

## Opinia Miejskiej Komisji Urbanistyczno - Architektonicznej w sprawie projektu dworca PKP Olsztyn Główny- dworzec autobusowy (do użytku wewnętrznego).

Komisja w uwagach będzie opierała się o swoją opinię z dn. 10.07.2013 r. , zapisy MPZP dla omawianego obszaru oraz zapoznanie się z aktualnymi wersjami przedstawionymi MKUA w dn. 11.08.2020 r. Komisja nie uczestniczyła w pracach nad tym projektem pomiędzy tymi datami, tym samym nie zna ustaleń pomiędzy stronami którymi są Gmina, PKP i Retail Provider oraz innymi podmiotami.

### Ustalenia Komisji

1. Wobec pojawiających się w 2013 r. koncepcji rezygnacji z samodzielnego obiektu Dworca i włączenia tej funkcji w obręb Centrum Handlowego Komisja wyraziła swój sprzeciw przeciwko takim rozwiązaniom, wskazując w swojej opinii z 10.07.2013 r., że autonomia funkcji dworca PKP, jego reprezentacyjna forma, plac przestrzeni publicznej oraz powiązania z częścią PKS oraz z Zatorzem są dla Komisji podstawowymi kryteriami ocennymi.
2. Obecny układ funkcjonalny i przestrzenny charakteryzuje się połączeniem dworców w postaci dwóch prostopadle zestawionych ze sobą brył wyznaczających pierzeje placu miejskiego, zaakcentowanych w południowej części terenu dominantą wysokościową biurowca. Połączenie funkcjonalne dworców ma prosty i czytelny układ, zaś na jego trasie ulokowane są funkcje usługowo- handlowe związane z obsługą podróżnych. Układ taki Komisja uznaje za prawidłowy i zaleca jego dalszego wykorzystanie.
3. Zapisy MPZP określają podstawowe przeznaczenie terenu jako centrum komunikacyjno- usługowe tj węzeł integracyjny obsługi pasażerów kompleksowy projekt zagospodarowania terenu 1UC wraz z zagospodarowaniem komunikacji kolejowej, autobusowej i tramwajowej. Plan ustala realizację centrum w oparciu o Placu Konstytucji 3 Maja oraz budowę przejścia pieszego w formie kładki lub przedłużenia tunelu łączącego dworzec kolejowy (centrum komunikacyjno- usługowe) z dzielnicą Zatorze.
4. PKP przedstawiło koncepcję równoległego do przebiegu torów budynku dworca wraz z funkcjami towarzyszącymi. Do pozytywów tego projektu należy zaliczyć:
  - autonomię bryły dworca;
  - usytuowanie tworzące pierzeje placu miejskiego;
  - dążenie do odpowiedniej skali;
  - cytaty kompozycji architektonicznej obecnego budynku dworca.
  - kompleksowe ujęcie całej problematyki docelowego rozwiązania funkcji dworca i węzła kolejowego Olsztyna.Do negatywów Komisja zaliczyła:
  - brak propozycji kompleksowego rozwiązania obsługi podróżnych relacji dworzec PKP- dworzec autobusowy;
  - brak przesądzającej decyzji o lokalizacji podstawowego poziomu obsługi pasażerów, skutkujący rozbiem tej obsługi pomiędzy hall główny (pełniący rolę reprezentacyjną) a poziom podziemia pełniący rzeczywistą rolę obsługi podróżnych (kasy biletowe, punkty gastronomiczne, toalety);
  - brak propozycji kładki na Zatorze, a w konsekwencji założenie połączenia z Zatorzem jedynie w postaci tunelu zakończonego wielobiegowymi schodami;
  - obniżenie znacznej powierzchni przed budynkiem dworca, a tym samym zredukowanie zagospodarowania powierzchni placu miejskiego przed dworcem jedynie do funkcji zejścia podziemnego;
  - usytuowanie funkcji technicznych i biurowych w miejscu trasy potencjalnego połączenia dworców;

- forma dachu nieprzewidująca takiego połączenia.
- 5. Retail Provider przedstawiło koncepcję prostopadłego do przebiegu torów usytuowania budynku dworca, zaakcentowanego w południowej części terenu dominantą wysokościową hotelu. Do pozytywów projektu należy zaliczyć:
  - próbę kompleksowego rozwiązania obsługi podróźnych relacji PKP--dworzec autobusowy;
  - zamiar połączenia kładką centrum komunikacyjno - usługowego z Zatorzem;
  - dążenie do odpowiedniej skali.Do negatywów Komisja zaliczyła:
  - poddanie autonomii funkcji dworca PKP presji funkcji komercyjnych;
  - brak placu miejskiego zawartego między dworcem PKP a kompleksem komercyjnym.
  - duża odległość pomiędzy dworcami PKP i autobusowym, stwarzająca utrudnienie dla podróźnych,
  - wstępny sposób rozwiązania funkcji dworca autobusowego.

### Wnioski i zalecenia Komisji:

1. Redukowanie w dyskusji roli kładki nad torami wyłącznie do połączenia funkcjonalnego dworca i peronów z Zatorzem jest błędną perspektywą. Jej rolą powinno być połączenie ze sobą dwóch oderwanych przez tory kolejowe dzielnic miasta z uwzględnieniem obsługi terenu 1UC- co jest istotną różnicą. W konsekwencji musi być ona w powszechnym odczuciu drogą pierwszego i oczywistego wyboru na tym kierunku komunikacji pieszej i rowerowej. Rozwiązanie takie zmniejsza napór indywidualnej komunikacji samochodowej na rejon dworców i redukuje obciążenie miejsc parkingowych.  
W związku z powyższym korzystne rozstrzygnięcie tego problemu możliwe jest wyłącznie w ramach spójnego rozwiązania lokalizującego kładkę w „środku ciężkości” terenu 1UC i w sposób umiejętny powiązanie jej z dworcem PKP i autobusowym, węzłem przesiadkowym oraz funkcjami handlowo- usługowymi. Próby połączenia kładki wyłącznie z budynkiem dworca z pominięciem innych funkcji może prowadzić do błędnych konkluzji skutkujących złymi rozwiązaniami projektowymi.  
MKUA zaleca realizację kładki na Zatorze jako powiązania komunikacji pieszej dla całego obszaru 1UC oraz dzielnic miasta.
2. Należy zauważyć, że suma koncepcji obydwu inwestorów tworzy **układ funkcjonalny i przestrzenny charakteryzujący się połączeniem dworców w postaci dwóch prostopadłe zestawionych ze sobą brył wyznaczających pierzeje placu miejskiego zaakcentowanych w południowej części terenu dominantą wysokościową**. Układ taki istnieje obecnie i w opinii Komisji stanowi wspólny mianownik dla zaprezentowanych koncepcji i nadaje się, uzupełniony o kładkę pieszą z Zatorzem oraz nowe funkcje miastotwórcze w części wschodniej obszaru, do dalszego wykorzystania. Sprzyja temu także stosunkowo niewielka zmiana wysokości nowych peronów, projektowanych przez PKP w ramach przebudowy torowisk, podnosząca ich rzędną o ok. 15-20 cm ( z poziomu 130,25-130,30 do poziomu 130,45).
3. Zalecenia dla inwestora PKP na obecnym etapie projektowym:
  - rozważenie możliwości zmian funkcjonalnych w obiekcie dworcowym sygnalizowanych w opinii jako negatywy;
  - zagwarantowanie w obiekcie dworca swobodnego i szerokiego przejścia do przyszłych obiektów kompleksu usługowego i dworca autobusowego zarówno w rozmieszczeniu funkcji jak i w technologii ściany zewnętrznej umożliwiające łatwe podłączenie pasaży pieszego;
  - zapewnienie korytarza nad torowiskami dla przyszłej budowy kładki pieszej prowadzącej z

- „środką ciężkości” terenu 1UC na Zatorze, poza budynkiem dworca PKP;
- przeanalizowanie możliwości zapewnienia miejsc parkingowych po stronie Zatorza, w miejscu połączenia komunikacji pieszej, oraz przeprojektowanie ukształtowania wyjścia z tunelu w celu zmniejszenia wysokości schodów w pojedynczym ich ciągu;
  - rozważenie rozbiórki budynków gospodarczych położonych w sąsiedztwie obiektów poczty. Pozyskany teren umożliwiłby bardziej czytelne rozwiązanie zagospodarowania parkingów.

Piotr Gadomski

*mgr inż. arch. Piotr Gadomski*

PRZEWODNICZĄCY  
MICHAŁ SIŁTAN