

## **CZĘŚĆ OPISOWA**

Życie w Częstochowie skupia się wokół Alei Najświętszej Marii Panny. Ta silna struktura przestrzenna dominuje w układzie urbanistycznym miasta.

Plac Władysława Biegańskiego nigdy nie przejął roli rynku, a jego funkcja centralna rozlewa się na całą oś od kościoła Św. Zygmunta do wzgórza klasztorного. W rezultacie przez nadmierne wydłużenie tradycyjne centrum trochę się rozmywa. Jedną ze strategii aktywizowania części śródmieścia pozostających „w cieniu” Alei jest tworzenie „pętli alternatywnych” „oddalających się i powracających do głównego szlaku. „W końcu i tak dotrę na Jasną Górę, ale mogę tam dojść różnymi drogami”. Oprócz aktywizowania większej części śródmieścia strategia ta zmienia miasto w przyjaźniejsze dla pieszych [ang. walkable]. Do takich działań potrzebne jest tworzenie silnych atraktorów wyrzuconych poza oś główną, do których dojście jest akceptowalne (do 400m i 5min.), bez barier w postaci ruchliwych arterii czy torów kolejowych I - o ile to możliwe - widocznych z osi głównej. Nowy dworzec z towarzyszącą mu strukturą urbanistyczną spełnia wszystkie te kryteria, sam będąc przy tym bardzo silnym generatorem ruchu.

Mocna i długa, prawie krajobrazowa bryła przerzucona nad torowiskami łączyć ma Aleję Wolności z ulicą Marszałka J. Piłsudskiego. Wydłużenie budynku w drugiej fazie, aż do wschodniej pierzei Alei Wolności pozwoli na kontakt z nim z Alei NMP na odcinku ponad trzystu metrów. Syntetyczny, zdecydowany charakter architektury zespołu kontrastujący z otoczeniem ma z jednej strony porządkować przestrzeń, z drugiej akcentować podróznym poruszającym się różnego rodzaju środkami transportu wjazd do miasta .

### **Część realizacyjna**

Pierwsza faza rozbudowy bazuje na istniejącej konstrukcji pasażu nad torami, która została w pełni zachowana i wydłużona w kierunkach wschodnim i zachodnim. Na obu końcach nowa bryła została oparta na szklanych prostopadłościanach parterów, z których wschodni, większy mieści kasy biletowe, informację, punkt wynajmu samochodów, automaty biletowe, infomaty oraz toalety i obejmuje wejście do pasażu podziemnego. Na poziomie pasażu górnego zlokalizowane zostały pozostałe pomieszczenia obsługi podróżnych: poczekalnia, restauracja, miejsce zabaw dla dzieci, księgarnia, kaplica i dodatkowe toalety. Na piętro prowadzą schody ruchome i winda oraz mała klatka schodowa. Powiększeniem oferty handlowo usługowej „could have” dworca są lokale przeznaczone pod wynajem znajdujące się w istniejącej i adaptowanej części obiektu. Część komercyjna wynajmowana byłaby nie tylko pod usługi handlu i gastronomii, ale także na przykład na strefy obsługi podróżnych przez przewoźników itp. Na najwyższym poziomie części wschodniej zlokalizowano pomieszczenia służb obsługi kolei i pomieszczenia techniczne. Wieża zegarowa jest reminiscencją obiektów Kolei Warszawsko – Wiedeńskiej. Zaprojektowano ją w konstrukcji stalowej pokrytej białym mlecznym szkłem, dzięki czemu świecić będzie w dzień odbijając promienie słońca i w nocy poprzez wewnętrzne oświetlenie. Wieża widoczna będzie nie tylko od strony ulicy J. Piłsudskiego, ale też z placu Rady Europy i z wiaduktu na Alejach NMP. Paskowany, biało czarny prostopadłościan części górnej, szklany ciemny części dolnej i biała wieża zegarowa tworzą kompozycję fasady nowego dworca Częstochowa Główna.

Po stronie zachodniej program dworca ogranicza się do automatów biletowych, infomatów, bankomatów, informacji i toalet w parterze oraz poczekalni z punktem do podawania napojów i sanitariatami w części górnej. Komunikację między poziomami zapewniają schody ruchome i winda. Dodatkowe windy pozwalające niepełnosprawnym na dostęp do peronów wewnętrznych zaprojektowano na przecięciu osi pasażu i schodów.

Połączenie starej i nowej struktury uzyskano przez pokrycie całego górnego prostopadłościanu poziomymi, metalowymi, refleksyjnymi panelami. Profil okładziny o zmiennej szerokości szczelin i paneli przeciągnięty został wokół wszystkich ścian. Ponieważ obiekt jest bardzo długi, odbicia zmieniać się będą wraz ze zmianą kąta patrzenia. Wystarczy to, żeby uzyskać żywą elewację ze stale zmieniającą się grą światła. Okładzina przykrywać ma wszystkie punkty styku starej i nowej części , przypadkowe otwory okienne, różnice wysokości dachów oraz elementy instalacji wentylacji i klimatyzacji zlokalizowane na dachach. Długie, nieregularne, poziome linie z odbłaskami światła mają odmaterializować obiekt i dawać wrażenie liniowego ruchu, który jest kwintesencją kolei.

---

Prostopadłe do ruchu pociągów odbywać się będzie ruch pasażerów i pieszych przechodzących z jednej strony miasta na drugą.

W zakresie prac związanych z zagospodarowaniem terenu po wyburzonym budynku dworca ograniczono się do działań, które mogą być wykorzystane zarówno w pierwszej, jak i w drugiej fazie przebudowy. W formie nienaruszonej zachowano plac Rady Europy z małym parkingiem i placem do zawracania. Na tym etapie powinien on pełnić rolę postoju taksówek. Ponieważ organizator przewiduje w fazie I zlokalizowanie przy wejściu zachodnim co najmniej trzech przystanków dla linii miejskich, zaistniała konieczność zaprojektowania ronda nawrotowego dla autobusów. Docelowo w fazie II rondo to będzie obsługiwać dziesięć przystanków autobusowych linii miejskich i dwadzieścia dalekobieżnych. Istniejące drogi i parkingi utrzymano w zakresie, w którym było to możliwe. Na częściach utwardzonych, które w przyszłości wykorzystywane będą przez autobusy dalekobieżne, zaprojektowano dodatkowe miejsca postojowe i punkty zatrzymania czasowego „kiss and ride”. Pozostałe powierzchnie przeznaczono na dojścia piesze i zieleń urządzoną. Do zadań konku

r  
su należy propozycja adaptacji zabytkowego budyneczku byłych toalet. Na planszy przedstawiono schemat wykorzystania go na punkt gastronomiczny, choć może to być również inny rodzaj małej usługi.

### **Część studialna**

W zakresie decyzji przestrzennych druga faza rozbudowy jest kontynuacją części pierwszej - realizacyjnej. Górny prostopadłościan dworca przeciągnięty został aż do wschodniej pierzei Alei Wolności i wsparty na dwóch dodatkowych szklanych prostopadłościanach. W ten sposób

uzyskać będzie można kontakt wzrokowy z obiektem już ze skrzyżowania Alei NMP i Alei Wolności. W nowo powstałej części zlokalizować będzie można dowolne funkcje handlowe i usługowe, z których najbardziej zasadna wydaje się funkcja hotelu. Pokoje mogłyby być zgrupowane w zachodniej części obiektu wokół atrium na dwóch ostatnich kondygnacjach. Poniżej mieściłyby się pozostałe funkcje hotelowe: lobby, restauracja i salki konferencyjne. Wysokość części parterowej pozwoli na wykorzystanie dla części funkcji antresoli.

Hotel mieści się w ogólnej koncepcji stworzenia z nowego obiektu centrum przesiadkowego, które obsługiwać mogłoby wymaganą przez organizatora liczbę autobusów dalekobieżnych i miejskich oraz pociągów „pod jednym dachem”. Gdyby zdecydowano się na takie rozwiązanie, ze strefy poruszania się autobusów wyeliminować trzeba będzie ruch samochodów osobowych. Parking podziemny dla hotelu, dworca i miejsc zatrzymania „kiss and ride” zlokalizowany byłby pod powierzchnią placu Rady Europy na poziomie przejścia podziemnego. Zasilanie parkingu odbywałoby się prawoskrętem z wjazdu z Alei Wolności natomiast samochody, które by go opuszczały, kierowane byłyby na ulicę Stanisława Orzechowskiego. Choć takie rozwiązanie wydaje się najbardziej przyszłościowe, możliwa jest realizacja rozbudowy bez parkingu podziemnego i ograniczenie się jedynie do parkingów naziemnych i postojów taksówek zlokalizowanych przy zmodernizowanej ulicy Stanisława Orzechowskiego. Należy jednak pamiętać, że w rejonie dworca ilość miejsc parkingowych będzie zawsze niewystarczająca, szczególnie przy przewidywanej zabudowie terenów po dworcu autobusowym. Warto uwzględnić docelowe potrzeby parkingowe i dokonać analiz opłacalności parkingu podziemnego mimo trudnych warunków gruntowych.

Obszar uwolniony z ruchu autobusów jest na tyle atrakcyjny, że na pewno znajdzie inwestora. Skalę potencjalnej zabudowy przedstawiono na planach części studialnej.

Projekt zakłada całkowitą zmianę charakteru placu Rady Europy. Wydłużone wnętrza nawiązuje proporcjami do czasów przedwojennych. Fontanna została przeniesiona na środek prostokąta pokrywającego się z dawnym rysunkiem posadzki. Szpaler drzew zacieniać ma strefę odpoczynku po stronie północnej. Pe

r  
spektywę osi podłużnej zamykać ma od wschodu nowa wieża zegarowa. Pierzeje północna i południowa pozostają w całkowitym kontraście do siebie. Północna z murałem Tomasza Sętowskiego reprezentuje ducha przeszłej i obecnej Częstochowy, południowa ma stanowić jej przyszłość.