

SPIS TREŚCI

1. Przedmiot opracowania
2. Opis stanu istniejącego zagospodarowania terenu
3. Opis projektowanego zagospodarowania terenu oraz urządzeń budowlanych związanych z obiektem
4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki
5. Informacja dotycząca zakresu uzgodnień, opinii i odrębnych pozwoleń niezbędnych do opracowania i skompletowania projektu zagospodarowania terenu i projektu budowlano-wykonawczego.
6. Opis funkcji obiektów budowlanych oraz ich charakterystyczne parametry techniczne i konstrukcyjne.
7. Opis zasadniczych elementów wyposażenia obiektu.
8. Opis sposobu zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne
9. Opis ewentualnych detali konstrukcyjnych, trudnych do przedstawienia w części graficznej.
10. Opis kolorystyki elewacji.
11. Opis materiałów wykończeniowych wewnętrznych.

1. Przedmiot opracowania

Przedmiotem opracowania jest koncepcja urbanistyczno-architektoniczna zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie

2. Opis istniejącego stanu zagospodarowania terenu

Cieszyn, a właściwie jego polska część, jest 36 tysięcznym miastem położonym na prawym brzegu Olzy. W wyniku podziału miasta na część polską i czeską część prawobrzeżna pozbawiona została dworca kolejowego. Jego funkcję pełni od 1945, oddany do użytku w 1888 roku przystanek kolejowy nad brzegiem Bobrówki (aktualnie ul. F. Hajduka), który w założeniach miał spełniać funkcje pomocnicze w stosunku do głównego dworca w lewobrzeżnej części miasta. Część budynku stacyjnego zaczęto wynajmować różnym podmiotom, następnie zlikwidowano przechowalnię bagażu, bar, szalety, a po likwidacji kas biletowych 28 października 2009 roku zamknięto również poczekalnię. W obecnej chwili zabudowania są systematycznie dewastowane i niszczone. 15 lipca 2013 roku podpisano akt notarialny na mocy którego budynek dworca oraz przyległe tereny zostają przekazane miastu Cieszyn.

W związku z uwarunkowaniami infrastrukturalnymi, a w szczególności niewykorzystaniu połączenia kolejowego z Czechami przez Czeski Cieszyn, komunikację kolejową należy uznać za marginalną w stosunku do komunikacji autobusowej.

Dworzec autobusowy w Cieszynie zlokalizowany był do niedawna przy ul. W. Korfańskiego 23. teren skomercjalizowano a spółka PKS Cieszyn została postawiona w stan likwidacji. Obsługę funkcjonującej sieci połączeń autobusowych przeniesiono czasowo na teren zlokalizowany przy skrzyżowaniu ul. Bobreckiej oraz ul. F. Hajduka

Założeniem konkursu jest wspólne opracowanie funkcjonalno-przestrzenne dla zbiorczej komunikacji kolejowej i kołowej z włączeniem komunikacji miejskiej na terenie dawnego dworca PKP (z wyłączeniem budynku nastawni oraz peronów) oraz tymczasowego przystanku PKS.

Główną ideą projektu jest maksymalne i racjonalne wykorzystanie istniejącej infrastruktury i jednocześnie funkcjonalne i przestrzenne zespolenie terenu opracowywanego zintegrowanego węzła przesiadkowego.

3. Opis projektowanego zagospodarowania terenu oraz urządzeń budowlanych związanych z obiektem:

Dla opracowywanego terenu brak jest Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego, jednocześnie miasto dysponuje projektem ronda w miejscu skrzyżowania ul. Bobreckiej i ul. Hajduka który wykorzystano w niniejszej koncepcji.

W związku z rozległością terenu w kierunku wschód – zachód strefowanie funkcjonalne ma charakter liniowy. I tak kolejno od strony wschodniej w pierwszej części znajduje się częściowo zadaszony peron PKS (A), następnie, na przewężeniu terenu związanym z budynkiem nastawni, zlokalizowany został przystanek komunikacji miejskiej (B), w dalszej części: podjazd publiczny i przebudowywany budynek dworca PKP (C) który przejmuje funkcje obsługi wszystkich podróżnych, a w zachodnim krańcu terenu parking publiczny podziemno-naziemny oraz infrastruktura związana z ruchem rowerowy (D).

Ul. Hajduka będąca w obszarze opracowania została uregulowana zgodnie z założeniami koncepcji ronda i wymaganiami ruchu autobusowego. Zostały zachowane oba wjazdy na teren dworca PKS proponowane w tej koncepcji. Miejsca parkingowe wzdłuż ulicy, ze względu na lokalizację ścieżki rowerowej zostały zamienione z prostopadłych na równoległe. Ul. Hajduka kończy się wjazdem na publiczny parking płatny z możliwością krótkiego bezpłatnego postoju.

Na obszarze A dominującą formą zagospodarowania są drogi wewnętrzne oraz peron autobusowy. Mając na uwadze elastyczność wykorzystania dworca, zmiany w rozkładach połączeń w ciągu dnia rozróżniono jedynie perony dla wsiadających i wysiadających. Natomiast kosztem parkingu dla autobusów zaprojektowano więcej peronów dla wsiadających mogących służyć częściowo jako miejsca postojowe. Jedynymi formami przestrzennymi są zadaszony peron oraz budynek handlowo-usługowy.

Sposób komunikacji autobusowej w obrębie dworca został odwrócony względem proponowanego w koncepcji przebudowy ronda i został on pokazany na planszach.

Obszar B stanowi zespolenie terenów obu dworców jego główną funkcją jest połączenie piesze części kolejowej i autobusowej oraz obsługi komunikacji miejskiej z założeniem odciążenia układu komunikacyjnego ul. Hajduka. Brak kubatury, wiata przystankowa. Trasę przejazdu autobusu komunikacji miejskiej przedstawiono na planszach.

Obszar C. Zagospodarowanie tej części podporządkowane zostało przebudowywanemu budynkowi istniejącego dworca PKP. Projekt zakłada wyburzenie części parterowej budynku istniejącego ze względu na relatywnie wysokie koszty przystosowania jej do nowej funkcji oraz stosunkowo niewielkiego zapotrzebowania na powierzchnię użytkową. Rozbudowana część powinna być niewielka, efektywna i skrojona na miarę aktualnych funkcji. Przestrzeń uzyskana po wyburzeniu części parterowej budynku istniejącego wykorzystano na podjazd publiczny pod nowe wejście główne. Kierunki komunikacji kołowej w obrębie dworca przedstawiono na planszach.

Na obszarze D zlokalizowano parking podziemny na 24 miejsca z częścią naziemną na 18 miejsc. Budynek zlokalizowany jest w miejscu istniejącego schronu. Zakłada się usunięcie zieleni niskiej i średniowysokiej z fragmentu terenu przeznaczanego pod infrastrukturę podziemną, Wejście do części podziemnej parkingu od strony peronów pod wspólnym zadaszeniem z wypożyczalnią i parkingiem rowerowym. Miejsc dla niepełnosprawnych w części naziemnej. Nie przewiduje się budowy windy.

Na całym terenie opracowania zakłada się wycinkę 2 drzew (oznaczono na planie zagospodarowania), jedno drzewo znajdujące się przy ścianie schronu podziemnego jest zagrożone podczas procesu inwestycyjnego budowy parkingu podziemnego. Przewidziano nowe nasadzenia drzew w ilości 9 sztuk.

Na obszarze D w części zachodniej zakłada się uporządkowanie zieleni – rekultywację terenu w 100% i wprowadzenie nowych nasadzeń krzewów niskich, krzewów okrywowych i roślinności ekstensywnej. Koncepcję przedstawiono na planie zagospodarowania terenu.

Przebieg ścieżki rowerowej z terraway' a przedstawiono na planszach i schematach. Niwelacja terenu w obrębie wejść do budynku dworca oraz kolejowej rampy towarowej

4. Zestawienie powierzchni poszczególnych części zagospodarowania działki

BILANS TERENU	m2	%
PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA UTWARDZONA ASFALOWA JEZDNA NA PODBUDOWIE WZMOCNIONEJ	3270.42m2	30.88%
PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA UTWARDZONA BETONOWA	1210.46m2	11.43%
PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA UTWARDZONA Z KOSTKI GRANITOWEJ NA PODBUDOWIE WZMOCNIONEJ	845.49m2	8%
PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA UTWARDZONA Z KOSTKI GRANITOWEJ PIESZA	1282.18m2	12.13%
SUMA POWIERZCHNI UTWARDZONEJ	6608.55m2	62.42%
PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA PÓŁPRZEPUSZCZALNA Z TERRAWAY	704.91m2	6.66%
PROJEKTOWANA POWIERZCHNIA ZIELONA OPRACOWYWANA	2184.26m2	20.62%
SUMA POWIERZCHNI ZIELONEJ	2808.40m2	26.48%
BUDYNKI ISTNIEJĄCE W GRANICY OPRACOWANIA	677.49m2	6.40%
BUDYNKI PROJEKTOWANE W GRANICY OPRACOWANIA	216.48m2	2.04%
BUDYNKI WYBURZANE	423.83m2	4.00%
SUMA TERENU W GRANICY OPRACOWANIA	10592.00m2	100%

5. Informacja dotycząca zakresu uzgodnień, opinii i odrębnych pozwoleń niezbędnych do opracowania i skompletowania projektu zagospodarowania terenu(1) i projektu budowlano-wykonawczego(2)

- Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia(1,2)
- Uzyskanie decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (1,2)
- Uzyskanie zgody Wojewódzkiego Śląskiego Konserwatora Zabytków na usunięcie części parterowej istniejącego budynku dworca PKP z Gminnej Ewidencji Zabytków (2)
- Uzyskanie pozwolenia na rozbiórkę części parterowej istniejącego budynku dworca PKP(2)
- Uzgodnienie wykreślenia bunkra(szczeliny przeciwlotniczej) z listy obiektów służących obronie cywilnej jeśli znajduje się w takiej ewidencji(1,2)
- Uzyskanie technicznych warunków przyłączenia do sieci przebudowywanego obiektu dworca, wypożyczalni rowerów, obiektu handlowo-usługowego oraz warunków odbioru wód opadowych z terenu dworca autobusowego (1,2)

- Uzyskanie ewentualnych warunków technicznych na usunięcie kolizji powstałych przy rozbudowie infrastruktury technicznej (1,2)
- Uzgodnienie ZUDP(1,2)
- Uzyskanie warunków a następnie pozytywnej opinii Miejskiego Zarządu Dróg dot. układu komunikacyjnego dla części obejmującej komunikację ogólną(NB)
- Uzyskanie zgody na wycinkę drzew Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Cieszyna(1,2)
- Uzyskanie pozytywnej opinii projektu zagospodarowania terenu od Wydziału Ochrony Środowiska i Rolnictwa Urzędu Miasta Cieszyna(1,2)
- Uzgodnienie projektu organizacji ruchu(1)
- Uzgodnienia przystanków z ZGK Cieszyn oraz firmami obsługującymi ruch autobusowy(1,2)

6. Opis funkcji obiektów budowlanych oraz ich charakterystyczne parametry techniczne i konstrukcyjne wraz z uzasadnieniem przyjętych rozwiązań

W ujęciu urbanistycznym elementem centralnym układu jest podjazd pod hol główny historycznego dworca PKP. Stanowi on punkt łączący komunikacji pieszej oraz publicznej. Postawiono nacisk na utrzymanie, a właściwie przywrócenie znaczenia dworca jako centralnego punktu obsługi podróżnego nie tylko poprzez nasycenie niezbędną infrastrukturą użytkową ale także poprzez uatrakcyjnienie przestrzeni przyległych poprzez zastosowanie detalu urbanistycznego takiego jak mała architektura, posadzka, ukształtowanie terenu.

Z punktu widzenia formy architektonicznej projektowanymi wyróżnikami przestrzennymi terenu opracowania są: wolnostojące zadaszenia oraz nowoprojektowana część holu obsługi podróżnych historycznego budynku dworca PKP.

Przy projektowaniu zadaszeń najistotniejsze okazały się następujące czynniki: widoczność z góry, atrakcyjność z poziomu pieszego, możliwość modyfikowania wielkości zadaszenia w celu multiplikowania go w różnej skali w projekcie oraz ekonomika wykonania.

Projekt zadaszenia dworca komunikacji autobusowej ma kształt prostopadłościenną bryłę wyniesioną na lekkich słupkach stalowych. Samo zadaszenie ma kształt wachlarza poprzeczanego świetlikami z montowanym wewnątrz oświetleniem. Detale w punkcie 9

Kształt zadaszenia po uproszczeniu został zastosowany dla przystanku komunikacji miejskiej oraz dla wspólnego przekrycia wyjścia z parkingu oraz wypożyczalni rowerowej.

Parametry techniczne:

zadaszenie peronu: długość 63.40m, szerokość 6.60m wysokość 8m

zadaszenie wyjścia z parkingu i wypożyczalni rowerów dł 38.80m szer 4.80m, wys 5.50m

wiata przystankowa: dł 12.2m, szer 2.50m, wys 4.50m

Do projektu rozbudowy budynku istniejącego dworca wykorzystano proporcje oraz rysunek zastosowanej w wyburzonym budynku konstrukcji szachulcowej. Konstrukcja ramowa z drewna klejonego. Rozbudowa ma kształt zbliżony do sześcianu z okładziną z barwionego w masie szkła w kolorze ciemny grafit. Szklenie strukturalne.

W części rozbudowywanej zakłada się lokalizację jednoprzestrzennego holu z poczekalnią, info punktem oraz automatami biletowymi. Do budynku dworca dodano także werandę przeszkloną z zastosowaniem tradycyjnej stolarki drewnianej. Weranda przynależy do proponowanego lokalu gastronomicznego. Lokalizacja w budynku dworca lokalu o charakterze restauracyjnym z minimalnym zapleczem ma za zadanie uniezależnienie budynku od funkcji czysto komunikacyjnej, obniżenie kosztów jego utrzymania poprzez możliwość jego częściowej komercjalizacji.

W części istniejącej na poziomie parteru budynku zlokalizowane zostaną poza tym pom. toalet ogólnodostępnych oraz pom. centrum obsługi pasażera(kasy)

Na drugiej kondygnacji z niezależnym wejściem umiejscowione zostały: pom. socjalne dla kierowców i pracowników obsługi pasażera oraz pom. socjalne gastronomii i obsługi parkingu, ochrony i monitoringu a także pom. porządkowe i toalety

Parametry tech:

kubatura(bez poddasza) 2362.35m³,

pow. całkowita rozbudowy 96.3m²,

pow. zabudowy 280.69m²,

pow. użytkowa 358.52m²

Pozostałe obiekty kubaturowe to parking podziemny w monolitycznej konstrukcji żelbetowej w miejscu istniejącego bunkra.

Parametry techniczne:

kubatura 2986,5 m³,

pow. użytkowa kondygnacji podziemnej 758.1 m²

pow. użytkowa naziemnej części parkingu: wyjście i pom. wypożyczalnia rowerów 61.5m²

Budynek handlowo-usługowy w obrębie dworca PKS.

Parametry techniczne:

kubatura 287.4m³, pow. użytkowa 46.9m², pow. zabudowy 52.33m²

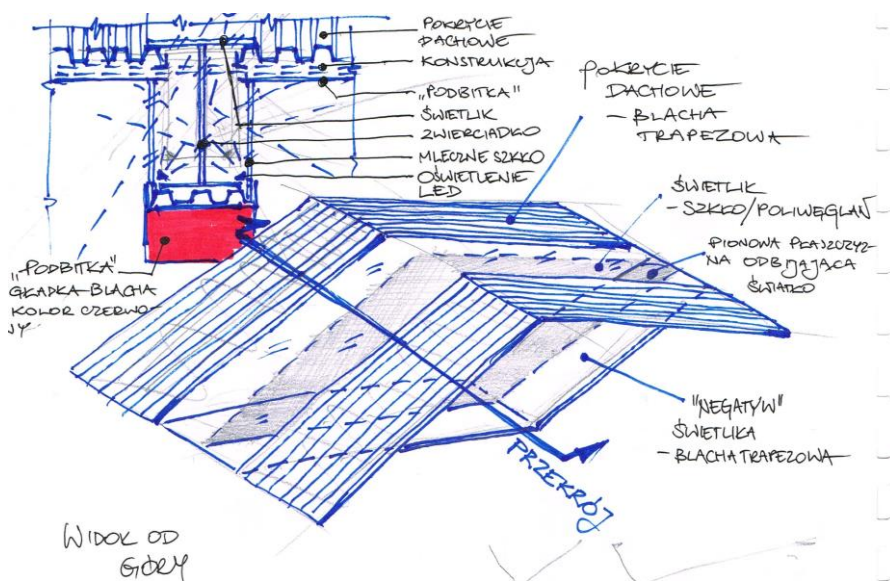
7. Opis zasadniczych elementów wyposażenia obiektu.

Do zasadniczego nowego wyposażenia budynku należą instalacje i przybory sanitarne, instalacje teletechniczne i informatyczne, automaty biletowe, meble biurowe i wyposażenie poczekalni, wyposażenie pom. socjalnych i aneksów kuchennych oraz szafki pracownicze. Wentylacja mechaniczna holu oraz grawitacyjna wspomagana części sanitarnych. Wyposażenie gastronomii uzależnione od najemcy.

8. Opis sposobu zapewnienia warunków niezbędnych do korzystania z tego obiektu przez osoby niepełnosprawne

Rozbudowywany parter istniejącego budynku dworca PKP zostanie całkowicie przystosowany dla osób niepełnosprawnych. Został zniwelowany teren w okolicach głównych wejść do budynku i przewidziano niezależną toaletę wyposażoną w niezbędne urządzenia.

9. Opis ewentualnych detali konstrukcyjnych, trudnych do przedstawienia w części graficznej. Detale zadania dworca autobusowego



10. Opis kolorystyki elewacji.

Projekt zakłada oczyszczenie elewacji budynku dworca z warstw farby i zabezpieczenie środkiem pielęgnacyjno-impregnującym oraz powłoką antygraffiti i wymianę stolarki na stolarkę drewnianą w kolorze zielonym. Drewno szczytu dekoracyjnego oczyszczone, zaimpregnowane i pomalowane również na zielono. Rozbudowa dworca-szkoło w kolorze czarnym. Zadaszenia peronów autobusowych blacha w kolorze grafitowym

11. Opis materiałów wykończeniowych wewnętrznych.

Do zastosowanych materiałów wykończeniowych zew należą: szkło w kolorze neutralnym na profilach aluminiowych zimnych Ral 9007, blacha falista w kolorze grafit mat, stal malowana proszkowo na kolor grafitowy, drewno klejone impregnowane liściaste, posadzki z płyt lastriko, tynki cementowo-wapienne, gładzie gipsowe i powłoki malarskie lateksowe.