup>	4,9%
Powierzchnia dróg:	1657m <sup>2</sup>	15,7%

Powierzchnia parkingów:	469m <sup>2</sup>	4,5%
Powierzchnia płyty dworca/miejsc przystankowych:	1451m <sup>2</sup>	13,7%
Powierzchnia chodników/ścieżek rowerowych:	3230m <sup>2</sup>	30,6%
Powierzchnia biologicznie czynna:	2881m <sup>2</sup>	27,3%

Koncepcja Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie przed etapem uzyskania pozwolenia na budowę wymaga uzyskania warunków, opinii i uzgodnień w zakresie:

- decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
- zgody na rozbiórkę obiektów
- opinii geologicznej
- warunków gestorów sieci (wod.-kan, gaz ...)
- uzgodnienia projektu sieci i przyłączy (wod-kan., gaz...)
- opinia Zespołu Uzgodnienia Dokumentacji Projektowych
- warunków zarządcy dróg na przebudowę oraz uzgodnienia projektu

## 1.4 Opis koncepcji architektonicznej

W ramach przedmiotowej koncepcji Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie planuje się wykonanie obiektów kubaturowych w postaci wielofunkcyjnego budynku mieszczącego funkcje uzupełniające służące podróżnym oraz zadaszenia peronów dworca komunikacji ponadlokalnej.

W związku z fatalnym stanem technicznym części istniejącej zabudowy (ekspertyza rzeczoznawcy budowlanego), planuje się jej rozbiórkę i wykonanie nowej wielofunkcyjnej przestrzeni. Bez zmian kubaturowych pozostaje budynek dwukondygnacyjny, w którym projektuje się rewitalizację i dopasowanie ich do nowych funkcji. Ze względu na wysoką wartość estetyczną budynku, podjęto decyzję o odnowieniu jego elewacji ze szczególną dbałością o detal architektoniczny. Zaplanowano odnowienie i przeniesienie istniejącego zadaszenia (wiaty) w miejsce jego pierwotnej lokalizacji. Dzięki tym zabiegom główna bryła budynku dworca powróci do wyglądu z lat świetności.

Część parterowa budynku przeznaczona jest do rozbiórki. Jej stan techniczny powoduje że prace remontowe pozostaną nieopłacalne (budynek zgodnie z ekspertyzą wymaga między innymi prac fundamentowych), a osiągnięta forma nie będzie w stanie pomieścić oczekiwanych funkcji. W miejscu niższej części obiektu zaprojektowano parterowy budynek, połączony funkcjonalnie z zabytkowym budynkiem dwukondygnacyjnym. W części nowej mieści się będzie poczekalnia wraz z punktem obsługi podróżnych. Poczekalnia będzie służyć pasażerom zarówno PKP jak i linii komunikacji samochodowej ponadlokalnej i miejskiej. W głównej przestrzeni poczekalni zlokalizowano również funkcje pomocnicze jak kasy biletowe, informacje, salonik prasowy, bankomat, tablice informacyjne z rozkładem jazdy. Ponadto w nowym budynku zlokalizowano miejsce na punkt gastronomiczny (bar szybkiej obsługi lub restaurację) oraz toalety i pomieszczenia techniczne.

Główna sala poczekalni została zaprojektowana jako przestrzeń wielofunkcyjna, z łatwą możliwością adaptacji i re-aranżacji jej powierzchni.

Stara zabytkowa część mieści zaplecza punktu informacyjnego i kas biletowych. Ponadto na parterze zlokalizowano punkt wypożyczalni i serwisu rowerów skomunikowany bezpośrednio z trasą rowerową). Piętro budynku z wejściem przez istniejącą klatkę schodową mieści pomieszczenia przeznaczone na komercyjny wynajem przestrzeni. W zależności od potrzeb mogą mieścić się tam przestrzenie biurowe, lokale usługowe typu fryzjer itp.

# 357112

Nowa bryła budynku wielofunkcyjnego punktu przesiadkowego wzbogacona została o zadaszenie nad częścią zwróconą w kierunku peronów. Przestrzeń ta jest również miejscem dla elementów małej architektury w postaci donic z zielenią oraz ławkami.

## Dane charakterystyczne obiektu:

Kubatura nowego obiektu:	1755m <sup>3</sup>
Powierzchnia zabudowy budynku dworca	515m <sup>2</sup>
Wysokość nowego obiektu:	5,3m
Wysokość zadaszenia peronów:	4,5m
Zestawienie pomieszczeń:	

## PARTER

0.1 – Wypożyczalnia rowerów	34,9m <sup>2</sup>
0.2 – Magazyn wypożyczalni rowerów	12,2m <sup>2</sup>
0.3 – Zaplecze socjalne / toaleta	8,4m <sup>2</sup>
0.4 – Pomieszczenie administracji	22,9m <sup>2</sup>
0.5 – Kasa biletowa /punkt obsługi	16,7m <sup>2</sup>
0.6 – Zaplecze socjalne / toaleta	6,1m <sup>2</sup>
0.7 – Kasa biletowa /punkt obsługi	22,1m <sup>2</sup>
0.8 – Przestrzeń wielofunkcyjna / poczekalnia podróżnych	145,0m <sup>2</sup>
0.9 – Salonik prasowy	9,6m <sup>2</sup>
0.10 – Zaplecze socjalne	9,4m <sup>2</sup>
0.11 – Toalety męskie	14,9m <sup>2</sup>
0.12 – Toaleta dla niepełnosprawnych	5,6m <sup>2</sup>
0.14 – Toalety damskie	16,5m <sup>2</sup>
0.15 – Pomieszczenie techniczne	8,7m <sup>2</sup>
0.16 – Pomieszczenie gospodarcze	8,7m <sup>2</sup>
0.17 – Zaplecze socjalne / toaleta	7,0m <sup>2</sup>
0.18 – Punkt gastronomiczny	69,9m <sup>2</sup>
<b>Suma</b>	<b>401,9m<sup>2</sup></b>

## PIĘTRO

1.1 – Przestrzeń biurowa	13,9m <sup>2</sup>
1.2 – Przestrzeń biurowa	15,6m <sup>2</sup>
1.3 – Przestrzeń biurowa	14,4m <sup>2</sup>
1.4 – Przestrzeń biurowa	6,6m <sup>2</sup>
1.5 – Zaplecze socjalne / toaleta	5,7m <sup>2</sup>
1.6 – Przestrzeń biurowa	24,1m <sup>2</sup>
1.7 – Komunikacja	6,2m <sup>2</sup>
1.8 – Przestrzeń biurowa	17,8m <sup>2</sup>
1.9 – Przestrzeń biurowa	22,6m <sup>2</sup>
<b>Suma</b>	<b>126,9m<sup>2</sup></b>

Budynek przewidziano jako obiekt o konstrukcji żelbetowej monolitycznej w układzie szkieletowym słupowo-ryglowym. Strop żelbetowy monolityczny zbrojony krzyżowo. Fundamenty w zależności od warunków gruntowych płytowe lub w postaci ław/stóp żelbetowych.

Układ szkieletowy budynku pozwala na stosunkowo swobodne kształtowanie przestrzeni użytkowej co w tego typu obiektach ma kolosalne znaczenie (szczególnie w kontekście wieloletniego użytkowania i potencjalnej zmiany najemców i ich zapotrzebowań).

By zapewnić podstawowe funkcje użytkowe, obiekt powinien być wyposażony w następujące elementy: Punkt informacji elektronicznej podróżnych wraz ze zintegrowanym sterowaniem, bankomat, tablica świetlna PRZYJAZDY/ODJAZDY, miejsca siedzące dla podróżnych. Toalety wyposażone w armaturę i ceramikę w standardzie obiektów użyteczności publicznej, z elektronicznym sterowaniem.

W zakresie infrastruktury: instalacje wentylacji i klimatyzacji, elektryczne, wodno-kanalizacyjne i centralnego ogrzewania, ogólnodostępna sieć WI-FI, monitoring obiektu i terenu, nagłośnienie informacyjne obiektu i terenu.

Obiekt jest dostępny dla osób niepełnosprawnych. Cała funkcja podstawowa obiektu znajduje się na jednym poziomie z łatwym dostępem dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Zaprojektowano odpowiedniej szerokości drzwi oraz przewidziano powstanie toalety dla niepełnosprawnych. W pobliżu przejść dla pieszych, na terenie objętym opracowaniem, zaplanowano zastosowanie nawierzchni z poziomymi znakami ostrzegawczymi dla osób niewidomych (tzw. płyty Brajla).

**Kolorystyka elewacji:** Planuje się odtworzenie elewacji budynku piętrowego z wymianą stolarki drzwiowej i okiennej z zachowaniem historycznego podziału, oczyszczenie cegieł i przywróceniu im oryginalnej barwy, odnowienie detalu, wymianę pokrycia dachowego na blachę tytanowo-cynkową w kolorze szarym. Wykończenie elewacji nowoprojektowanego budynku stanowić będą płyty okładziny elewacyjnej w kolorze białym i antracytowym. Odtworzono oryginalny podział elewacji powstały przez konstrukcję muru pruskiego – w tym celu zastosowano elementy drewniane, a przestrzenie pomiędzy nimi stanowić będzie tynk mineralny w kolorze antracytowym. Przeszklenia wykonane w standardzie szkła bezpiecznego z konstrukcją aluminiową z profilem ukrytym.

W przestrzeni płyty dworca autobusowego zaprojektowano zadaszenie części przeznaczony dla podróżnych. Lokalizacja zadaszenia znajduje się na przedłużeniu bryły nowego obiektu i stanowi jej funkcjonalną i stylistyczną kontynuację. Zadanie peronów usytuowane jest tak względem przystanków komunikacji ponadlokalnej i zatoki komunikacji miejskiej, że jednocześnie obsługuje obie te funkcje.

Punktem wyjścia dla układu i formy nowego obiektu punktu przesiadkowego było założenie pozostawienia zabytkowej części starego dworca i przywrócenie go do stanu świetności. Z uwagi na zły stan techniczny obiektu parterowego, podjęto decyzję o jego rozbiórce. Te założenia wpłynęły na fakt powstania nowego obiektu, którego bryła miała być z jednej strony nowoczesna a z drugiej nieinwazyjna wobec części zabytkowej. Gabaryt nowej bryły nawiązuje do rozebranej części budynku. Odtworzono również oryginalny podział elewacji powstały przez zastosowanie drewnianych belek. Powyższe zabiegi sprawiły, że tworząc nowoczesny obiekt spełniający założenia funkcjonalne, pozostajemy w ścisłej korelacji z tradycją.

Projekt Budynków Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego w Cieszynie, przed etapem uzyskania pozwolenia na budowę, wymaga uzyskania warunków, opinii i uzgodnień w zakresie:

- zgody na rozbiórkę obiektów
- warunków przyłączenia do sieci wodno-kanalizacyjnej
- warunków przyłączenia do sieci energetycznej
- warunków przyłączenia do sieci ciepłowniczej
- opinii konserwatora zabytków