Śródmieście – nowe serce Koszalina. Prezentacja koncepcji

 [1]

Przedstawione ETAPY są rozszerzeniem pracy konkursowej, która zwyciężyła w 2016 r. w konkursie na przebudowę centrum Koszalina – zaprojektowane przez biuro projektowe **TO projekt** z Rybnika. Wszystkie podstawowe założenia pracy konkursowej zostały zachowane.

ETAP I opracowania obejmuje połączenie dworca kolejowego z centrum miasta jako brama wejściowa do Miasta, którym naturalnie jest skwer wyznaczony przez ulice Dworcową i Jana z Kolna.

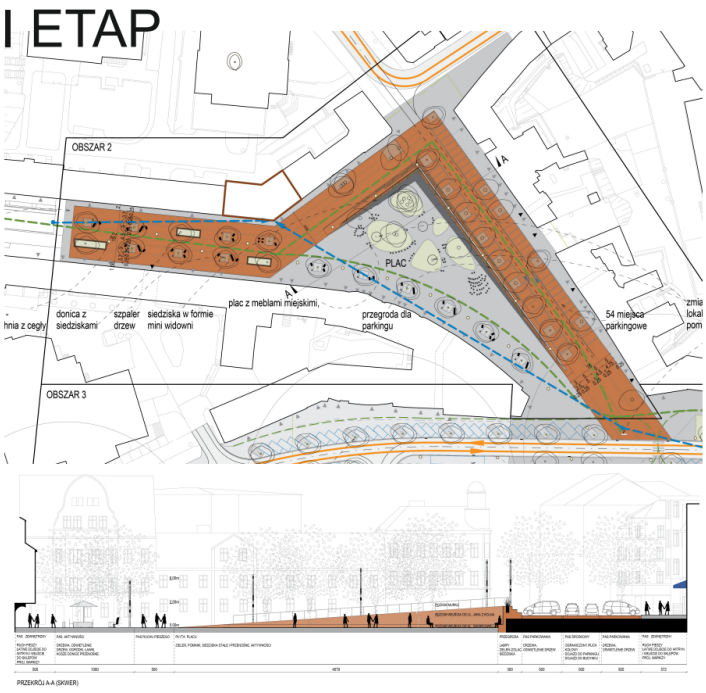
Wiele osób odwiedzających Koszalin korzysta z komunikacji kolejowej, omawiany plac, brama wejściowa do Miasta jest wizytówką i miejscem zapowiadającym charakter miasta.

Przestrzeń zaprojektowana będzie w trójkącie pomiędzy ulicami Dworcową i Jana z Kolna, już na tym etapie wejścia do miasta zastosowane będą te same zabiegi projektowe jak dla głównego założenia, które będzie realizowane w centrum miasta.

- Strefowanie posadzki z wykorzystaniem cegły i granitu,

- elementy mające wpływ na wzrok, słuch, zapach i dotyk tworzące klimat przestrzeni miejsca.

Projekt przewiduje zachowanie wszystkich wartościowych drzew znajdujących się obecnie na skwerze oraz liczne nasadzenia uzupełniające. Przestrzeń ulicy składa się z pasów aktywności wypełnionych stałymi i sezonowymi meblami miejskimi: ławkami, ławami, pomostami, ogródkami letnimi, stałymi i zmiennymi ekspozycjami, rzeźbami, wbudowanymi w nawierzchnię płytami pamiątkowymi itd. (*szczegółowe opisy znajdują się w głównych założeniach elementów projektu #*)





ETAP II

W wyniku działań wojennych i powojennych decyzji o wyburzeniach centrum Koszalina całkowicie utraciło dawny staromiejski charakter.

Proponowane ograniczenie dotyczy ulicy Zwycięstwa, na odcinku od ul. Kazimierza Wielkiego do ulic Młyńskiej i 1 Maja.

- Ceglana nawierzchnia, wprowadzona na prawie całym tym obszarze, nawiązuje do koloru dachów starówki i do ścian Katedry. Nieco nostalgiczny charakter materiału częściowo rekompensuje staremu miastu utracone walory.

- Dwa place stykają się po przekątnej wzajemnie na siebie oddziaływują i uzupełniają. Czerwony, ceglany, stary plac jest równowagą i alternatywą dla szarego, granitowego, współczesnego rynku.

- Wieży katedry odpowiada wieża ratusza. Razem place tworzą nową, jakość przestrzenną. Dlatego całą nawierzchnię otaczającą teren kościelny wybrukowano cegłą

- Oprócz placów „czerwonego” i „szarego” zaproponowano dodatkowo kilka mniej lub bardziej domkniętych przestrzeni mających charakter placu. Wprowadzanie ich z jednej strony wyznacza miejsca ważne, z drugiej stanowi przerwanie lub zamknięcie długich osi komunikacyjnych.

Dla pieszych taka różnorodność powoduje wrażenie skrócenia dystansów i zachęca do pokonywania ich piechotą.

 # GŁÓWNIE ZAŁOŻENIA ELEMENTÓW PROJEKTU

PASY FUNKCJONALNE

Po ograniczeniu ruchu pojazdów na obszarze starego miasta do dwóch pasów odległość pomiędzy pierzejami na ulicy Zwycięstwa pozostaje wystarczająco dużo miejsca dla różnego rodzaju aktywności.

Pośrodku zaprojektowano podwójny, alejowy szpaler drzew. Zacieśni to optycznie przestrzeń do akceptowalnych wymiarów.

Posadzka podzielona została na pasy o szerokości ok. 3 metrów. Zewnętrzne przylegające do budynków pokryte zostały promieniowanymi płytami granitowymi. Komfortowa dla pieszych nawierzchnia służy do przemieszczania się, oglądania witryn sklepowych i wchodzenia do budynków.

Pozostałe, wewnętrzne moduły wybrukowane zostały cegłą. Dwa środkowe to pasy ruchu. Obowiązują tu zasady ruchu jak dla strefy zamieszkania,

Znajdują się również pasy aktywności Pasy aktywności wypełnione mają być stałymi i sezonowymi meblami miejskimi: ławkami, ławami, pomostami, ogródkami letnimi, stałymi i zmiennymi ekspozycjami rzeźby, wbudowanymi w nawierzchnię płytami pamiątkowymi itd.

Nie da się przebudować całej starówki. Przywrócić dawnego charakteru zabudowy, proporcji między wysokościami pierzei, a szerokością ulicy. Ciepły, przyjazny klimat uzyskać można najłatwiej w nocy, odpowiednio budując nastrój za pomocą światła.

Równie ważne jak percepcja **wzrokowa** w budowie klimatu miasta są inne zmysły – **słuch, zapach i dotyk**. Dopiero zmiana we wszystkich tych warstwach może zbudować przyjazną przestrzeń.

Tam gdzie są ludzie - gromadzą się ludzie. To najlepsza recepta na dobrą przestrzeń publiczną. Aby jednak przyciągnąć pierwszych odwiedzających należy stworzyć wrażenie, że przestrzeń już jest pełna, że już się w niej coś dzieje. Stąd konieczność budowy stymulatorów dla wszystkich zmysłów.

WARSTWA ŚWIATŁA

Tworzenie odpowiedniej atmosfery, dzięki której mieszkańcy czują się bezpiecznie, a przyjezdni łatwo docierają do celu swojej podróży zostawiając w pamięci pozytywny obraz miasta po zmroku.

Analizując punkty wejść do miasta, drogi, miejsca spotkań, zabytki, można oświetlając zwłaszcza powierzchnie pionowe, pomóc w identyfikacji przestrzeni, uczynić ją bardziej czytelną, a przez to poprawić jej doświadczanie.

II ETAP



WARSTWA DŹWIĘKU

Warstwę dźwiękową projektowanej przestrzeni tworzyć będą odgłosy mające swe źródło w zastosowanych materiałach.

Stukot obcasów po promieniowanych płytach granitowych w pasach zewnętrznych jest o wiele twardszy niż odgłos kroków na nawierzchniach ceglanych. Wolno toczące się po ceglanej drodze koła swoim szmerem delikatnie sygnalizują obecność pojazdów. Drewniane siedziska dają głuchy pogłos podczas siadania. Na to wszystko nakłada się szelest liści drzew i szmer traw. Zieleń jest poza tym elementem rozpraszającym dźwięki. Żeby nadać projektowanej przestrzeni dodatkowy wymiar latarnie posiadają wbudowane głośniki, które mogą być indywidualnie sterowane. Stonowany podkład muzyczny dostosowany do pory dnia i charakteru odbywających się na ulicy imprez może skutecznie budować nastrój. Podobnie jak światło dźwięk powinien nasilać się i zanikać podczas spaceru wzdłuż ulicy.

Podstawowym źródłem dźwięku będą oczywiście odgłosy ludzkich aktywności - rozmowy, muzyka grana na żywo.

WARSTWA ZAPACHU

Podobnie jak dźwięki, zapachy wynikać będą z charakteru usług prowadzonych przy ulicy. Szczególnie pozytywnie wczytywane mogą być zapachy piekarni, dobrych lokali gastronomicznych, kawiarni czy perfumerii.

Sferę zapachową wzbogacają rośliny. Przy trakcie zaprojektowano trzy duże plamy dla traw ozdobnych i ziół. Utrzymano zielony teren przy kościele. Duże połacie np. lawendy, fiołka, heliotropu czy tytoniu oskrzydlonego mogą dawać nie tylko doznania estetyczne, ale również zapachowe.

Do wydzielania ogródków letnich zaprojektowano donice. Za obsadzenie ich ziołami zapachowymi można zwolnić właścicieli lokali gastronomicznych z części opłat za wynajęcie powierzchni.

WARSTWA DOTYKU

Na doznania dotykowe wpływają materiały, z którymi ciało ma kontakt bezpośrednio, poprzez ubranie albo przez podeszwę buta. Mimo, że sztuczne materiały są najczęściej trwałe, zdecydowano się na zastosowanie naturalnego drewna do budowy siedzisk. Przewaga tego rozwiązania ujawniać się będzie szczególnie mocno w zimie i podczas upałów.

Po płomieniowanych płytach granitowych można wygodnie chodzić na obcasach i w butach o cienkich podeszwach. Pewne niedogodności mogą się pojawić na powierzchniach ceglanych

POSADZKA

Najpoważniejsze zmiany w zakresie materiałowym i użytkowym na opracowywanym obszarze dotyczą posadzki. Wydzielone zostały dwa obszary, które nazywać można strefą ceglaną i strefą granitową. Obie strefy zbudowane są na tym samym pięciopasmowym schemacie ogólnym w miarę potrzeb modyfikowanym. Schemat ogólny wyznacza rytm drzew, latarni, kratek ściekowych i punktów zasilania pasa aktywności w energię elektryczną i wodę.

Użytkowo obie strefy różnią się pasem środkowym przeznaczonym do ruchu kołowego. W strefie czerwonej, z cegłą brukową i płytami granitowymi w pasach zewnętrznych, ruch dozwolony jest jedynie dla autobusów, pojazdów uprzywilejowanych i w określonych godzinach samochodów dostawczych. Możliwy jest również dojazd do posesji. Ruch odbywa się na zasadach strefy zamieszkania z uprzywilejowaną pozycją pieszego i prędkością maksymalną do 15km/h. W strefie granitowej ruch ma być normalny, choć ograniczony do 30km/h.

KOMUNIKACJA

Zmiany w układzie komunikacyjnym.

Koncepcja wyeliminowania przejazdu samochodów poprzez starówkę polega na stopniowym przekierowywaniu ich na ulice obwodowe i redukcję pasów ruchu. Ruch obwodowy ma trzy stopnie. „Obwodnice” wykorzystują istniejącą siatkę ulic, dlatego nie mają regularnego kształtu i na niektórych odcinkach pokrywają się ze sobą.

Tranzytowe drogi S6 (otwarcie w II kwartale 2024r.) i S11 omijają całkowicie nasze miasto i wyprowadzają ruch tranzytowy z miasta. Obecnie odbywa się jeszcze ruch pojazdów ciężarowych lokalny Alejami Monte Cassino i Armii Krajowej oraz ul. Krakusa i Wandy. Korki na ulicy Zwycięstwa w godzinach szczytu to przede wszystkim przemieszczanie się mieszkańców pomiędzy obszarami zamieszkania po wschodniej i miejscami pracy po zachodniej stronie miasta.

Aleje Monte Cassino i Armii Krajowej oraz ul. Krakusa i Wandy, Stawisińskiego i Pileckiego tworzą czytelną obwodnicę centrum. Samochody spoza kręgu powinny wybierać ruch w prawo po obwodnicy oprócz sytuacji, kiedy punkt docelowy znajduje się w niewielkiej odległości w lewo.

Następny krąg stanowią ulice Racławicka, Piastowska, Podgrodzie, Spółdzielcza i Jana z Kolna po stronie północnej, a po stronie południowej - zachodnia część ul. Zwycięstwa, Połtawska, Komisji Edukacji Narodowej i Połczyńska. Krąg częściowo domyka się odcinkami kręgu zewnętrznego Aleją Armii Krajowej i Stawisińskiego. Obwodnica zewnętrzna i krąg środkowy oprócz połączenia w części wspólnej, połączone są ze sobą dodatkowo ulicami Młyńską, Niepodległości, Drzymały, Konstytucji 3

Maja, Władysława Andersa i fragmentem ul. Zwycięstwa po wschodniej stronie starego miasta. Na kręgu środkowym ruch jest dwukierunkowy z preferowanym kierunkiem w prawo.

Ostatni, wewnętrzny krąg to ulice Adama Mickiewicza, Zawiszy Czarnego, Kazimierza Wielkiego z ruchem jednokierunkowym, Połtawska i Komisji Edukacji Narodowej (na tym odcinku krąg wewnętrzny pokrywa się z kręgiem środkowym) i wreszcie 1 Maja, Władysława Andersa i udrożniona do ul. Zwycięstwa ulica Juliusza Słowackiego. Krąg wewnętrzny ze środkowym łączy się dodatkowo ulicami Marii Ludwiki i Bogusława II, oraz częścią ulicy Władysława Andersa.

Przy kręgu wewnętrznym znajdują się miejsca pod budowę proponowanych parkingów wielopoziomowych.

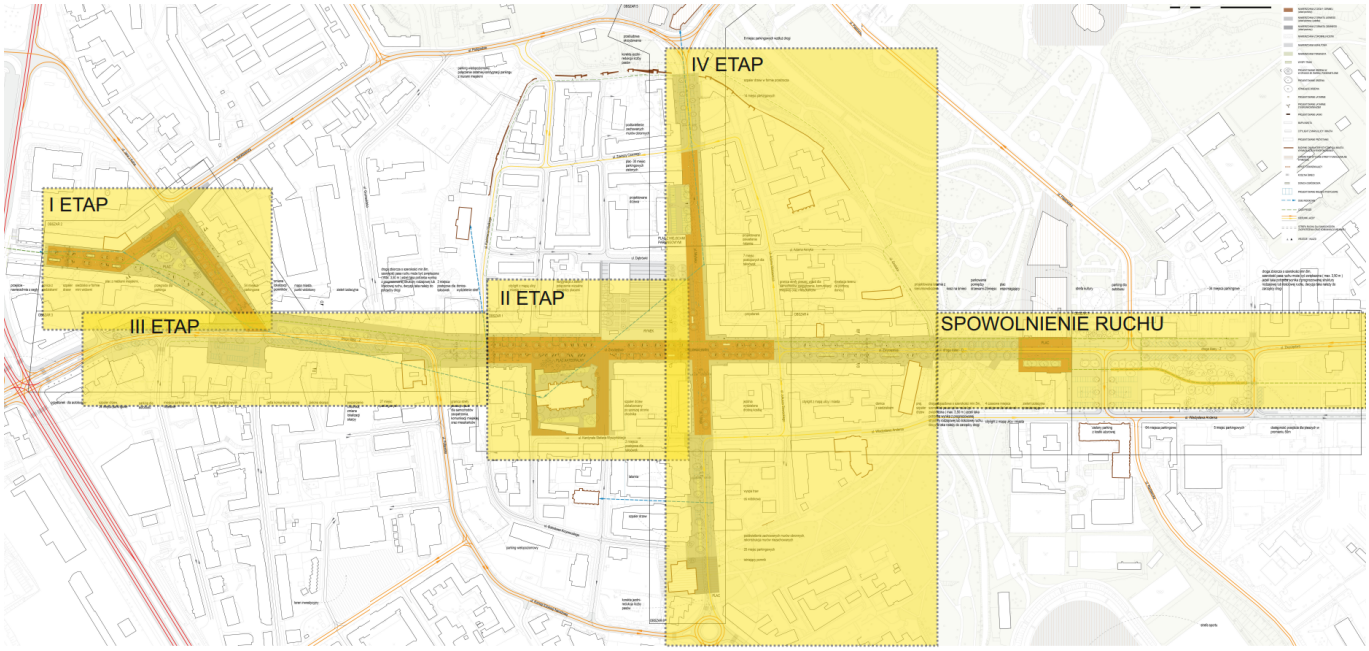
Ciekawym rozwiązaniem ułatwiającym mieszanie się ruchu pomiędzy dwoma wewnętrznymi kręgami jest wprowadzenie ruchu obwodowego w układzie Plac Wolności, Władysława Andersa, Rudolfa Clausiusa, Zwycięstwa.

Autobusy, rowery i samochody prywatne wewnątrz strefy ograniczonego ruchu.

Ponieważ ruch kołowy ograniczony zostanie do minimum nie ma potrzeby wydzielania ścieżek rowerowych i zatok autobusowych. Przystanki z wszystkich czterech kierunków przeniesione zostały w rejon skrzyżowania ulic Zwycięstwa, Młyńskiej i 1 Maja. To miejsce znajduje się prawie w środku ciężkości układu starego miasta, dlatego najłatwiej dotrzeć stąd do wszystkich miejsc. Zbliżenie przystanków ułatwi pasażerom zmianę linii. Wiata przystankowa, która powstała po niedawnej modernizacji rynku jest zbyt oddalona od krawędzi pasa ruchu i nie powinna dalej służyć komunikacji miejskiej. Proponuje \się wykorzystanie jej jako miejsca dla turystów oczekujących na autobus po zwiedzaniu starówki. Funkcja kwiaciarni mogłaby być zamieniona lub przynajmniej uzupełniona o funkcję informacji turystycznej i sklepu z pamiątkami.

Aby zachęcić mieszkańców do korzystania z roweru należy zapewnić odpowiednią ilość stojaków na rowery na obszarze całego starego miasta.

Podstawą sukcesu w aktywizacji rewitalizowanego układu będzie zachęcenie mieszkańców Koszalina do odwiedzania starówki. Nawet najlepiej zorganizowany transport publiczny i rowerowy nie powstrzyma części osób od korzystania z własnego samochodu. Do wszystkich miejsc na starym mieście można będzie dojechać pośrednio z możliwością zaparkowania na zrealizowanych do tego celu nowych parkingów wielopoziomowych oraz na wyznaczonych miejscach postojowych w części pasa ul Zwycięstwa, ponieważ projekt zakłada zredukowanie pasów ruchu na tej ulicy na odcinkach Dzieci Wrześnieńskich – Połtawska oraz Adama Mickiewicza - Plac Wolności.



ETAPOWANIE REALIZACJI ZMIAN KOMUNIKACYJNYCH

Wprowadzenie regulacji powinno odbywać się etapami, zgodnie z możliwościami finansowymi miasta, czasem niezbędnym do technicznego wykonania modernizacji i „wyrobienia" u kierowców nowych nawyków. Bardzo istotna będzie kampania informacyjna, która w czytelny sposób przedstawiać będzie wprowadzane zmiany i wynikające z nich korzyści.

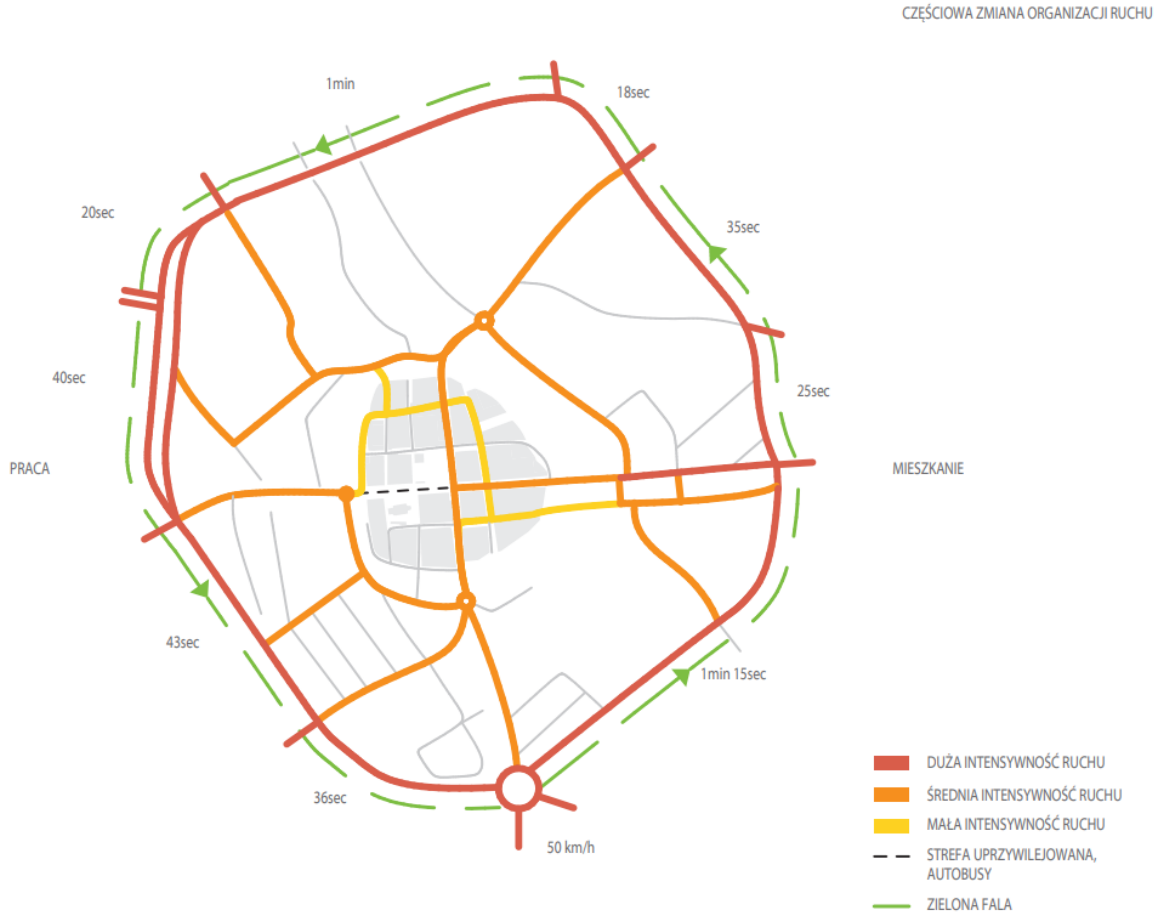
I ETAP przewiduje rewitalizację ulicy Dworcowej i część ulicy Jana z Kolna, który w nieznacznym stopniu wpłynie na obecny układ drogowy w tym rejonie. Zadanie, pod które obecnie przygotowywany jest przetarg na dokumentację techniczną zakłada zmianę nawierzchni ulic i dostosowanie do zarysu koncepcji.

Wcześniej jednak na odcinku ulicy Zwycięstwa od ulicy Pileckiego do ulicy Grodzkiej planuje się tzw. „spowolnienie ruchu" w postaci zawężenie jezdni i poprawy rozwiązań na skrzyżowań ulic przyległych. Zgodnie z zapisami MPZP planuje się zawężenie jezdni do 2 pasów ruchu z 4. Obecne rozwiązania są zgodne z założeniem koncepcji z uwagi na charakter tego obszaru. W późniejszym okresie będzie realizowana lokalizacji dodatkowych miejsc postojowych zgodnie z koncepcją i jeszcze większego uspokojenia ruchu jak końcowy etap całej przebudowy centrum miasta. Projekt jest obecnie w fazie końcowej i po uzyskaniu odpowiedni pozwoleń zgodnie z dofinansowaniem ruszy jego przebudowa na przełomie 2024 i 2025 roku.

II ETAP jest bardziej skomplikowany gdyż zakład zamknięcie fragmentu głównego ciągu przez centrum miasta ulicy Zwycięstwa na odcinku od ul. Młyńskiej do ul. Połtawskiej. Aby przystąpić do tego etapu należy przeanalizować rozbudowę pierścienia Śródmieścia (ringu wewnętrznego). Wyprowadzając ruch z centrum na odcinku wschód – zachód należy przekierować go na najbliższe możliwe ulice w tym przypadku ring wewnętrzny oraz ewentualnie wykorzystać istniejący układ w centrum. Głównym założeniem jest poprowadzenie samochodów tak, aby ominąć centrum jeżeli poruszające się pojazdu mają na celu tylko przejechanie przez centrum. Po modernizacji ringu i sugestii objazdu centrum oznakowaniem pionowym można przystąpić do wyłączenia fragmentu ulicy Zwycięstwa.
Z zamkniętego odcinka będą mogły dalej korzystać autobusy komunikacji miejskiej jak również pojazdu typu taxi. Etap ten zakłada pozostawienie istniejącego układu ulicy Młyńskiej (kierunek północ

- południe) z wykorzystaniem ulicy Komisji Edukacji Narodowej i Połtawskiej, aby korzystając z usług w centrum miasta można było opuścić ten obszar w kierunku zachodnim oraz bez ograniczeń w kierunku wschodnim.

Całkowita realizacja będzie następowała stopniowo, ale na pierwsze efekty takie jak rozładowanie korków, ograniczenie liczby samochodów na starówce, rozbudzenie aktywności przedsiębiorców, w tym głównie restauratorów, nie trzeba będzie długo czekać.



- More news [2]
- Archive [3]

Adres źródłowy: https://koszalin.pl/de/node/10477

Links
[1] https://koszalin.pl/sites/default/files/field/image/dsc_7288.jpg
[2] https://koszalin.pl/de/aktualnosci
[3] https://koszalin.pl/de/archiwum