

419631

KONCEPCJA PRZEKSZTAŁCENIA PLACU DWORCOWEGO
JAWORZNO-SZCZAKOWA W MIEJSKIE CENTRUM INTEGRACJI
TRANSPORTU

CZĘŚĆ OPISOWA

SPIS TREŚCI

1. Opis przesłania projektu
2. Opis rozwiązań komunikacyjnych i funkcjonalnych
3. Wyliczenie powierzchni i kubatur
4. Kalkulacja całkowitych kosztów realizacji projektu

1. Opis przesłania projektu

Diagnoza

Budynek dworca jest zwykle w miastach charakterystycznym obiektem – punktem odniesienia identyfikującym konkretne miejsce w mieście, obiektem zapadającym w pamięć, pomagającym w orientacji i w poruszaniu się po mieście. Obecnie plac dworcowy w Szczakowej, poza dysfunkcyjnością wynikającą z niekonkurencyjności połączeń kolejowych, jest przestrzenią, której brakuje wyrazistej tożsamości. Budynek kolejowy, tworzący najważniejszą pierzeję tego placu, pomimo znacznych rozmiarów, w minimalnym stopniu aktywizuje plac, a za sprawą stonowanej architektury jest trochę „nieobecny” i nie pomaga w identyfikacji miejsca.

Teza

Podstawowym założeniem projektowym było takie zagospodarowanie placu dworcowego w Szczakowej, które pomoże w identyfikacji i orientacji w przestrzeni miasta oraz stworzy najbardziej dogodne warunki do korzystania z komunikacji publicznej i poruszania się pieszo.

Rozwiązanie

Najważniejsza z punktu widzenia kompozycji urbanistycznej jest centralna część obszaru zagospodarowania, położona przed budynkiem kolejowym, w miejscu gdzie oś ulicy Jagiellońskiej zakończona jest bryłą budynku kolejowego. Tę część rozwiązano jako prostokątny, utwardzony plac o charakterystycznym rysunku posadzki. Krawędzie tego placu zaznaczono zdecydowanym rozgraniczeniem nawierzchni trawiastych i utwardzonych i podkreślono szpalerami drzew. Najważniejszym elementem przestrzennym tej części jest 18-metrowej wysokości „parasol”. Pełni on funkcję zadaszenia nad miejscem spotkań i ławką znajdującą się pod nim, jest elementem oświetlającym plac w nocy i – co najważniejsze – charakterystycznym obiektem identyfikującym plac, znakiem w przestrzeni. Dolna strona parasola pokryta jest powiększającym lustrem, odbijającym płaszczyznę placu i angażującym użytkowników – jest elementem interaktywnym. Pod parasolem znajduje się drewniana ławka, której forma „do wewnątrz” sprzyja kontaktom społecznym i obserwowaniu ludzi. Ukształtowanie ławki w przekroju poprzecznym pozwala również na mniej konwencjonalne użytkowanie, np. wylegiwanie się na pochyłym drewnianym podeście. Parasol spina wizualnie część placu przed budynkiem kolejowym z zejściami na perony. Pozostałe elementy kubaturowe na placu to wydłużony parterowy pawilon, mieszczący zaplecze dla kierowców PKM Jaworzno, toalety publiczne, salonik prasowy, bar/kawiarnię i poczekalnię, oraz zadaszenie nad peronem dla wsiadających.

Ważnym elementem kompozycji urbanistycznej są również szpalery drzew wzdłuż ulic. Projekt wzmacnia tę cechę poprzez uzupełnienie drzew w szpalerach przy rygorystycznym zachowaniu rytmu. Ponieważ, jak wspomniano, bryła budynku kolejowego nie jest typowym dworcem kolejowym, wymagającym eksponowania, proponuje się podkreślenie również północnej pierzei placu szpalerem niższych drzew, dla których budynek jest neutralnym tłem.

2. Opis rozwiązań komunikacyjnych i funkcjonalnych

Dla większości podróży komunikacją publiczną odbywających się przez plac, przystanek na placu będzie początkiem lub końcem podróży. Dlatego najważniejsze założenie dotyczące obsługi komunikacyjnej w obrębie placu polega na zaprojektowaniu osobnych przystanków dla wsiadających (numery 5 i 6 na rysunku 1:500) i dla wysiadających (7 i 8).

Wsiadanie zostało rozwiązane w formie jednego zadaszonego peronu tramwajowo-autobusowego (5 i 6) szerokości 7,5m, na którym pasażerowie rozpoczynający na placu podróż komunikacją publiczną oczekują pod dachem na środek transportu: tramwaj i/lub autobus, którykolwiek z tych środków wybiorą i którykolwiek podjedzie pierwszy. Z jednej strony peronu odjeżdżają autobusy udające się we wszystkich kierunkach (5), a z drugiej strony tego samego peronu odjeżdża tramwaj do centrum Jaworzna (6).

W podobny sposób rozwiązano wysiadanie: odbywa się ono na peron tramwajowo-autobusowy (7 i 8) w południowej części placu, do którego po jednej stronie podjeżdżają autobusy i busy (8) (przybywające ze wszystkich kierunków z ulicy Jagiellońskiej), a po drugiej stronie podjeżdża tramwaj przybywający z centrum Jaworzna (7). Ten peron nie jest zadaszony, ponieważ po wyjściu z tramwaju lub autobusu pasażerowie od razu udają się w kierunku pociągów lub innych celów podróży.

Autobusy i busy po wysadzeniu pasażerów na przystanku dla wysiadających wjeżdżają na plac odstawczy we wschodniej części terenu, mieszczący cztery autobusy przegubowe i trzy busy. Następnie autobusy i busy podjeżdżają na przystanek dla wsiadających (2 stanowiska na autobusy przegubowe), zlokalizowany w środkowej części placu, pomiędzy pawilonem a zadaszeniem peronu dla wsiadających, skąd włączają się do ruchu wprost w ulicę Jagiellońską.

Co do zasady plac przed budynkiem kolejowym został wyłączony z ruchu kołowego, oprócz autobusów i busów oraz tramwaju. Większa część placu przeznaczona została dla pieszych, którzy po przybyciu na plac mają dogodne drogi dojścia do pawilonu, a przede wszystkim do przejścia podziemnego i peronów kolejowych.

Jedynym obiektem kubaturowym na placu jest niewielki, parterowy przeszklony pawilon mieszczący zaplecze dla kierowców PKM Jaworzno, toalety publiczne, salonik prasowy, bar/kawiarnię i poczekalnię. Ściany pawilonu (z wyjątkiem zaplecza kierowców i toalet) są przeszklone, co umożliwi obserwowanie odjeżdżających pojazdów oraz sprzyja poczuciu bezpieczeństwa.

Nawierzchnię placu zaprojektowano z wysokiej jakości prefabrykowanych płyt betonowych w kształcie rombów, które przy jednym wzorze płyty dają rozmaite efekty wizualne, a w większej skali tworzą neutralną płaszczyznę.

W pobliżu zejścia na perony zaprojektowano punkt spotkań – globus, jedno stanowisko Kiss&Ride (umożliwiające podwiezienie pasażera na pociąg, postój maksymalnie przez jedną minutę w celu wysadzenia pasażera i obowiązkowy odjazd) oraz zadaszony parking dla rowerów Bike&Ride.

Dojazd samochodami prywatnymi i taksówkami do pociągu odbywa się wyłącznie od strony wschodniej, tj. od ulicy Bukowskiej i przez północną jezdnię ulicy Kolejarzy. Pomiędzy ul. Kolejarzy a torami kolejowymi zorganizowano parking Park&Ride. Organizacja ruchu umożliwia łatwe i szybkie zajmowanie pierwszego wolnego stanowiska parkingowego, najbliższego zejścia na perony, przy zachowaniu wysokiej płynności ruchu. Wyjazd dla samochodów osobowych odbywa się z powrotem na ulicę Bukowską, a dla taksówek proponowany jest wyjazd pomiędzy blokami do ulicy Kolejarzy, w kierunku ul. Jagiellońskiej.

3. Wyliczenie powierzchni i kubatur

Powierzchnia opracowania:	28040,00 m²
Powierzchnia zabudowy pawilonu:	263,00 m²
Powierzchnia nawierzchni placu z prefabrykatów betonowych:	4160,00 m²
Pow. użytkowa pawilonu	240,89m²
Pom. socjalne PKM Jaworzno	4,30 m ²
Sanitariat PKM Jaworzno	5,21m ²
Dyspozytornia PKM Jaworzno	5,65 m ²
Toaleta damska	9,54 m ²
Toaleta niepełnosprawnych	4,51 m ²
Pom. porządkowe	2,35 m ²
Toaleta męska	9,54 m ²
Salonik z prasą	11,56 m ²
Poczekalnia	135,62 m ²
Bar/kawiarnia	9,20 m ²
Komunikacja baru	2,43 m ²
Zmywalnia baru	2,43 m ²
Magazyn baru	6,63 m ²
Sala konsumpcyjna	31,92 m ²

4. Kalkulacja całkowitych kosztów realizacji projektu

Szacunkowy koszt inwestycji:	10,05 mln zł brutto
Pawilon	1,2 mln zł brutto
Zadaszenie nad peronem dla wsiadających	0,5 mln zł brutto
„Parasol”	0,58 mln zł brutto
Nawierzchnia placu	1,58 mln zł brutto
Chodniki	0,43 mln zł brutto
Jezdnie	0,8 mln zł brutto
Parking Park&Ride	0,45 mln zł brutto
Trawniki	0,36 mln zł brutto
Drzewa i krzewy	0,44 mln zł brutto
Oświetlenie	0,44 mln zł brutto
Elementy małej architektury	0,37 mln zł brutto
Infrastruktura techniczna	2,1 mln zł brutto
Informacja pasażerska i automaty biletowe	0,2 mln zł brutto
Informacja wizualna	0,3 mln zł brutto
ZRID	0,3 mln zł brutto