

Analiza, porównująca cechy szeregu placów śródmieścia Katowic (Miarki, Wolności, Sejmu Śl., Rynku, placu przed Spodkiem itp.) z placem / ulicą Dworcową, wypada w naszej interpretacji, na korzyść tej ostatniej.

Dzieje się tak m.in. ze względu na:

- szczególny kształt w rzucie poziomym,
- centralne położenie w śródmieściu,
- uformowane pierzei z zabudowy historycznej (Katowicka Starówka),
- możliwości wyłączenia ruchu samochodowego,
- elastyczność w aranżowaniu akcji w obrębie tego placu.

Dzięki tym zaletom ulica Dworcowa posiada potencjał do stworzenia atrakcyjnej przestrzeni publicznej Katowic.

### **ROZWIĄZANIA PRZEDSTRZENNO-FUNKCJONALNE WRAŻLIWYCH MIEJSC:**

#### ***Skrzyżowanie ulic św. Jana, Dworcowej i Kochanowskiego***

O rozwiązaniu tego miejsca decydują dwa elementy zagospodarowania:

- 1) decyzja o budowie stacji przesiadkowej relacji pociąg-autobus-tramwaj,
- 2) konieczność lokalizacji ok 30-50 stanowisk parkingowych dla samochodów i 2 stanowisk dla autokarów w rejonie tego skrzyżowania.

Decyzja o projekcie i zamierzonej budowie stacji przesiadkowej pod obecnym, przeznaczonym do przebudowy, wiaduktem kolejowym (rejon kina Rialto) jest decyzją o kapitalnym znaczeniu, bowiem skumuluje ona ogromny ruch pasażerów kolei, codziennie podróżujących do Katowic z sąsiednich miast do pracy i szkoły. Lokowany pod płytą wiaduktu przystanek umożliwi tysiącom osób przesiadkę „pod dachem” z pociągu na autobus lub tramwaj poprzez tunel peronu IV.

Znaczna część tego ruchu przetoczy się przez ul. Dworcową, a kumulacja tego ruchu będzie mieć miejsce w rejonie styku z ul. św. Jana. W miejscu tego styku zlokalizowano parking (3 pasy) na jednokierunkowym ruchu (wjazd i wyjazd) po dwóch 5-cio metrowej szerokości ciągach pieszojezdnych dla 35 samochodów i ciąg pieszy szerokości ponad 4 m.

Miejsca dla 2 autokarów wycieczkowych przewidziano na fragmencie obecnego klombu zieleni po zachodniej stronie ul. Dworcowej od skrzyżowania z ul. św. Jana.

Te decyzje:

- powstanie stacji przesiadkowej,
- lokowanie parkingu samochodowego,
- lokowanie 2 stanowisk dla autokarów,

powodują konieczność przebudowy skrzyżowania ulic Kochanowskiego, Jana i Dworcowej.

Ruch pieszy ze stacji przesiadkowej skumulowany będzie w punkcie styku z północno-zachodnim narożnikiem (starego dworca PKP).

Należy także rozważyć możliwość wjazdu na posesję starego dworca w strefę ewentualnych parkingów podziemnych lub strefę dostaw.

#### ***Plac Dworcowy***

Plac Dworcowy, którego północną, południową i wschodnią pierzeję tworzą fasady budynków historycznych, już choćby z tego powodu posiada duży potencjał do zbudowania takiego nastroju, który zachęci do przebywania w jego przestrzeni. Plac ten powinien stać się salonem miasta z eleganckimi restauracjami, kawiarniami, butikami, hotelami, biurami itp. i imponować nowoczesnym designem koncepcji zagospodarowania.

Ze względu na kształt placu, zespół nasz proponuje uformowanie tej strefy jako przestrzeni „wieloplacowej”.

Na wspólnej posadzce, zbudowanej z granitu i białego kamienia, wydziela się blokami zieleni (drzewa z kulistymi koronami na wys. ok. 3,5 m) cztery mniejsze place, zawieszane na głównym linearnym ciągu pieszym, przebiegającym wzdłuż północnej pierzei, przy którym elementami małej architektury wyznacza się trakt, dopuszczający ruch pojazdów uprzywilejowanych (straż pożarna, pogotowie, śmieciarki) do połączenia z ul. Tylną Mariacką, Mariacką i Mielęckiego.

Proponuje się zastosowanie drzew takich, jak: jesion kulisty i akacja, a w szpalerach platan i grab. Drzewa winny być sadzone w geometrycznym szyku, a w przypadku, gdy istniejące uzbrojenie na to nie pozwala, proponujemy zastosować donice stojące lub częściowo zagłębione.

Kępy drzew w geometrycznym zarysie rozdzielają linearną przestrzeń placu-ulicy na różnej wielkości mniejsze place i jeden duży, zbliżony kształtem do kwadratu, w centralnej części na historycznej osi starego dworca.

Kameralne place mogą być aranżowane w dowolny sposób (ogródki kawiarniane, miejsca relaksu, okazjonalne kiermasze itp.), zaś przestrzenie pod drzewami będą zachęcać ludzi do przebywania w ich cieniu (mogą tam także być lokowane ogródki kawiarniane).

Strefę koniecznych parkingów również „zadaszono” tą geometryczną kępą drzew, tak, żeby w przestrzeni dominowała zieleń, a nie parkujące samochody.

Centralny plac stanowi przestrzeń, w środku której umieszczona jest fontanna posadzkowa, a obok szklany pawilon, osadzony w niecce z wodą. We wnętrzu pawilonu znajdować się będzie coś w rodzaju wspólnego multimedialnego i interaktywnego fotoplastykonu, dostarczającego odbiorcom informacji o historii miasta i katowickiej kolei.

Nawierzchnię czterech kameralnych placów proponuje się wykonać z użyciem oryginalnej kostki brukowej, zachowanej z ul. Dworcowej, poprzepłatanej pasami z białego kamienia bądź betonu architektonicznego.

Cechy wyróżniające Plac Dworcowy:

- ulica zamieniona na „wieloplac” przez wydzielenie jej przestrzeni geometrycznymi kępami drzew,
- jednolita, pod względem użytego materiału, posadzka placu, ale różna w rysunku poszczególnych pól (granit i biały kamień naturalny lub biały beton architektoniczny),
- różnorodność rodzajów placów (place otwarte i place w zieleni – pod drzewami),
- elastyczność aranżacji dla zarządzających placem i użytkowników lokali, znajdujących się w istniejących budynkach.

#### ***Skrzyżowanie ulic Mielęckiego, Dworcowej, Mariackiej i Tylnej Mariackiej***

Założeniem naszego projektu jest nadanie Placu Dworcowemu rangi salonu miasta. Narożnik wschodni, skupiający wejście z tak ważnych ulic, jak Mariackiej czy Mielęckiego do salonu miasta, nakazuje potraktowanie tego miejsca w szczególny sposób. Projektuje się zakończenie posadzki Placu Dworcowego na linii zachodniej pierzei ul. Mielęckiego i poprowadzenie wzoru posadzki ciągu pieszo-jezdnego ul. Tylnej Mariackiej i projektowanych sanitariatów aż do narożnika z tunelem ciągu pieszego (grafit i czarny bazalt – stylistyka posadzki ul. Mariackiej i Mielęckiego). Dążeniem autorów jest wprowadzenie użytkowników z głośnej i zabawowej atmosfery ulic Mariackiej, Mielęckiego i Tylnej Mariackiej, w atmosferę elegancji i nowoczesności, jaką ma reprezentować Plac Dworcowy.

W części południowej styku tych ulic projektuje się piętrowy pawilon, mieszczący na parterze sanitariaty, a na piętrze pomieszczenia dla pracowników technicznych, nadzorujących techniką ulic i parkingów oraz biura managera ulic wraz z połączeniem z istniejącym tunelem, w którym biegnie ciąg pieszy pod torami kolei, łączący północną część miasta z południową.

Na styku ulic Mielęckiego, Dworcowej, Mariackiej i Tylnej Mariackiej przewiduje się znaczny wzrost natężenia ruchu pieszego, spowodowany przemieszczaniem się kilkuset osób z/do parkingu wzdłuż ul. Tylnej Mariackiej.

**Ulica tylna Mariacka i jej wschodnie zakończenie**

Obecny sposób zagospodarowania po niedawnej przebudowie prezentuje tak, iż ulicę tę wyznaczają:

- od północy – granica strefy dostawczej do posesji działek, przylegających frontem do ul. Mariackiej
- od południa – oddzielający ulicę od terenów PKP mur oporowy h=4,2 m.

W pasmach pomiędzy jezdnią ulicy a działkami oraz pomiędzy jezdnią a murem oporowym (na odległości między ul. Francuską i Dworcową), mieści się w chwili obecnej 101 stanowisk parkingowych.

Staraniem władz Miasta Katowice pojawia się szansa przesunięcia linii obecnego położenia muru oporowego o odległość ok. 10 m i poszerzenia o tę wartość powierzchni na parkingi w pasie terenu (I etap) oraz piętrowo (II etap). Wówczas liczba stanowisk w pasie terenu zwiększy się w I etapie do 159. Budowa w II etapie dodatkowych 2 poziomów parkingów (na wysokości przesuniętego nowego muru oporowego) pozwoli ponad 300 stanowisk.

Utrudnieniem (konieczność wystąpienia o odstępstwo) będzie doprowadzenie do zgodności z aktualnie obowiązującym prawem, które wymaga, aby odległość parkingu, zawierającego ponad 60 st. parkingowych od okien pomieszczeń, przeznaczonych na stały pobyt ludzi (budynki mieszkalne), wynosiła min. 20m, co już w obecnym stanie nie jest respektowane.

Z racji planowanego w strefie skrzyżowania z ul. Francuską przystanku kolei miejskiej, zaleca się doprojektowanie schodów wychodzących w kierunku ul. Tylnej Mariackiej. Zaleca się także obudowę schodów na perony np. ścianką szklaną.

**KOMUNIKACJA I RUCH DOSTAWCZY:**

Dla projektowanej strefy ulic przewiduje się następujący ruch samochodowy:

- dojazd ze skrzyżowania ulic Kochanowskiego i św. Jana do parkingu przy ul. Dworcowej ruchem jednokierunkowym – wyjazd w kierunku nowego dworca lub ul. Kościuszki,
- z ul. Dworcowej umożliwiony będzie podjazd do hoteli Monopol i Diament oraz do aktualnie niezabudowanej działki nr 124/2 i ul. Dyrekcyjnej; budynki w pierzei ptn Pl. Dworcowego, zlokalizowane pomiędzy ul. Dyrekcyjną i Mielęckiego, mają zapewniony dojazd z ul. Dyrekcyjnej,
- dojazd ślepy od ulicy Francuskiej do prywatnych posesji oraz parkingów przy ul. Tylnej Mariackiej ruchem dwukierunkowym; na końcu T. Mariackiej rondo do zawracania; wyjazd z T. Mariackiej do ul. Francuskiej,
- dojazd dla pojazdów uprzywilejowanych od skrzyżowania ulic Kochanowskiego, św. Jana i Dworcowej po posadzce Placu Dworcowego (po wyznaczonym pachołkami trakcie) do ul. Tylnej Mariackiej; zastosowanie blokady słupkami chowanymi wylotów z parkingu i na rondzie zawracania na ul. Tylnej Mariackiej,
- ruch dostawczy od ul. Tylnej Mariackiej do budynku starego dworca, realizowany poprzez jedną z opcji:
  - rampa zjazdowa biegnąca z Tylnej Mariackiej w podziemiu, pod tunelem ruchu pieszego do poziomu piwnic starego dworca (poziom – 4,30 m).
  - pole rozładunku towarów na ul. Tylnej Mariackiej z windą transportującą towary na wysokości h=5,2 m i dalej poziomo w obrębie peronów starego dworca
  - rampa w górę z poziomu ulicy na poziom + 5,2m w obrębie starego dworca.

**PARKOWANIE:**

Projektuje się następującą liczbę stanowisk parkingowych:

- zachodnia strona Placu Dworcowego: 34 st.
- ul. Tylna Mariacka:

	wzdłuż posesji część ptn	wzdłuż muru oporowego	Razem
stan obecny:	28	73	101
I etap:	28	131	159
II etap:			
- w pasie terenu	28	107	135
- I piętro	-	85	85
- II piętro	-	98	98

Wzdłuż ul. Tylnej Mariackiej otrzymujemy:

- w I etapie: 159 st.
- w II etapie: 318 st.

Realizacja w I etapie przesunięcia muru oporowego musi uwzględnić możliwość łatwego, nie kolidującego ze stanem istniejącym zagospodarowania, postawienia konstrukcji jeszcze jednej bądź więcej kondygnacji garażu (przewidzianych dla II etapu).

Nasz projekt pokazuje, że projektując parking 3-poziomowy (poziom 0 w terenie i 2 poziomy na piętrach), można uzyskać ponad 300 stanowisk parkingowych. Zakładamy, że inwestor rewaloryzacji starego dworca także będzie w obrębie swojej działki posiadał parkingi i że będą one dostępne także od ul. Tylnej Mariackiej.

Taka liczba parkingów może blokować ruch na skrzyżowaniu z ul. Francuską i dalej z ul. Warszawską. Należy więc w pierwszej kolejności przeanalizować przepustowość tych węzłów i w zależności od wyników podjąć decyzję o wielkości planowanego parkingu.

**PARAMETRY PROJEKTOWANYCH OBIEKTÓW KUBATUROWYCH:**

W obrębie obszaru opracowania zaprojektowano dwa obiekty kubaturowe:

- 1) Budynek sanitariatów z pom. administracyjnymi w zach. narożniku ul. Tylnej Mariackiej:
  - Pow. zabudowy: 122,08 m<sup>2</sup>
  - Pow. całkowita: 271,42 m<sup>2</sup>
  - Pow. użytkowa: 201,61 m<sup>2</sup>, w tym:
    - pow. użytkowa sanitariatów: 87,42 m<sup>2</sup>
    - pow. użytkowa pom. adm.: 114,19 m<sup>2</sup>
  - Kubatura: 933,00 m<sup>3</sup>
- 2) Szklany pawilon na Placu Dworcowym:
  - Pow. zabudowy: 68,80 m<sup>2</sup>
  - Pow. całkowita: 68,80 m<sup>2</sup>
  - Pow. użytkowa: 62,80 m<sup>2</sup>
  - Kubatura: 254,50 m<sup>3</sup>