



Politechnika Świętokrzyska
Kielce University of Technology

Politechnika Świętokrzyska
Wydział Budownictwa i Architektury

**STUDIA STACJONARNE II STOPNIA
KIERUNEK: ARCHITEKTURA**

MAGISTERSKA

PRACA DYPLOMOWA

**Rewitalizacja placu Niepodległości w Kielcach z budową nowego
dworca PKP.**

**Revitalization of the Independence Square in Kielce with the
construction of a new railway station.**

Autor: Wiktor Utkowski

Promotor: Dr hab.inż.arch.prof.PŚK Dariusz Piotrowicz

Kielce, rok akademicki: 2022

*Serdeczne podziękowania dla promotora mojej pracy
Dr hab.inż.arch.prof.PŚK Dariusza Piotrowicza
za okazaną pomoc, poświęcony czas
oraz cenne uwagi przekazywane w trakcie przygotowania niniejszej pracy dyplomowej.*

Kielce, dnia 30.06.2022.....

Wiktor Ulkowski, 066327
Imię i nazwisko studenta, nr albumu
Zaczkiewicza 4, 27-200 Starachowice
Adres zamieszkania
Architektura, rok V, studia stacjonarne
Kierunek, specjalność, rok studiów, rodzaj studiów (stacjonarne, niestacjonarne)
Dr hab. inż. arch. prof. PSK Dariusz Piotrowicz
Opiekun pracy dyplomowej inżynierskiej/magisterskiej*

OŚWIADCZENIE

Przedkładając w roku akademickim 20 21 / 22 opiekunowi pracy dyplomowej inżynierskiej/magisterskiej*, powołanemu przez Dziekana Wydziału Budownictwa i Architektury

Politechniki Świętokrzyskiej, pracę dyplomową inżynierską/magisterską* pod tytułem: Rewitalizacja placu Niepodległości w Kielcach z budową nowego dworca PKP.

oświadczam, że:

- 1) przedstawiona praca dyplomowa inżynierska/magisterska* została opracowana przeze mnie samodzielnie, stosownie do wskazówek merytorycznych opiekuna pracy,
- 2) przy wykonywaniu pracy dyplomowej inżynierskiej/magisterskiej* wykorzystano materiały źródłowe, w granicach dozwolonego użytku wymieniając autora, tytuł pozycji i miejsce jej publikacji,
- 3) praca dyplomowa inżynierska/magisterska* nie zawiera żadnych danych, informacji i materiałów, których publikacja nie jest prawnie dozwolona,
- 4) przedstawiona praca nie była wcześniej przedmiotem procedur związanych z uzyskaniem stopnia zawodowego/naukowego w wyższej uczelni,
- 5) niniejsza wersja pracy jest identyczna z załączoną treścią elektroniczną (na CD i w systemie Archiwum Prac Dyplomowych).

Przyjmuję do wiadomości, iż w przypadku ujawnienia naruszenia przepisów ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych, praca dyplomowa inżynierska/magisterska* może być unieważniona przez Uczelnię, nawet po przeprowadzeniu obrony pracy.

Zostałem uprzedzony:

- 1) o odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 115 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t. j. Dz. U. z 2006 r. Nr 90, poz. 631 z późn. zm.): „Kto przywłaszcza sobie autorstwo albo wprowadza w błąd co do autorstwa całości lub części cudzego utworu albo artystycznego wykonania, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 3. Tej samej karze podlega, kto rozpowszechnia bez podania nazwiska lub pseudonimu twórcy cudzy utwór w wersji oryginalnej albo w postaci opracowania, artystyczne wykonanie albo publicznie zniekształca taki utwór, artystyczne wykonanie, fonogram, wideogram lub nadanie.”,
- 2) odpowiedzialności dyscyplinarnej na podstawie art. 211 ust. 1 ustawy z dnia 27 lipca 2005 r. Prawo o szkolnictwie wyższym (t. j. Dz. U. z 2012 r. poz. 572, z późn. zm.) „Za naruszenie przepisów obowiązujących w uczelni oraz za czyny uchybiające godności studenta student ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną przed komisją dyscyplinarną albo przed sądem koleżeńskim samorządu studenckiego, zwanym dalej sądem koleżeńskim”

Prawdziwość powyższego oświadczenia potwierdzam własnoręcznym podpisem.


czytelny podpis studenta

*i niepotrzebne skreślić

Spis treści

1. Wstęp	9
1.1. Streszczenie pracy dyplomowej	9
1.2. Cel pracy i uzasadnienie podjęcia tematu	10
1.3. Zakres opracowania	11
1.4. Metodyka	11
2. Esej	12
2.1. Historia placu Niepodległości i dworca PKP	12
2.2. Analiza układu kompozycyjnego i komunikacyjnego w mieście	15
2.3. Wnętrze placu jako wartościowy element krajobrazu	17
2.4. Fotograficzna inwentaryzacja opracowywanej przestrzeni	18
2.5. Inspiracje	23
3. Analizy	26
3.1. Analiza kompozycyjna	26
3.2. Analiza historyczna	26
3.3. Analiza komunikacji	29
3.4. Analiza zabudowy	29
3.5. Analiza funkcji	30
3.6. Analiza widokowa	31
3.7. Podsumowanie analiz	31
4. Zagospodarowanie terenu	31
4.1. Stan istniejący	31
4.2. Działania projektowe	31
4.3. Bilans terenu	33
5. Architektura	33
5.1. Idea architektoniczna	33
5.2. Forma i funkcja opracowanej przestrzeni	33
5.3. Komunikacja	34
5.4. Komunikacja samochodowa	34
5.6. Zestawienie powierzchni	35
6. Rozwiązania budowlane	40
6.1. Konstrukcja i technologia	40
6.2. Instalacje	41
6.3. Wykończenie	41

6.4. Ochrona przeciwpożarowa	41
7. Bibliografia	42
8. Spis załączonych plansz	45

1. Wstęp

1.1. Streszczenie pracy dyplomowej

Przedmiotem opracowania mojej pracy dyplomowej jest rewitalizacja placu Niepodległości w Kielcach, oraz zaprojektowanie nowego budynku dworca PKP, który będzie spełniał współczesne potrzeby społeczne. Opracowywana przestrzeń od początku swojego istnienia była placem, częścią układu kompozycyjnego i miejscem reprezentacyjnym Kielc. Podczas kolejnych przebudów dworca i samego placu miejsce to przestało pełnić swoją funkcję i zyskało nową, techniczną - zatracając tym samym plan krystalizujący Kielce.

W swojej pracy dyplomowej pokażę jak miejsce techniczne, które pełni obecnie rolę dojazdu do dworca i parkingu, można zmienić w reprezentacyjną i funkcjonalną przestrzeń, która zachęci ludzi do przebywania w opracowywanym miejscu- jednocześnie nie wpływając negatywnie na techniczne funkcjonowanie tej przestrzeni.

Kolejnym ważnym aspektem poruszonym w mojej pracy dyplomowej, jest połączenie rozdzielonego miasta przez nie naturalną barierę jaką są tory. Zanim powstała linia kolejowa w Kielcach ulica Czarnowska i Piekoszowska stanowiły całość- zaproponowałem rozwiązanie pozwalające połączyć dwie części miasta.

The subject of my thesis is the revitalization of Independence Square in Kielce, and the design of a new railway station building, which will meet contemporary social needs. From the beginning of its existence, the elaborated space was a square, a part of a composition system and a representative place of Kielce. During subsequent reconstructions of the station and the square itself, the place ceased to perform its function and gained a new, technical one - thus losing the plan that crystallized Kielce.

In my thesis I will show how a technical place, which currently serves as an access to the station and a parking lot, can be changed into a representative and functional space that will encourage people to stay in the developed place - at the same time not negatively influencing the technical functioning of this space.

Another important aspect addressed in the thesis is connecting the city through a natural barrier which is the tracks. Before a railroad line was built in Kielce, Czarnowska and Piekoszowska Streets formed a whole - I proposed a solution to connect the two parts of the city.

1.2. Cel pracy i uzasadnienie podjęcia tematu

Celem mojej pracy dyplomowej jest opracowanie koncepcji rewitalizacji funkcjonalno-przestrzennej placu Niepodległości wraz z budową nowego dworca kolejowego PKP w Kielcach, nawiązując do historycznego wnętrza urbanistycznego i wymiany zabudowy dworca kolejowego.

Chce poprawić jego funkcjonalność zgodnie z współczesnymi potrzebami. Celem projektu jest przywrócenie, historycznego placu, w nowoczesnej formie, który ma obecnie charakter przestrzeni technicznej (jezdnie i miejsca postojowe) na przestrzeń publiczną o charakterze reprezentacyjnym. Działanie to wymaga korekty istniejącego układu komunikacji kołowej na obszarze placu.

Plac Niepodległości w Kielcach to miejsce bardzo ważne ze względu kompozycyjnego, reprezentacyjnego jak i turystycznego (początek czerwonego szlaku prowadzącego przez różnorodne zabytki Kielc)¹. Miejsce to powinno nabrać funkcji reprezentacyjnej. Plac powinien sprawiać dobre wrażenie na osobach, które przyjeżdżają do Kielc. Obecnie osoba wychodząca z budynku dworca widząc zdegradowany plac do funkcji technicznej nie jest zachęcana do dalszej eksploracji i poznawania ciekawego miasta - pierwsze wrażenie nie jest dobre.

Ważnym powodem dla którego podjąłem temat jest ulica Sienkiewicza. Ta najbardziej popularną ulicą w Kielcach, skupiającą wokół siebie ruch turystyczny, kawiarnie, restauracji i sklepy. Jest pozbawiona zamknięcia, którego rolę dawniej pełnił właśnie plac Niepodległości. Osoba korzystająca z ulicy Sienkiewicza rozpoczyna wędrowkę od Placu Moniuszki, poprzez pobliski rynek, plac NMP, rzekę Sinicę i kończy na mało estetycznej, ruchliwej strefie technicznej. Miejsce to powinno zostać poddane rewitalizacji i umożliwić spotkania, odpoczynek i szeroką rozumianą rekreację.

¹ <https://pl.wikipedia.org/wiki/Kielce>



Rys.1 Plac Niepodległości współcześnie

Źródło: <https://radiokielce.pl/wp-content/uploads/2020/12/p2-145431-1140x570.jpg>

1.3. Zakres opracowania

Teren objęty opracowaniem znajduje się między ul. Żelazną, a ul. Romualda Mielczarskiego na osi ul. Sienkiewicza. Jest on objęty ochroną konserwatorską jako element układu urbanistyczno- krajobrazowego miasta.

Opracowywany teren zajmuje kilka działek: 1/64, 1/50, 2/27, 2/26, 2/25,2/24, 2/23, 2/22, 2/21, 2/20, 2/13, 2/1, 46/8. Łączna powierzchnia opracowywanego terenu wynosi: 30 400 m². Część z tej powierzchni stanowi torowisko, oraz komunikacja kołowa (ulica Żelazna)

1.4 Metodyka

Pierwszym etapem działań nad pracą dyplomową, było zebranie potrzebnych materiałów, jak archiwalne mapy, plany i fotografie. Następnie należało przeprowadzić analizy materiałów. Kolejnym etapem było zapoznanie się z literaturą przedmiotu i na jej podstawie analiza potrzeb społecznych jakie powinny spełniać współczesne place i dworce. Znając wytyczne, którymi powinienem się kierować rozpocząłem studium przypadków, analizując współczesne realizacje podobnych obiektów. Przeprowadzone analizy pozwoliły na opracowanie założeń projektowych i opracowanie koncepcji.

2. Esej

2.1. Historia placu Niepodległości i dworca PKP

Budowa budynku dworca PKP sięga roku 1881 kiedy to w Księstwie Polskim został zatwierdzony plan budowy linii Iwanogrodzko- Dąbrowskiej przez cara Aleksandra III. Budowa trasy była podzielona na dwa etapy. Pierwszy został oddany do użytku w roku 1883 i był to odcinek z Dębłina do Kielc. Kolejna część trasy z Kielc do Dąbrowy została oddana do użytku w roku 1885.²

Budowa trasy jak i samego budynku dworca była dla miasta wielkim wydarzeniem. Należy pamiętać, że w tamtych czasach nie było innych alternatyw transportu dla przeciętnego mieszkańca. Linia kolejowa polepszyła standard życia w Kielcach. Miasto zaczęło się rozwijać, powstało wiele zakładów (zakłady budowlane, zakłady wietrzni, spółem)

Ciekawostką jest, że dzięki linii kolejowej Kielce odwiedziły takie osoby jak car Aleksander III, Józef Piłsudski, Stefan Żeromski czy grecka królowa. Za każdym razem, kiedy pociąg z ważną osobą zatrzymywał się na stacji na dosłownie 10 minut kielecki dworzec gościł tłumy ciekawych mieszkańców.³

Obiekt do czasów współczesnych był kilkakrotnie odbudowywany. Niestety jako obiekt o funkcji strategicznej podczas II Wojny Światowej został zbombardowany i poważnie uszkodzony. Poniżej zdjęcia z poszczególnych etapów “życia” dworca.

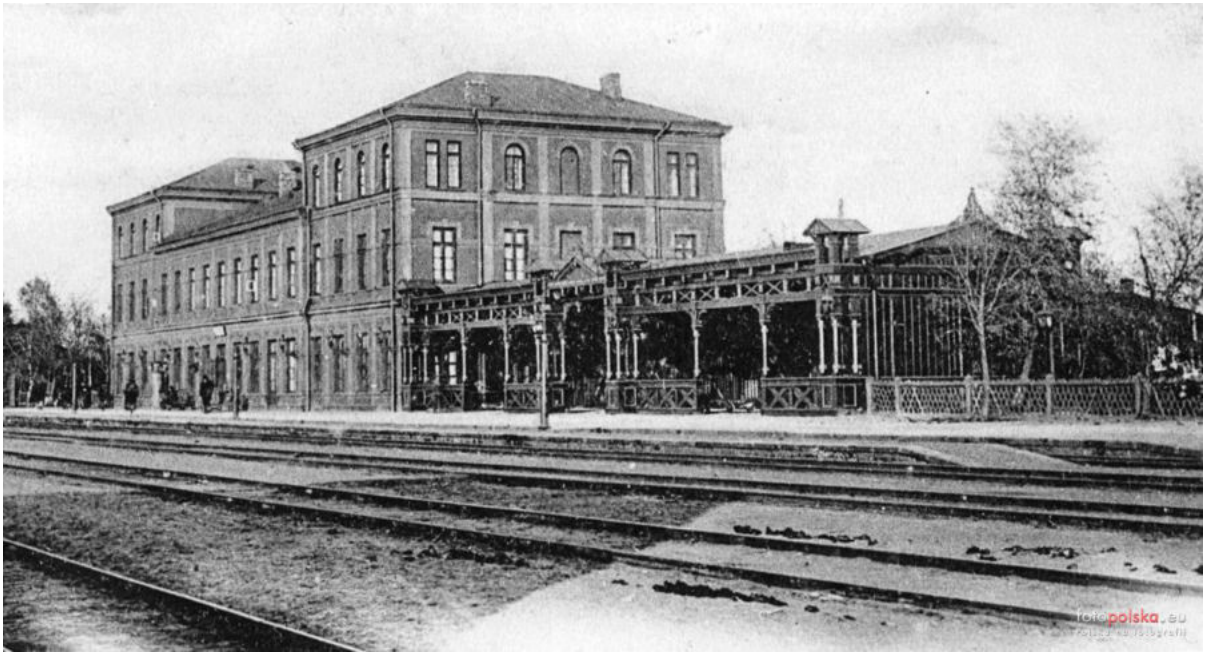


Rys.2 Budowa dworca, rok 1884

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/449089,foto.html?o=b150602>

² <http://zdrpkkielce.manifo.com/historia>

³ <http://zdrpkkielce.manifo.com/historia>



Rys.3 Budynek dworca rok 1910

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/1469427,foto.html?o=b150602&p=1>



Rys.4 Uszkodzenia dworca w trakcie wojny, rok 1939

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/1574510,foto.html?o=b150602&p=2>



Rys.5 Budynek dworca, rok 1961

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/523393,foto.html?o=b150602&p=4>

Współczesna wersja dworca powstała w roku 1971, po długotrwałej rozbiórce poprzedniego. Był to obiekt odmienny od poprzednich. Mimo zachowania trójpodziału, który jest ważnym elementem podczas projektowania nowej wersji, budynek był całkowicie odmienny. Posiadał duże przeszklenia i sprawiał wrażenie lekkości.



Rys. 6 Dworzec lata 70

Źródło: <https://www.facebook.com/ScyzorykSieOtwiera/photos/a.1462325110718185/2208414426109246/?type=3>

Pomnik znajdujący się na placu Niepodległości powstał w roku 1928 z inicjatywy kolejarzy, którzy założyli w tym celu Komitet Budowy Pomnika. Motywacją do powstania takiego monumentu był hołd dla poległych w walce o niepodległość kraju.

Budowę zaczęto w 1928 roku i po roku odbyło się uroczyste odsłonięcie.

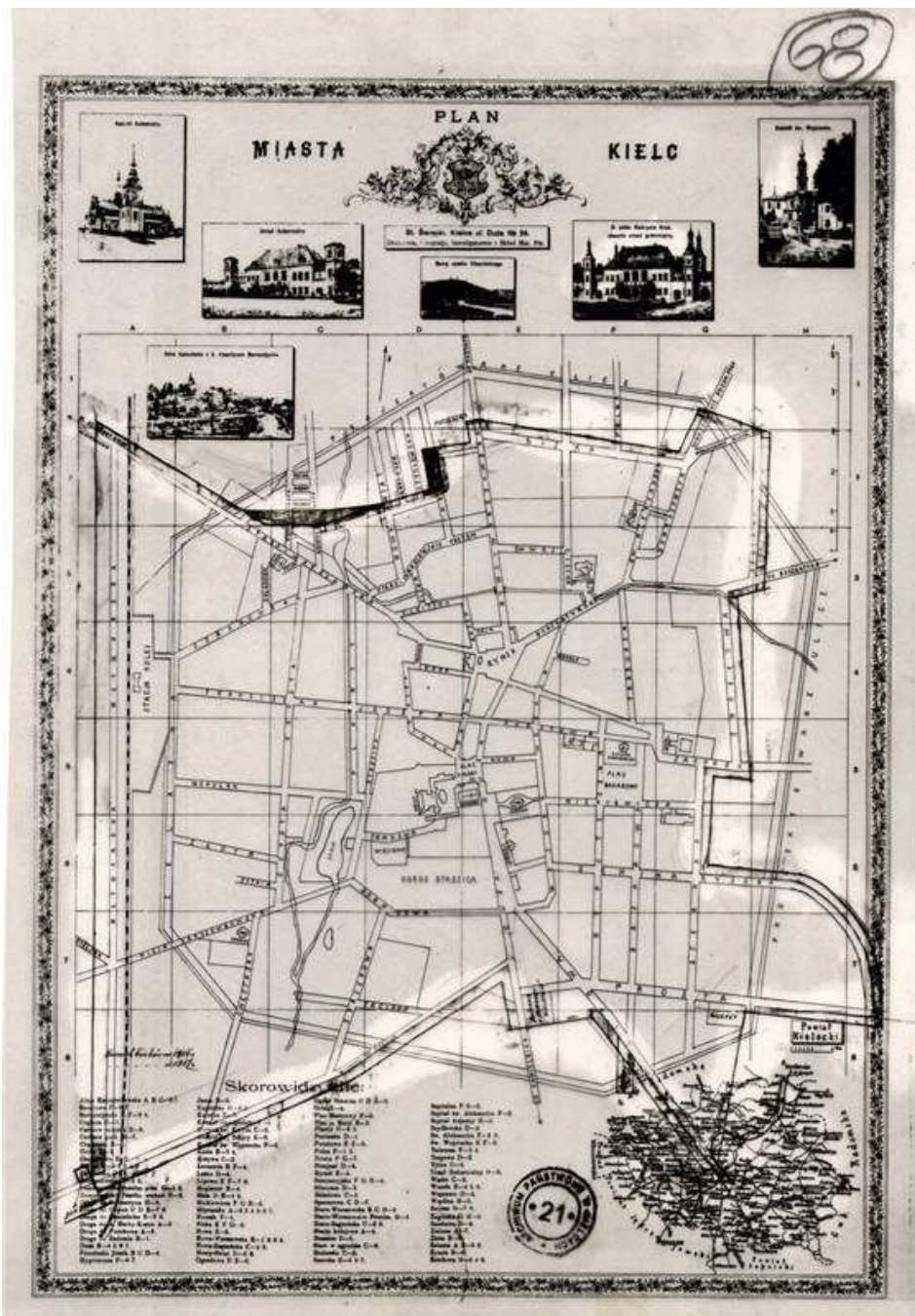
Nazwa placu nawiązuje do pomnika i nadał ją prezydent Ignacy Mościcki.

Pomnik od początku swojego istnienia znajdował się na osi budynku, niestety uległ zniszczeniu i dopiero w roku 2002 wrócił na plac- jako powiększona kopia. Niestety zarządcy terenu nie umieścili go w pierwotnym miejscu. ⁴

2.2. Analiza układu kompozycyjnego i komunikacyjnego w mieście

Od początku XIX w. kiedy Kielce miały około 4000 mieszkańców, zaczął kształtować się plan urbanistyczny, którego częścią była ulica Sienkiewicza. Początkowo była to ulica rozciągająca się wśród pól, między posiadłościami mieszczan, a miastem biskupim. Ulica rozwijała się powoli i nie od razu miała kształt dzisiejszej reprezentacyjnej brukowanej ulicy.

⁴ <https://pl.wikipedia.org/wiki/Kielce>



Rys. 7 Mapa Kielc z XIXw.

Źródło: http://www.wrota-swietokrzyskie.pl/image/image_gallery?uuid=5f1a5c80-38f6-4f39-95ea-e82161d01fc0&groupId=10157&t=1361793755577

Marian Potocki w 1821 roku stworzył plan zagospodarowania Kielc, który zakładał stworzenie miasta administracyjno- usługowo-oświatowego. Plan zagospodarowania starał się unowocześnić i rozbudowywać miasto, jednak z możliwie jak najmniejszym skutkiem negatywnym dla istniejącej zabudowy. Starano się zachować istniejące osiedla i ulice.

Głównym elementem planu był obecny plac Moniuszki, dawniej plac Aleksandra który był początkiem dla ulicy Sienkiewicza (dawniej Konstantego)⁵ i jednym

⁵ https://pl.wikipedia.org/wiki/Ulica_Henryka_Sienkiewicza_w_Kielcach

z najważniejszych elementów kompozycyjnych układu przestrzennego, oraz odchodzących promieniście ulic Św. Leonarda oraz obecnej Czerwonego Krzyża. Ulice te dochodziły do Placu NMP oraz rynku. Plan zakładał połączenie tych dwóch placów z ulicą Sienkiewicza dzięki dwóm prostokątnym ulicom (Małej i Dużej). Następnie ulica Sienkiewicza krzyżowała się z Sinicą i nie miała określonego zakończenia.⁶

Budowa linii kolejowej w 1885 spowodowała, że ulica Sienkiewicza (w tamtym okresie pocztowa) doczekała się zakończenia, którym został budynek dworca kolejowego.

2.3. Wnętrze placu jako wartościowy element krajobrazu

Pierwsze skojarzenie jakie nasuwa nam się po usłyszeniu słowa wnętrze to coś zamkniętego, odizolowanego. Może być przestrzenią, która posiada widoczne bariery, jak podłoga, ściany czy sufit. Jednak wnętrzem możemy nazwać również przestrzeń ulicy, placu, które są ograniczone pierzejami, terenami zielonymi - barierami, które dzięki skali sprawiają, że dane wnętrze może być przytulne, intymne lub wręcz przeciwnie otwarte.⁷

Plac to miejsce ogólnodostępne, które jest miejscem publicznym i reprezentacyjnym. To miejsce, przez pryzmat którego turyści często postrzegają atrakcyjność miasta, często jest to miejsce gdzie rozpoczynają zwiedzanie miasta. Plac możemy określić jako miejsca wolne od zabudowy, które są ograniczone zabudową lub zielenią, które tworzą ściany placu. Plac jest elementem urbanistycznym skupiającym wokół siebie życie i funkcjonowanie społeczeństwa. Plac wyznacza dalszy układ komunikacji i zabudowy.

Projektując wnętrze placu należy uwzględnić wiele potrzeb dotyczących życia mieszkańców i turystów. Plac powinien spełniać role kulturowe i towarzyskie. Na przykładzie Placu Niepodległości w Kielcach możemy zaobserwować jak plac na przestrzeni lat zmieniał swoją funkcję. Wydzielony plac wraz z rozwojem ruchu kołowego zmieniał swój kształt na przestrzeń techniczną. Zmiany te wymusiły poszerzenie ulic, zrezygnowanie z części powierzchni przeznaczonej dla ruchu pieszego na rzecz miejsc postojowych.

Dobrym przykładem jak poradzić sobie z techniczną funkcją takiego miejsca może być np. Wrocławski parking pod Placem Wolności, gdzie funkcję techniczną sprowadzono pod poziom placu. Jednak takie rozwiązanie w Naszym wypadku wymaga znaczącej zmiany układu komunikacyjnego i całkowitego zamknięcia ruchu - postanowiłem rozwiązać ten problem inaczej.

⁶ Paprocki B., Zagadnienia urbanistyki Kielc w pierwszej połowie XIX wieku, 1965, str. 336-337 Źródło: http://bazhum.muzhp.pl/media//files/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego-r1965-t3/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego-r1965-t3-s329-339/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego-r1965-t3-s329-339.pdf

⁷ Wejchert K., Elementy kompozycji urbanistycznej, wyd. Arkady, Warszawa 1984 str. 142



Rys.8 Plac Wolności Wrocław

Źródło: https://www.tuwroclaw.com/images/galbig3/news/65398/nfm-fot-lukasz-rajchert-001_628bdd0e5b63f5_90991747.jpg
g.jpg

2.4. Fotograficzna inwentaryzacja opracowywanej przestrzeni



Rys. 9 Widok na projektowany teren z ulicy Sienkiewicza

Źródło: Materiały własne



Rys. 10 Kopia pomnika znajdująca się na dworcu

Źródło: Materiały własne



Rys. 11 Widok na ulicę Sienkiewicza z projektowanego placu

Źródło: Materiały własne



Rys. 12 Widok na kościół Św. Krzyża i dworzec PKS

Źródło: Materiały własne



Rys. 13 Widok na budynek poczty domykający plac od strony południowej

Źródło: Materiały własne



Rys. 14 Widok na zabudowę wokół projektowanego terenu od strony północnej

Źródło: Materiały własne



Rys. 15 Widok na dworzec w trakcie rozbiórki od strony ulicy Sienkiewicza

Źródło: Materiały własne



Rys. 16. Widok na dworzec w trakcie rozbiórki od strony ulicy Mielczarskiego

Źródło: Materiały własne



Rys. 17. Widok na dworzec po pracach rozbiórkowych od strony ulicy Sienkiewicza

Źródło: Materiały własne

2.5. Inspiracje

2.5.1 Las Setas de Sevillas

Pierwszą inspiracją do mojej pracy dyplomowej były Grzyby Sevilli. Początkowo nazywały się Metropol Parasol. Jest to drewniana konstrukcja znajdująca się na placu La Encarnación w starej dzielnicy Sewilli w Hiszpanii.

Chodnik na szczycie wije się na różnych poziomach przez całą konstrukcję, z której roztacza się piękny widok na miasto. Obecnie miejsce jest uznawane za jeden z lepszych punktów widokowych w Sewilli. Ten obiekt zainspirował mnie do stworzenia podobnej przestrzeni pozwalającej odkrywać Kielce z innego poziomu, a jednocześnie nie powodować problemu z komunikacją samochodową.



Rys.18 Widok z lotu ptaka ma Las Seats de Sevillas

Źródło:http://3.bp.blogspot.com/-YpvjmoeauL8/VjckdD9F1fI/AAAAAAAAADN8/xeGir8Sp_rl/s1600/setas1.jpg

2.5.2 Gardens by the Bay - Singapur

Gardens by the Bay to futurystyczny kompleks ogrodowy w Singapurze. Są to finezyjne konstrukcje z betonu i stali, porośnięte bujną, tropikalną roślinnością, przywołujące na myśl drzewa z filmów science fiction. Realizacja zainspirowała mnie do stworzenia ażurowych konstrukcji, które będą z upływem czasu coraz bardziej pokryte wijącą się zielenią.



Rys. 19 Gardens by the Bay - Singapur

Źródło: <https://www.pojechana.pl/wp-content/uploads/2014/05/Singapur-00831.jpg>

2.5.3 The Life Bridge - Iran (projekt)

Jest to most w formie placu łączący dwa parki, które były rozdzielone barierą naturalną - rzeką, oraz autostradą i linią kolejową. Jest to forma odwróconych kominów na której osadzone są okrągłe place. Komunikacja wije się na różnych poziomach pozwalając na odkrywanie nowych przestrzeni na placu. Projekt zainspirował mnie do umieszczenia na ażurowych konstrukcjach tego typu przestrzeni, oraz połączenia jakie daje most - w moim wypadku ulicy Piekoszowskiej i Czarnowskiej.



Rys.20 The Life Bridge - Iran

Źródło: <https://archello.com/de/project/life-bridge>

2.5.4. Park Milenium- Chicago

To park publiczny znajdujący się w centrum Chicago w stanie Illinois w USA. Miejsce to zainspirowało mnie do stworzenia wijącej się kładki, która pozwoli wprowadzać użytkowników na inne poziomy, odkrywając wraz ze wzrostem wysokości nowe widoki.



Rys.21 Park Milenium- Chicago

Źródło: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/Bp_bridge.JPG

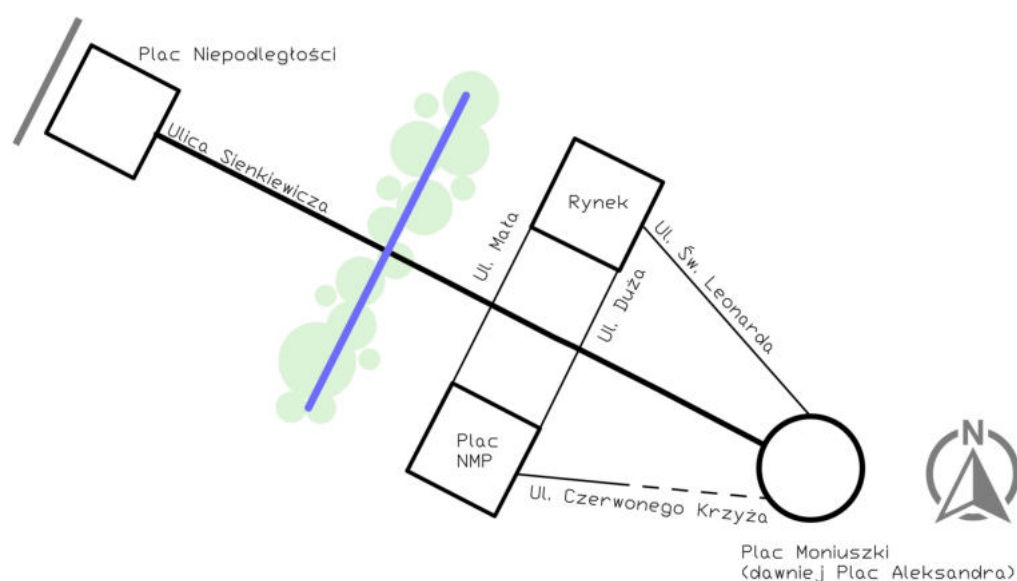
3. Analizy

3.1. Analiza kompozycyjna

Kompozycja układu Kielc jest oparta na planie Potockiego z 1893 roku, który nakreślał kierunki rozwoju miasta. Plan zakładał że ulica Sienkiewicza powinna być zakończona dwoma placami. Obecnie jeden (plac Moniuszki) pełni swoją dawną funkcję, natomiast drugi plac Niepodległości zatracił swoją funkcję. Należy przywrócić funkcję placu.

Wniosek: Plac pełnił istotną rolę w układzie kompozycyjnym miasta. Obecnie plac nie istnieje w pożądanej formie

Założenie: Przywrócenie dawnej formy placu.



Rys.22 Element krystalizujący plan Kielce

Źródło: Materiały własne

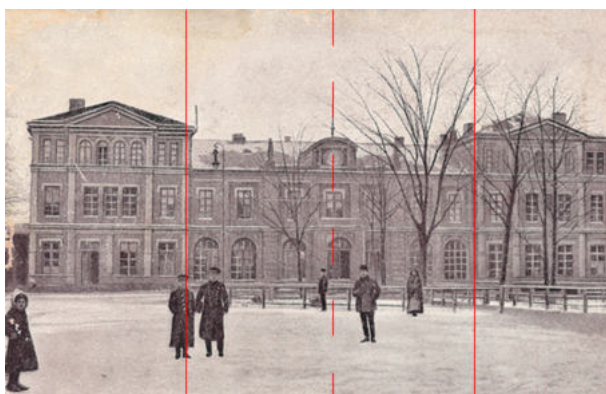
3.2. Analiza historyczna

3.2.1 Analiza historyczna budynku dworca

Analizując formy budynku dworca można zauważyć, że zawsze był on symetryczny i można było zauważyć trójpodział. Należy zachować ten trend podczas projektowania nowego budynku dworca.

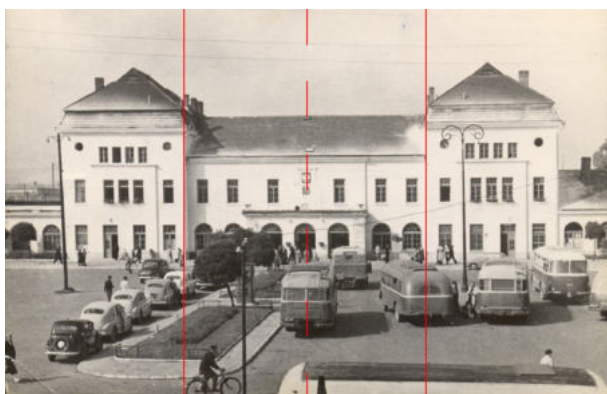
Wniosek: Budynek był osiowy i trójdzielny.

Założenie: Nowy budynek należy zaprojektować nawiązując do trójpodziału i osiowości.



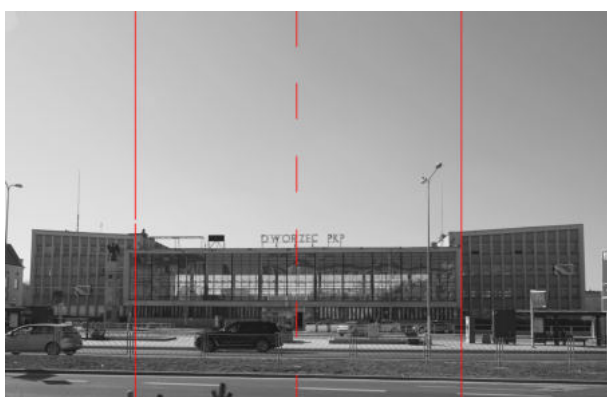
Rys.23 Dworzec w latach 1914

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu>



Rys.24 Dworzec w latach 1962

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu>

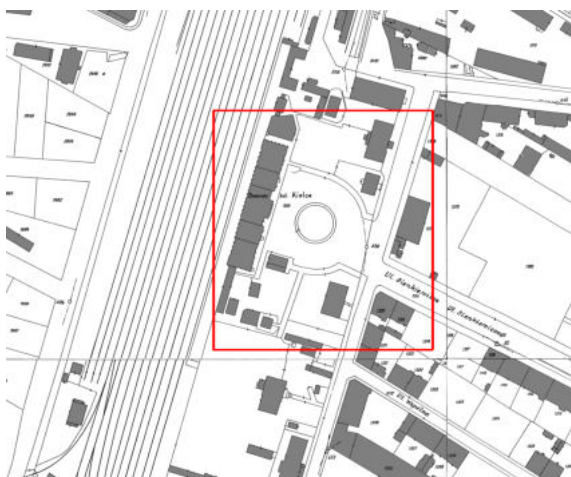


Rys.25 Dworzec współcześnie

Źródło: Materiały własne

3.2.1 Analiza historyczna budynku dworca

Plac w latach 1927 - 1935:



Plac w 1960:



Plac współcześnie:



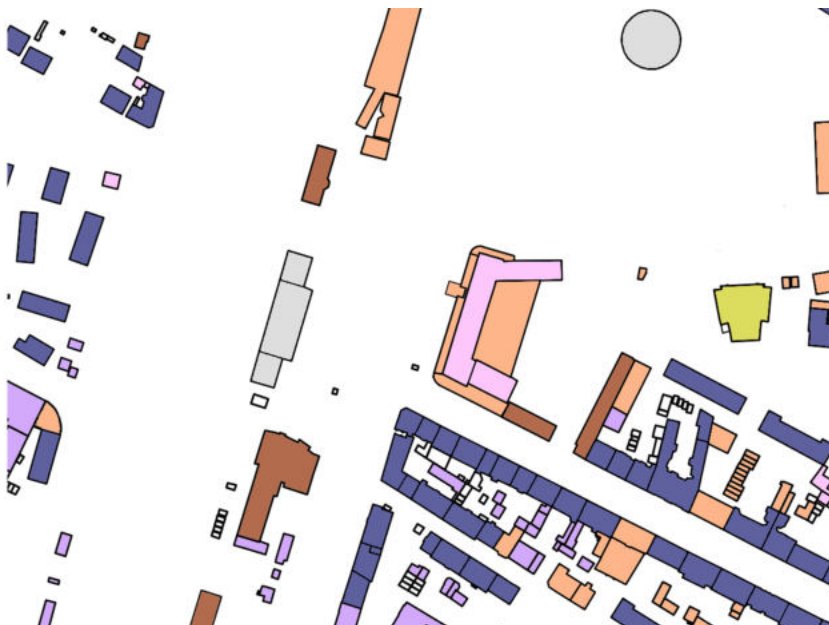


WNIOSEK: Brak zabudowy i domknięcia północnej części placu.

ZAŁOŻENIE: Wprowadzić elementy domykające wnętrze placu.

3.5. Analiza funkcji

Funkcja zabudowy w pobliżu projektowanej przestrzeni, to głównie handel, usługi i transport, z niewielką ilością funkcji mieszkalnej.



WNIOSEK: Funkcja wokół placu sprzyja stworzeniu miejsca reprezentacyjnego.

ZAŁOŻENIE: Należy przywrócić plac.

3.6. Analiza widokowa

Plac jest otoczony z 3 stron wysokimi budynkami, które znacząco ograniczają widok. Jednak z poziomu placu mamy widok na główny deptak -ulicę Sienkiewicza, Kościół Św. Krzyża i nowy budynek dworca PKS.

Wniosek: Widok na ciekawe budynki oraz główną turystyczną ulicę Kielec.

Założenie: Projektując plac należy wyeksponować widoki poprzez punkty widokowe i otwarcia.

3.7. Podsumowanie analiz

Wniosek: Plac od zawsze pełnił funkcję reprezentacyjną. Obecnie plac jest przestrzenią techniczną na której znajduje się parking.

Założenia: Przywrócić dawny charakter placu.

4. Zagospodarowanie terenu

4.1 Stan istniejący



Rys.26 Fragment mapy z portalu Geoportal

Źródło: https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gpmap=gp0

4.2 Działania projektowe

Opracowywany projekt obejmuje swym zakresem opracowanie koncepcji placu, zaprojektowanie nowego dworca PKP wraz z parkingiem nad peronami. Projekt jest bardzo rozległy i podczas opracowywania musiałem zmierzyć się z wieloma problemami do rozwiązania.

Pierwszym problemem, warunkującym dalsze działania projektowe było rozwiązanie komunikacji w taki sposób, aby nie utrudnić funkcjonowania miasta. Jednym z pomysłów na rozwiązanie tego problemu było przeprowadzenie jej tunelem w części gdzie plac miałby się łączyć z ulicą Sienkiewicza. Zważając jednak na to, że realizacja takiej koncepcji byłaby kosztowna a sama realizacja trudna, ponieważ ulica Żytnia jest drogą o klasie G, której zamknięcie sparaliżowały miasto. Po szerokich analizach problemu stwierdziłem, że zdecydowanie łatwiejszym rozwiązaniem będzie przeprowadzenie ruchu pieszego pod jezdnią z wykorzystaniem schodów i już istniejącego tunelu. Natomiast sam plac projektując na podwyższeniu, przysłaniając niejako komunikację.

Następny napotkany problem podczas projektowania samego placu to komunikacja i dojazd do samego dworca. Funkcja dworca to ciągły ruch kołowy. Dojazd na terenie jest możliwy w strefach bocznych projektowanej przestrzeni, tj. przed budynkiem biurowo-usługowym gdzie mieści się bank, oraz przed pocztą. Komunikacja bezpośrednia przed samym dworcem jak i wjazd na parking odbywa się z wydzielonej części placu, która jest dostępna dla ruchu kołowego, jednak z ograniczeniami ze względu na bezpieczeństwo pieszych. Drugi wjazd na parking znajduje się od ulicy Mielczarskiego. Rozwiązanie zostało zaproponowane, ponieważ chciałem zachować charakter palcu, a jednocześnie ułatwić ruch użytkownikom.

Ważnym elementem mojego projektu jest domknięcie placu od północnej strony. Do tej pory plac nie posiadał żadnego domknięcia od tej strony. Rozwiązaniem tej kwestii jest unoszący się plac do którego stworzenia zainspirowały mnie Grzyby z Sewilli, oraz kominy elektrociepłowni, które dawniej znajdowały się w pobliżu dworca i kościoła Św. Krzyża. Zaproponowałem “odwrócone kominy” które na szczytach posiadają kolejne poziomy placów, punkty widokowe i miejsca w których użytkownicy mogą spędzać czas.

Plac został podzielony na dwie części. Strona południowa jest standardowym płaskim placem z przeznaczeniem do organizacji wydarzeń np. związanych z odzyskaniem niepodległości przez Polskę. Z tego poziomu układem kładek i okrągłych form możemy dostać się na wyższe poziomy, z których możemy przejść na parking i ulicę Mielczarskiego. Użytkownik przez zastosowanie różnych poziomów ma wrażenie odkrywania nowych widoków. Osoby poruszające się od strony ulicy Sienkiewicza, również mają wrażenie poruszania się po wstędze i odkrywania miejsca, ponieważ prowadzi ich wstęga na inne poziomy, która została zaprojektowana z pochylni.

4.3. Bilans terenu

Powierzchnia opracowywanego terenu : 30 400 m²

Powierzchnia placu 8291,57 m²

Powierzchnia biologicznie czynna: 1239,07 m²

Powierzchnia zabudowy : 1205,7 m²

5. Architektura

5.1. Idea architektoniczna

Idea architektoniczna jaka mną kierowała było przywrócenie dawnej funkcji placu wraz z umiejscowieniem pomnika w centralnej części, tak gdzie znajdował się od początku. Chciałem stworzyć atrakcyjną przestrzeń dla mieszkańców, a jednocześnie ciekawe i funkcjonalne miejsce dla przyjezdnych, które zaciekałoby i zachęciło do odkrywania miasta.

Idea do zaprojektowania budynku dworca to głównie chęć stworzenia funkcjonalnej przestrzeni spełniającej współczesne potrzeby.

5.2. Forma i funkcja opracowanej przestrzeni

Zaproponowany plac jest dwuczęściowy, jedna połowa bardzo klasyczna z siedziskami umożliwiającą organizację wydarzeń, oraz druga, która jest nową formą placu i jednocześnie domknięciem przestrzeni placu od strony północnej. Podział posadzki jest klasyczny, oparty na kwadratowych płytach chodnikowych, które tworzą większe układy. W centralnej części przy pomocy posadzki została wyeksponowana oś wynikająca z ulicy Sienkiewicza. Posadzka swoją klasyczną formą jest przeciwieństwem okrągłych form które wyrastają z placu i uspokaja całą koncepcję. Plac dzięki zróżnicowaniu poziomów, które wspinają się stopniowo nie przytłacza a stanowi ciekawe rozwiązanie domknięcia przestrzeni. Plac posiada funkcję reprezentacyjną i przestrzenną.

Dużym plusem zaproponowanego rozwiązania jest brak konfliktu z komunikacją, co pozytywnie wpłynie na ruch podczas budowy - nie będzie go utrudniało.

Budynek to efekt poszanowania dla historii miejsca (trójpodział) , zaprojektowanie centralnej części nawiązując do obecnej formy. Natomiast części boczne to efekt nawiązania do otoczenia, w którym możemy zauważyć okrągłe formy.



Budynek wewnątrz jest podzielony na trzy strefy. Południowa wieża jest przeznaczona na szeroko rozumianą obsługę dworca. Znajdziemy w tym miejsce biura, pomieszczenia dla Straży ochrony Kolei, magazyny broni i inne niezbędne pomieszczenia wynikające ze strategicznego charakteru budynku. Północna wieża jest przeznaczona na funkcję handlowo - usługową i ma urozmaicić oczekowanie na dalszą podróż. Obie wieże rozszerzają się ku górze, nawiązując do odwróconych kominów i dworca PKS. Część środkowa to ukłon w stronę poprzedniej wersji dworca. Elewacja została zaprojektowana w nawiązaniu do przeszłości. Środkowa część jest przeznaczona na komunikację i poczekalnie. W centralnej części posiada przestrzeń pozwalającą na obserwację innych poziomów. Elewacja budynku to połączenie betonu i przeszkleń. Rozwiązanie to daje nam efekt lekkości i nie przytłacza swoją obecnością.

5.3. Komunikacja

Komunikacja na placu odbywa się w większości za pośrednictwem pochylni i schodów, natomiast ruch dla osób niepełnosprawnych jest zapewniony poprzez windy. Możemy zauważyć dwie osie komunikacji pieszej. Jednak biegnie od ulicy Sienkiewicza do ulicy Mielczarskiego, zapewniając komfortową komunikację nad torami z drugą częścią miasta. Druga wzdłuż ulicy Żytniej w kierunku ulicy Gosiewskiego.

Komunikacja w budynku odbywa się poprzez dwie klatki schodowe z windami oraz schody ruchome w centralnej części. Komunikacja została zaprojektowana zgodnie z przepisami bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

5.4. Komunikacja samochodowa

Główna komunikacja na placu odbywa się przez dwa dojazdy w części północnej przy banku, oraz w części południowej przy poczcie. Te dwa sięgacze umożliwiają bezpieczną obsługę usług, które znajdują się wokół placu. Dojazd do parkingu jak i bezpośrednio do samego dworca został wydzielony z placu, jednak jest to ruch ograniczony tak aby zapewnić bezpieczeństwo pieszym.

Chciałem zachować komfortową komunikację, ale nie chciałem rezygnować z wychodzenia bezpośrednio na plac.

Dodatkowy dojazd polepszający skomunikowanie parkingu znajduje się od strony Mielczarskiego.

5.6. Zestawienie powierzchni

Kondygnacja	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
Poziom -1			
	-1.1	HALL GŁÓWNY	583,5 m ²
	-1.2	MAGAZYN	18 m ²
	-1.3	SERWEROWNIA	18,2 m ²
	-1.4	KORYTARZ	14,1 m ²
	-1.5	KORYTARZ	6,9 m ²
	-1.6	POM. TECH.	39,5 m ²
	-1.7	MAGAZYN BRONI	39,5 m ²
	-1.8	POM. TECH.	18,1 m ²
	-1.9	KORYTARZ	6,9 m ²
	-1.11	KORYTARZ	14,1 m ²
	-1.12	POM. TECH.	17,9 m ²
	-1.13	KLATKA SCHODOWA	41,2 m ²
	-1.14	SZATNIA	20,1 m ²
	-1.15	SZATNIA	20,1 m ²
	-1.16	WC	6,2 m ²
	-1.18	P.TECH	6,2 m ²
	-1.19	WC	27,1 m ²
	-1.20	WC	27,1 m ²
	-1.21	KLATKA SCHODOWA	41,1 m ²
	-1.22	POM. TECH.	14,3 m ²
	-1.23	KORYTARZ	7,3 m ²
	-1.24	HYDROFORNIA	37,7 m ²
	-1.26	ROZDZ. ELEKTRYCZNA	37,8 m ²
	-1.27	KORYTARZ	7,3 m ²
	-1.28	POM. TECH.	14,4 m ²
SUMA			1 084,6 m ²

Kondygnacja	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
Poziom 0			
	0.1	HALL GŁÓWNY	726,3 m ²
	0.2	KASY	17,7 m ²
	0.3	POM. MONITORINGU	9,2 m ²
	0.4	KORYTARZ	5,8 m ²
	0.5	WC	6,9 m ²
	0.6	KLATKA SCHODOWA	41,1 m ²
	0.7	KORYTARZ	10,4 m ²
	0.8	POM. SOCJALNE SOK	22,3 m ²
	0.9	BIURO SOK	46,9 m ²
	0.10	SALA ODPRAW SOK	47 m ²
	0.11	KORYTARZ	10,4 m ²
	0.12	DYSPOZYTORNIA SOK	22,4 m ²
	0.13	WC	6,2 m ²
	0.14	P.TECH	6,2 m ²
	0.15	WC	27,1 m ²
	0.16	WC	27,1 m ²
	0.17	KLATKA SCHODOWA	41,2 m ²
	0.18	PRZESTRZEŃ HANDLOWA	131,5 m ²
SUMA			1 205,7 m ²

Kondygnacja	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
Poziom +1			
	1.1	HALL GŁÓWNY	658,6 m ²
	1.2	P. TECH.	6,4 m ²
	1.3	P.TECH	6,4 m ²
	1.4	WC	6,1 m ²
	1.5	WC	6,1 m ²
	1.6	KORYTARZ	6,7 m ²
	1.7	WC	4,8 m ²
	1.8	KLATKA SCHODOWA	41,2 m ²
	1.9	KORYTARZ	11,1 m ²
	1.10	BIURO	9,9 m ²
	1.11	BIURO	14,6 m ²
	1.12A	BIURO	14,2 m ²
	1.12B	BIURO	16 m ²
	1.12C	BIURO	20,4 m ²
	1.12D	BIURO	20,4 m ²
	1.12E	BIURO	15,9 m ²
	1.12F	BIURO	14 m ²
	1.12G	KORYTARZ	36,9 m ²
	1.13	KORYTARZ	11,1 m ²
	1.14	POM. SOCJALNE	24,7 m ²
	1.15	WC	5,7 m ²
	1.16	P. TECH.	6,2 m ²
	1.17	WC	27,1 m ²
	1.18	WC	27,1 m ²
	1.19	KLATKA SCHODOWA	41,1 m ²
	1.20	Przestrzeń handlowa	177,3 m ²
SUMA			1 230,0 m ²

Kondygnacja	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
Poziom +2			
	2.1	HALL GŁÓWNY	658,6 m ²
	2.2	P. TECH.	6,4 m ²
	2.3	P.TECH	6,4 m ²
	2.4	WC	6,1 m ²
	2.5	WC	6,1 m ²
	2.6	KORYTARZ	6,7 m ²
	2.7	WC	4,8 m ²
	2.8	KLATKA SCHODOWA	41,2 m ²
	2.9	KORYTARZ	11,1 m ²
	2.10	BIURO	10,2 m ²
	2.11	BIURO	15,6 m ²
	2.12A	BIURO	17 m ²
	2.12B	BIURO	21,2 m ²
	2.12C	BIURO	23,5 m ²
	2.12D	BIURO	23,4 m ²
	2.12E	BIURO	20,8 m ²
	2.12F	BIURO	16,4 m ²
	2.12G	KORYTARZ	36,8 m ²
	2.13	KORYTARZ	11,1 m ²
	2.14	POM. SOCJALNE	24,7 m ²
	2.15	WC	5,7 m ²
	2.16	P. TECH.	6,2 m ²
	2.17	WC	27,1 m ²
	2.18	WC	27,1 m ²
	2.19	KLATKA SCHODOWA	41,1 m ²
	2.20	KAWIARNIA	184,3 m ²
	2.20	MAG.	4,9 m ²
	2.20	ZAPLECZE	10,2 m ²
SUMA			1 274,7 m ²

Kondygnacja	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
3. Kondygn.			
	3.1	POM. WYSTAWOWE	241,1 m ²
	3.2	KLATKA SCHODOWA	41,1 m ²
	3.3	WC	6,6 m ²
	3.4	WC	6,1 m ²
	3.5	P.TECH	6,4 m ²
	3.6	WC	2,3 m ²
	3.7	P.TECH	6,4 m ²
	3.8	KORYTARZ	6,8 m ²
	3.8	P. TECH.	6,4 m ²
	3.9	WC	4,8 m ²
	3.10	WC	6,1 m ²
	3.11	KORYTARZ	6,7 m ²
	3.12	WC	6,1 m ²
	3.12A	BIURO	19,8 m ²
	3.12B	BIURO	27 m ²
	3.12C	BIURO	26,6 m ²
	3.12D	BIURO	26,4 m ²
	3.12E	BIURO	26,7 m ²
	3.12F	BIURO	19,3 m ²
	3.12G	KORYTARZ	39,8 m ²
	3.13	P.TECH	6,4 m ²
	3.14	KLATKA SCHODOWA	41,2 m ²
	3.16	KORYTARZ	12,7 m ²
	3.17	BIURO	10,5 m ²
	3.18	BIURO	14,4 m ²
	3.20	KORYTARZ	12,6 m ²
	3.21	POM. SOCJALNE	24,9 m ²
SUMA			655,2 m ²

Kondygnacja	Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
4. Kondygn.			
	4.1	STREFA CISZY	266,8 m ²
	4.2	KLATKA SCHODOWA	49,9 m ²
	4.3	KLATKA SCHODOWA	49,9 m ²
	4.4	KORYTARZ	12,4 m ²
	4.5	KORYTARZ	12,4 m ²
	4.6	BIURO	24,9 m ²
	4.7	BIURO	18,4 m ²
	4.8	BIURO	19,4 m ²
	4.9A	BIURO	45,1 m ²
	4.9B	BIURO	45,4 m ²
	4.9C	KORYTARZ	39,3 m ²
	4.10	BIURO	20,4 m ²
	4.11	BIURO	19,3 m ²
	4.12	POM. SOCJALNE	26,2 m ²
SUMA			649,8 m ²
SUMA ŁĄCZNA			6 100,0 m ²

6. Rozwiązania budowlane

6.1. Konstrukcja i technologia

6.1.1 Konstrukcja budynku

Budynek jest posadowiony na płycie fundamentowej wykonanej z żelbetu o łącznej grubości przegrody 50 cm. Płyta posiada zgrubienia w miejscach osadzenia słupów. Ściany zewnętrzne podziemne żelbetowe o grubości 25 cm, natomiast zewnętrzne nadziemne konstrukcyjne 25 cm, które są wykonane z bloczków z gazobetonu plus dodatkowo warstwa ocieplenia.

Ściany wewnętrzne konstrukcyjne o grubości 25 cm, wykonane również z gazobetonowych bloczków z warstwą ocieplenia. Ściany wewnętrzne działowe 12 cm z bloczków. Słupy żelbetowe o wymiarach 40 x 40 cm i rozstawie 720 cm na 620 cm.- Schody o konstrukcji żelbetowej. Strop międzykondygnacyjny żelbetowy o grubości 15 cm plus warstwy wykończeniowe. Dach pokryty papą termozgrzewalną na płycie żelbetowej o łącznej grubości 20 cm

6.2.2 Konstrukcja placu-odwróconych kominów

Konstrukcja stalowa z rur o przekroju \emptyset 30 i \emptyset 20 tworząca stalowe kominy..

Posadzka żelbetowa na konstrukcji rurowej o grubości 30 cm o fakturze zacieranego betonu.

6.2. Instalacje

Zastosowane są istniejące instalacje wodociągowo – kanalizacyjne, gazowe, elektryczne i ciepłe.

Na budynku przewidziano panele fotowoltaiczne zamontowane na dachu, oraz w szybach, pozwalając maksymalnie wykorzystać powierzchnię na potrzeby darmowej energii.

Budynek jest ogrzewany za pomocą pomp ciepła i posiada wentylację z rekuperacją.

6.3. Wykończenie

6.3.1 Elewacja budynku

Elewacja budynku jest wykończona białym tynkiem strukturalnym

6.3.2 Stolarka okienna i drzwiowa

Okna i drzwi to profile aluminiowe ze szkłem z zatopionymi panelami fotowoltaicznymi.

Drzwi wewnętrzne pełne, drewnopodobne.

6.3.3 Wykończenie ścian zewnętrznych

Ściany w budynku zostały wykonane z tynku cementowo wapiennego, farba biała. Natomiast w łazienkach i pomieszczeniach technicznych zastosowano dodatkowo glazurę.

6.3.4 Wykończenie posadzek

Posadzki w budynku są wykończone glazurą

6.4. Ochrona przeciwpożarowa

Klasa budynku: SW – Średnio wysoki

Kategoria zagrożenia ludzi: ZL III

Klasa odporności przeciwpożarowej: B

Klasa odporności ogniowej: dla ścian zewnętrznych: EI60, R120 oraz dla ścian wewnętrznych: EI30

7. Bibliografia

Literatura:

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2019 r. . w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie,
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie, Dz.U.2000.63.735
- Neufert Ernst, Podstawy projektowania architektoniczno – budowlanego, Warszawa, wyd. Arkady, 2011
- Lichołai L., Budownictwo ogólne. Tom III – Elementy podstawy projektowania, Warszawa, wyd.Arkady, 2008
- Markiewicz Przemysław, Budownictwo ogólne dla architektów, Kraków, wyd. Archi – Plus, 2011
- Markiewicz Przemysław, Detale projektowe dla architektów, Kraków, wyd. Archi – Plus, 2010
- Jastrzab Tomasz, Place i rynki jako zagadnienie urbanistyczne, Poznań, wyd. Riditch Poznań, 2011
- Piotrowicz Dariusz, 2013: Znana, zapomniana i nie poznana przestrzeń miasta – ulica Sienkiewicza w Kielcach. [w:] Studia Muzealno-Historyczne tom V., Kielce, wyd.Muzeum Historii Kielc, s.189-209.
- Piotrowicz Dariusz, 2019: Etiologia dziewiętnastowiecznej urbanistyki Kielc., Kielce, wyd. Wydawnictwo Politechniki Świętokrzyskiej.
- Wejchert Kazimierz, Elementy kompozycji urbanistycznej , Warszawa, wyd. Arkady, 2008
- Böhm Aleksander, Wnętrza w kompozycji krajobrazu-wybrane elementy genezy, analizy porównawczej i zastosowań pojęcia, Kraków, wyd. PK, 2004
- Keller Dawid , Dzieje kolei w Polsce, Warszawa, wyd. Eurosprinter, 2012
- Dylewski Adam , Historia kolei w Polsce, Warszawa, wyd. Fenix, 2018
- Krzysztof Myśliński,Kielce, których nie ma, Łódź ,wyd. Księży Młyn, 2017
- Kobylarczyk Justyna, Place, Kraków, wyd. PK, 2012
- Saternus Piotr, Leksykon urbanistyki i planowania przestrzennego, Warszawa,

wyd. Bel Studio, 2013

-Paprocki Bogusław, Zagadnienia urbanistyki Kielc w pierwszej połowie XIX wieku, 1965, str. 336-337

Źródło:http://bazhum.muzhp.pl/media//files/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego-r1965-t3/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego-r1965-t3-s329-339/Rocznik_Muzeum_Swietokrzyskiego-r1965-t3-s329-339.pdf

Artykuły:

http://www.um.kielce.pl/pomitaob/obiekty/pomnik_niepo

<http://zzdrpkkielce.manifo.com/historia>

<https://pl.wikipedia.org/wiki/Kielce>

https://pl.wikipedia.org/wiki/Ulica_Henryka_Sienkiewicza_w_Kielcach

Fotografie:

Rys.1 Plac Niepodległości współcześnie,

Źródło: <https://radiokielce.pl/wp-content/uploads/2020/12/p2-145431-1140x570.jpg>

Rys.2 Budowa dworca, rok 1884,

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/449089,foto.html?o=b150602>

Rys.3 Budynek dworca rok 1910,

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/1469427,foto.html?o=b150602&p=1>

Rys.4 Uszkodzenia dworca w trakcie wojny, rok 1939,

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/1574510,foto.html?o=b150602&p=2>

Rys.5 Budynek dworca, rok 1961,

Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu/523393,foto.html?o=b150602&p=4>

Rys. 6 Dworzec lata 70

Źródło:<https://www.facebook.com/ScyzorykSieOtwiera/photos/a.1462325110718185/2208414426109246/?type=3>-Rys. 7 Mapa Kielc z XIXw.,

Źródło:

http://www.wrota-swietokrzyskie.pl/image/image_gallery?uuid=5f1a5c80-38f6-4f39-95ea-e82161d01fc0&groupId=10157&t=1361793755577

Rys.8 Plac Wolności Wrocław,

Źródło:https://www.tuwroclaw.com/images/galbig3/news/65398/nfm-fot-lukasz-rajchert-001_628bdd0e5b63f5_90991747.jpg.jpg

Rys. 10 Kopia pomnika znajdująca się na dworcu

Źródło: Materiały własne

Rys. 11 Widok na ulicę Sienkiewicza z projektowanego placu

Źródło: Materiały własne

Rys. 12 Widok na kościół Św. Krzyża i dworzec PKS

Źródło: Materiały własne

Rys. 13 Widok na budynek poczty domykający plac od strony południowej

Źródło: Materiały własne

Rys. 14 Widok na zabudowę wokół projektowanego terenu od strony północnej

Źródło: Materiały własne

Rys. 15 Widok na dworzec w trakcie rozbiórki od strony ulicy Sienkiewicza

Źródło: Materiały własne

Rys. 16. Widok na dworzec w trakcie rozbiórki od strony ulicy Mielczarskiego

Źródło: Materiały własne

Rys. 17. Widok na dworzec po pracach rozbiórkowych od strony ulicy Sienkiewicza

Źródło: Materiały własne

Rys.18 Widok z lotu ptaka ma Las Seats de Sevilas

Źródło:http://3.bp.blogspot.com/-YpvjmoeauL8/VjckdD9F1fI/AAAAAAAAADN8/xeGir8Sp_rI/s1600/setas1.jpg

Rys. 19 Gardens by the Bay - Singapur

Źródło: <https://www.pojechana.pl/wp-content/uploads/2014/05/Singapur-00831.jpg>

Rys.20 The Life Bridge - Iran

Źródło: <https://archello.com/de/project/life-bridge>

Rys.21 Park Milenium- Chicago

Źródło: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/Bp_bridge.JPG

Rys.22 Element krystalizujący plan Kielce

Źródło: Materiały własne

Rys.23 Dworzec w latach 1914 Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu>

Rys.24 Dworzec w latach 1962 Źródło: <https://kielce.fotopolska.eu>

Rys.25 Dworzec współcześnie Źródło: Materiały własne

Rys.26 Fragment mapy z portalu Geoportal

Źródło: https://mapy.geoportal.gov.pl/imap/Imgp_2.html?gmap=gp0

8.Spis załączonych plansz

Plansza 1 (Analizy)

Plansza 2(Zagospodarowanie, widok placu, rzut)

Plansza 3 (Rzuty)

Plansza 4 (Rzut parkingu)

Plansza 5 (Przekroje)

Plansza 6 (Detal i fragment rzutu)

Plansza 7 (Elewacje)

Plansza 8 (Pierzeje placu)

Plansza 9 (Wizualizacje)

Plansza 10 (Wizualizacja)

Plansza 11 (Wizualizacja)

Plansza 12 (Poster)

REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

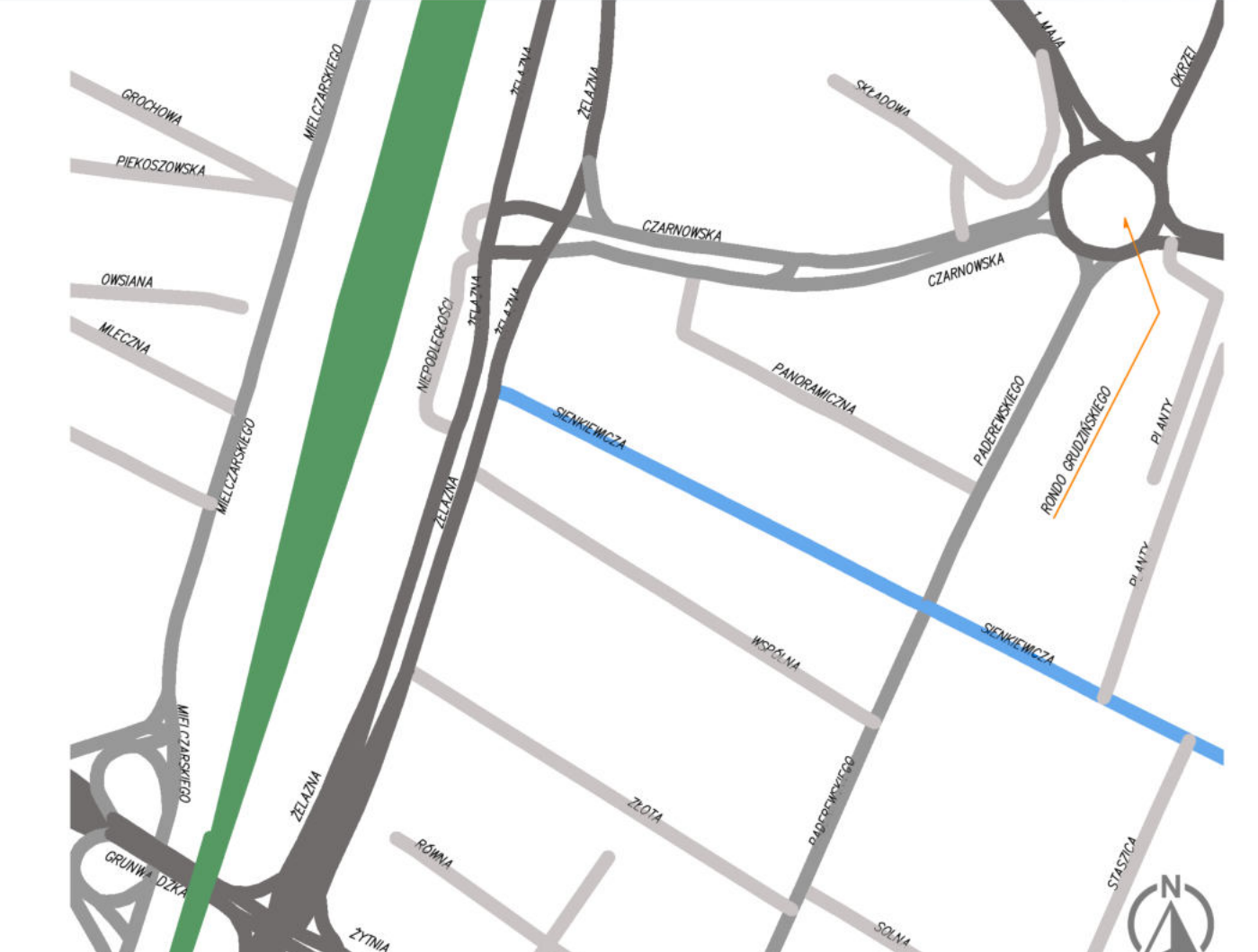
REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

ANALIZA ZABUDOWY SKALA 1:5000 ANALYSIS OF BUILDING SCALE 1:5000



- LEGENDA / KEY
- ZABUDOWA ISTNIEJĄCA
 - PROJEKTOWANY OBSZAR
 - ZABUDOWA KWARTAŁOWA BEZ OFICYN
 - ZABUDOWA KWARTAŁOWA Z OFICYNAMI
 - ZABUDOWA LUŻNA

ANALIZA KOMUNIKACJI SKALA 1:5000 ANALYSIS OF COMMUNICATION 1:5000



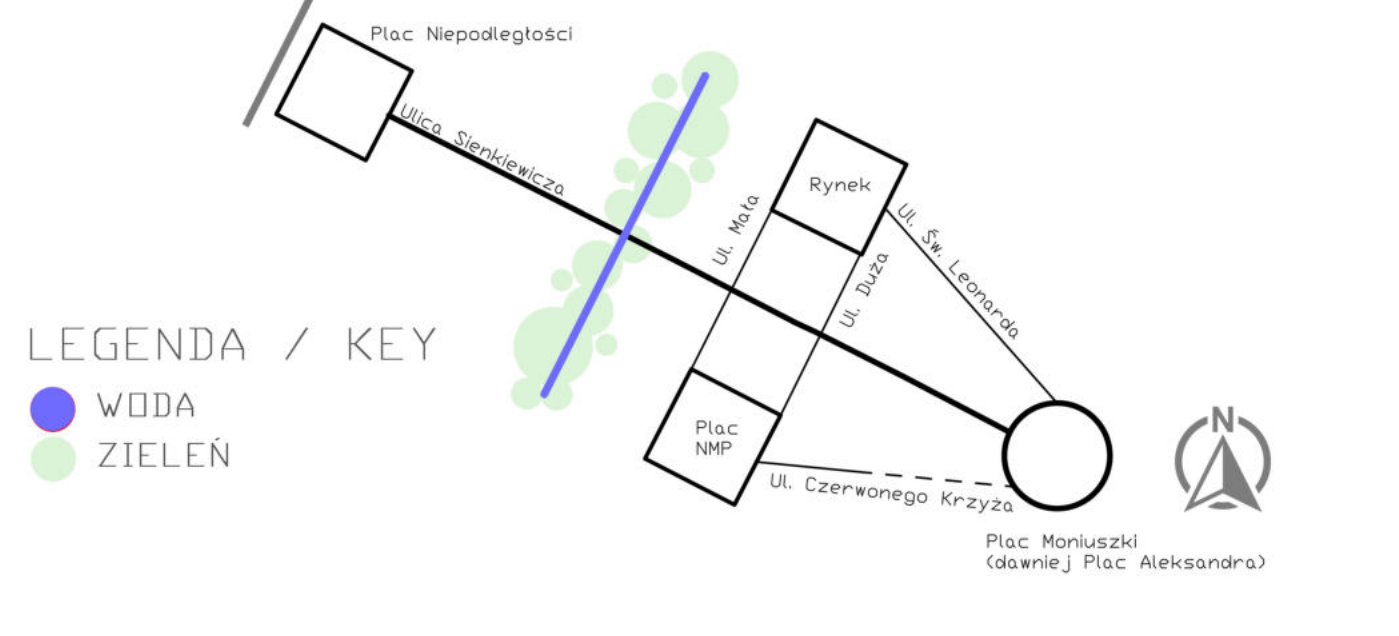
- LEGENDA / KEY
- ULICA SIENKIEWICZA - DEPTAK
 - DROGA O DUŻYM NATĘŻENIU RUCHU
 - DROGA O ŚREDNIM NATĘŻENIU RUCHU
 - DROGA O NISKIM NATĘŻENIU RUCHU
 - TORY KOLEJOWE

ANALIZA FUNKCJI FUNCTIONAL ANALYSIS

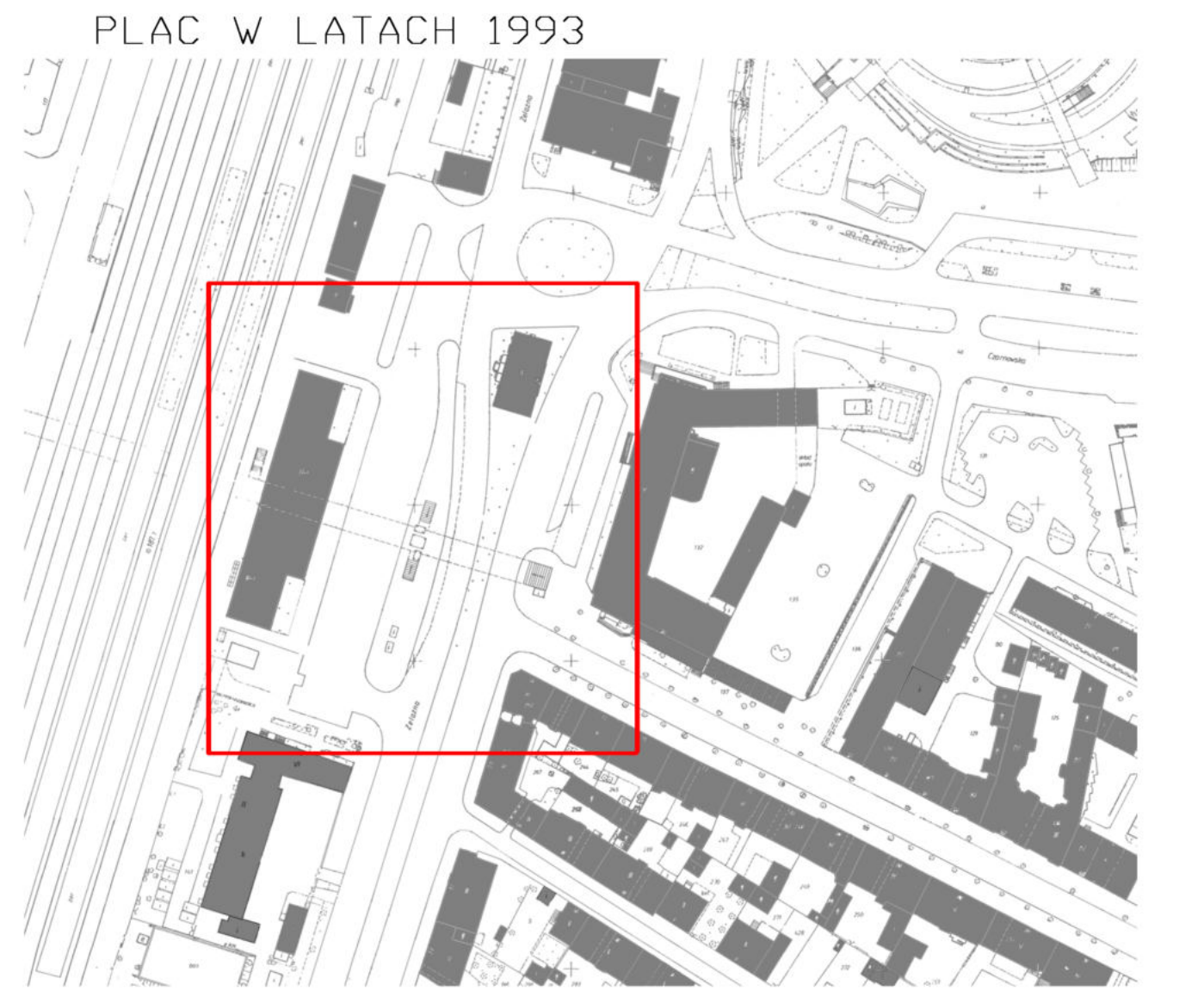
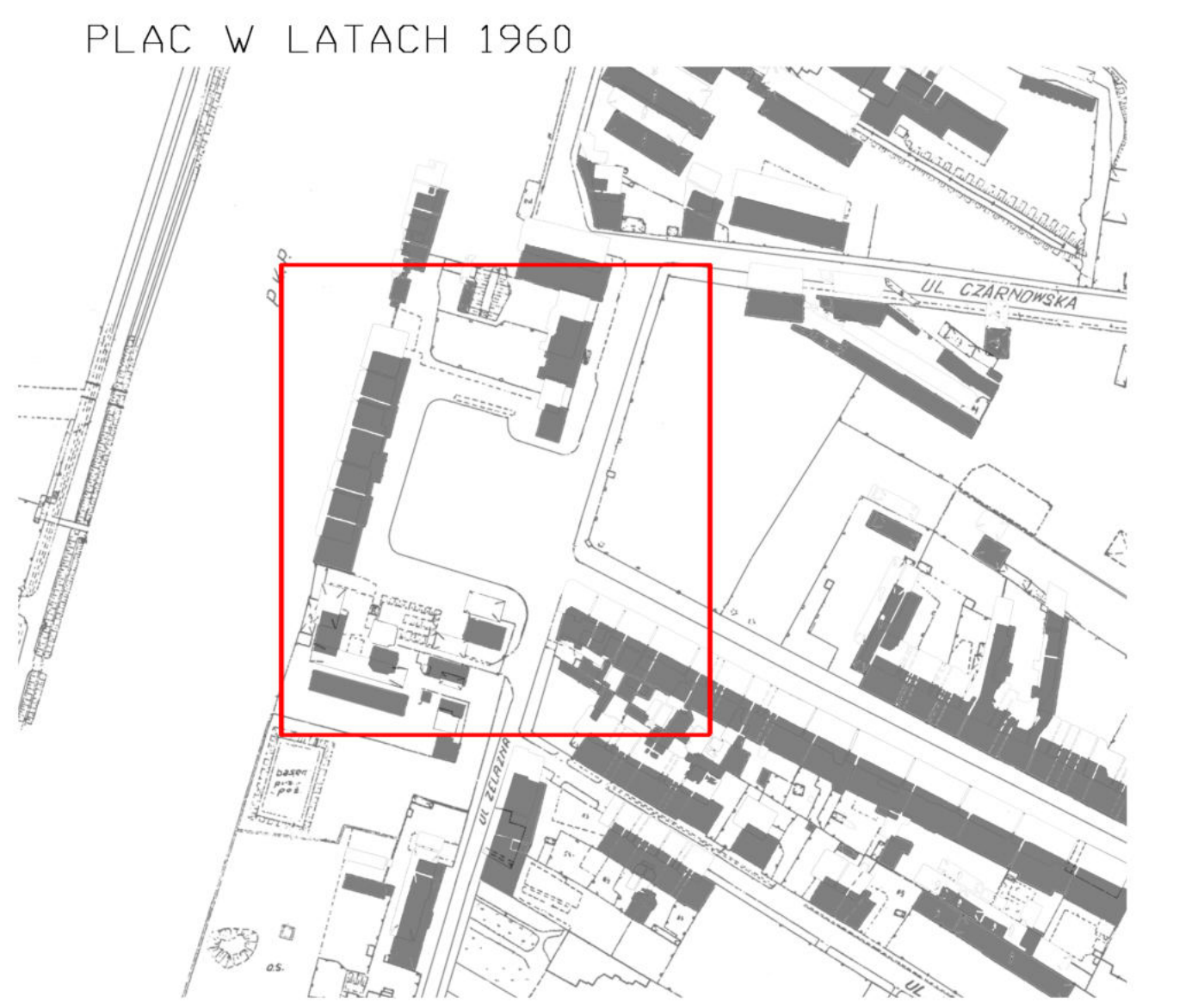
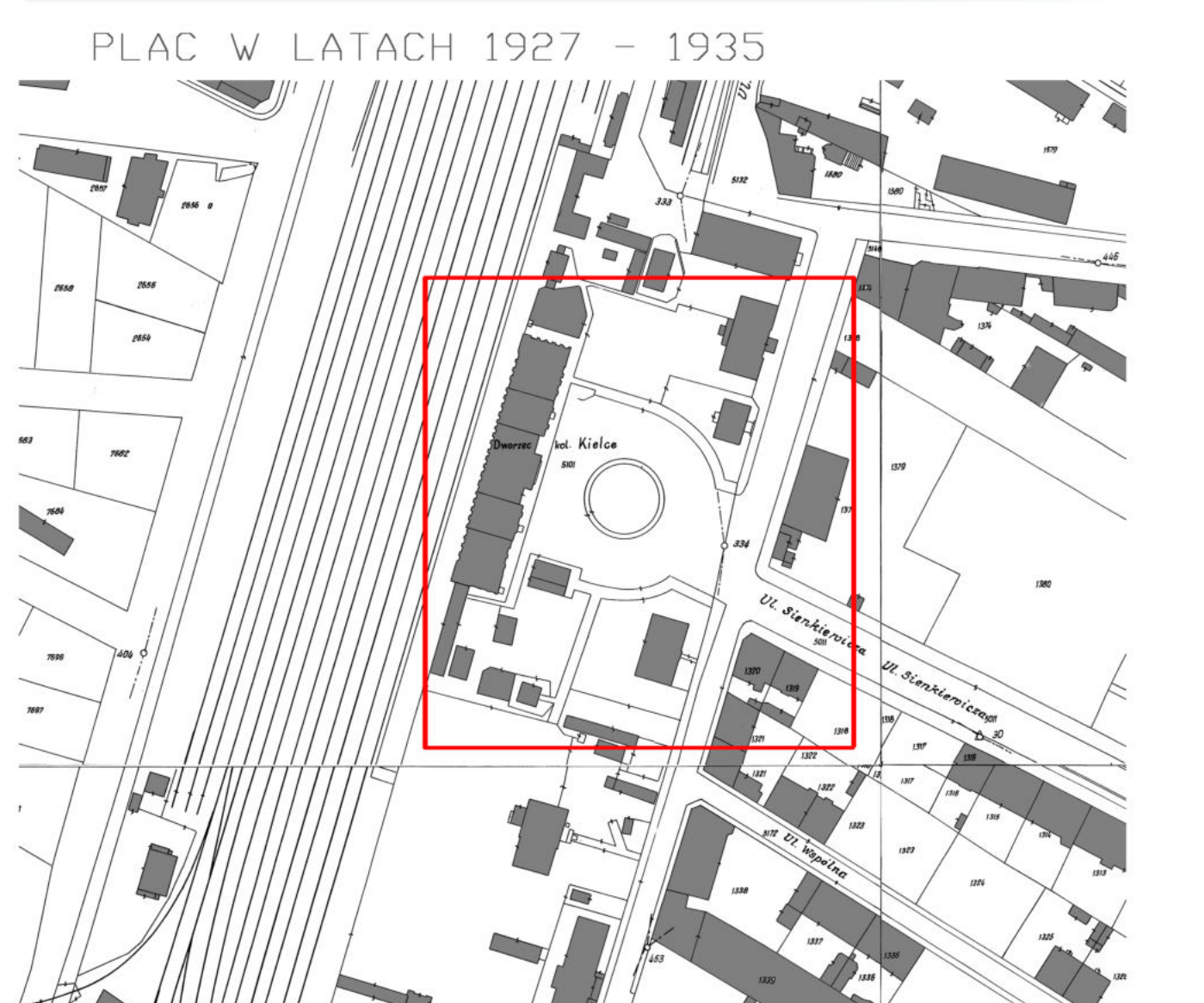


- LEGENDA / KEY
- BUDYNKI MIESZKALNE
 - BUDYNKI HANDLOWO-USŁUGOWE
 - BUDYNKI INNE-NIEMIESZKALNE
 - BUDYNKI BIUROWE
 - BUDYNKI TRANSPORTU I ŁĄCZNOŚCI

ELEMENT KRYSZALIZUJĄCY PLAN KIELCE ELEMENT OF CRYSTALLIZING PLAN OF KIELCE

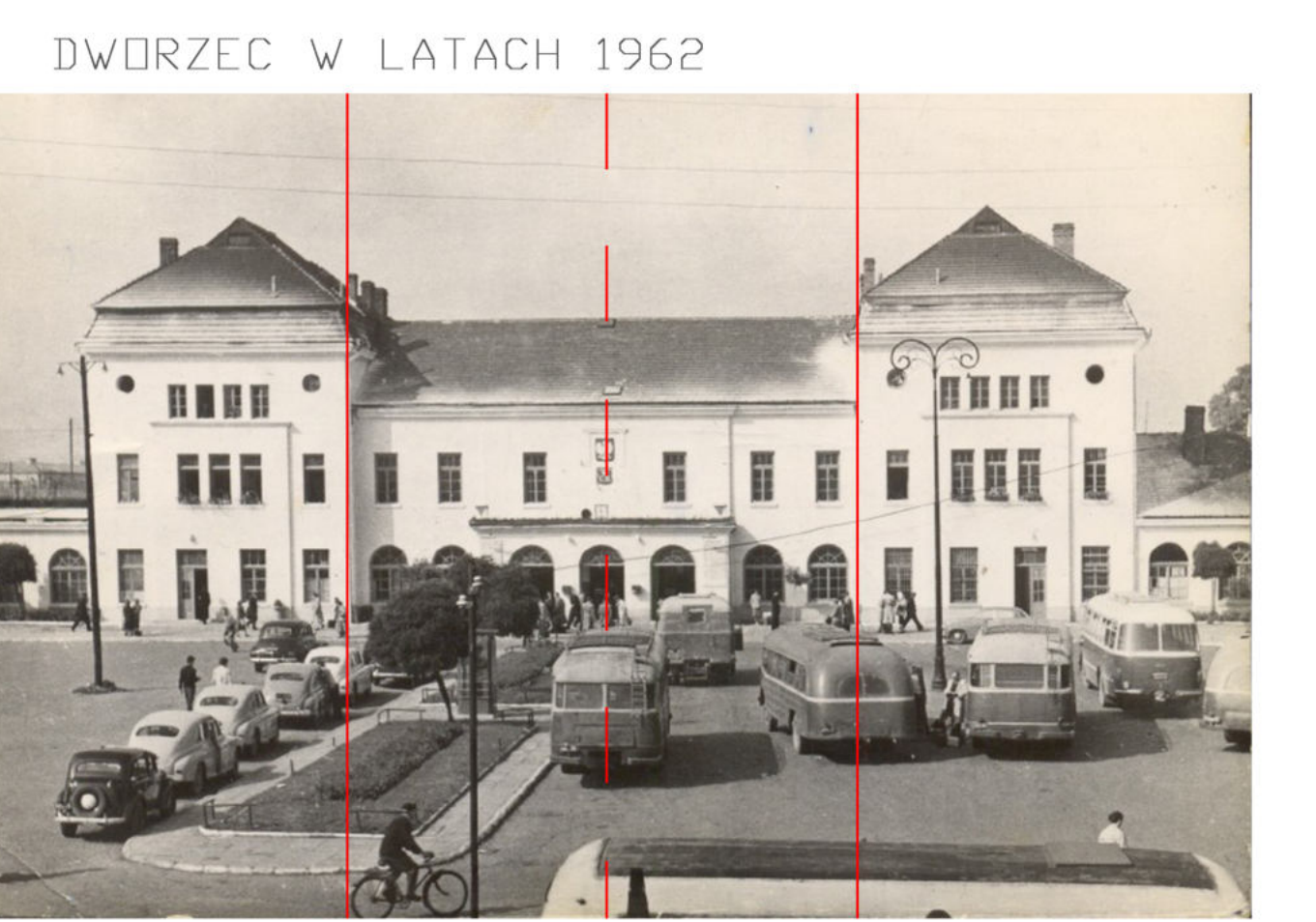
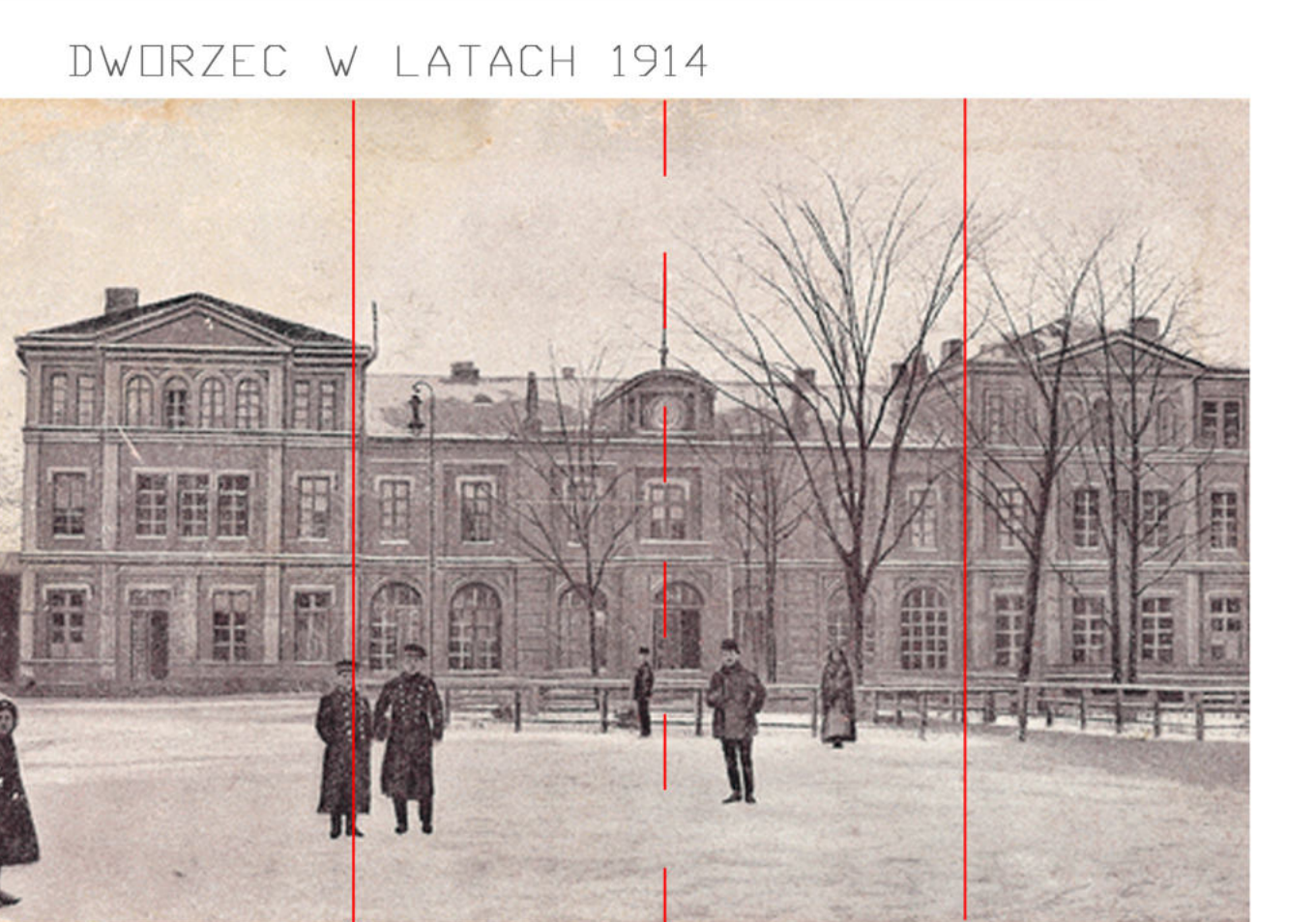


ANALIZA PLACU W CZASIE SITE ANALYSIS IN TIME



- LEGENDA / KEY
- PLAC
 - ZABUDOWA

ANALIZA BUDYNKU DWORCA W CZASIE ANALYSIS OF THE STATION BUILDING IN TIME



IDEA NOWEGO BUDYNKU DWORCA THE IDEA OF A NEW STATION BUILDING



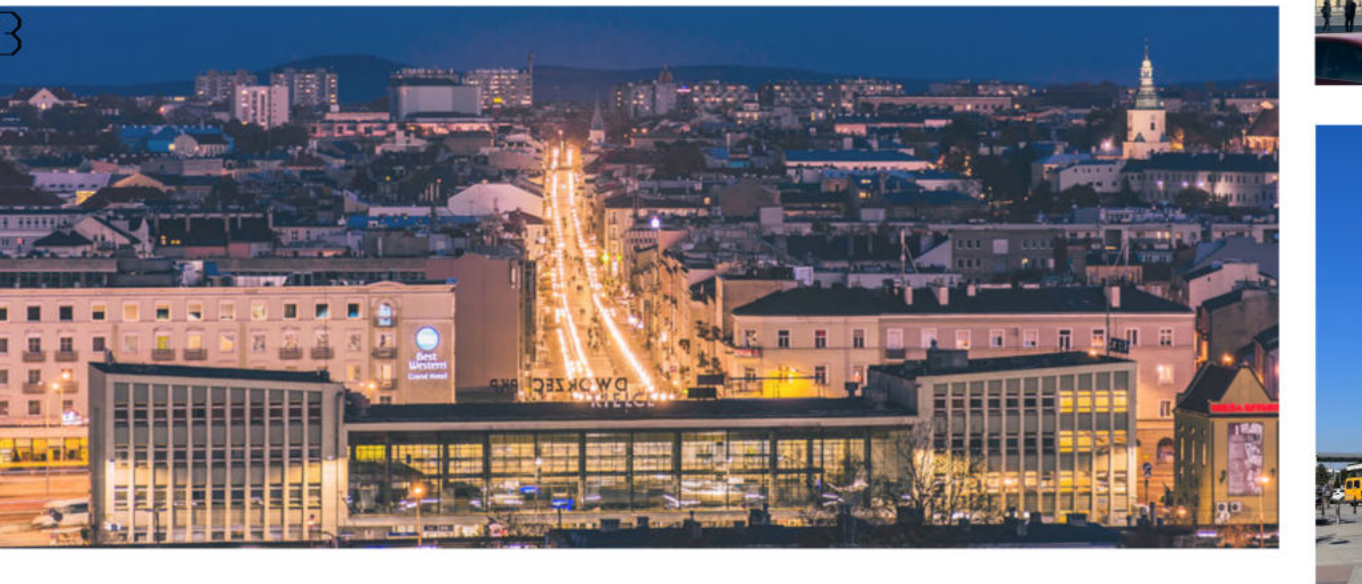
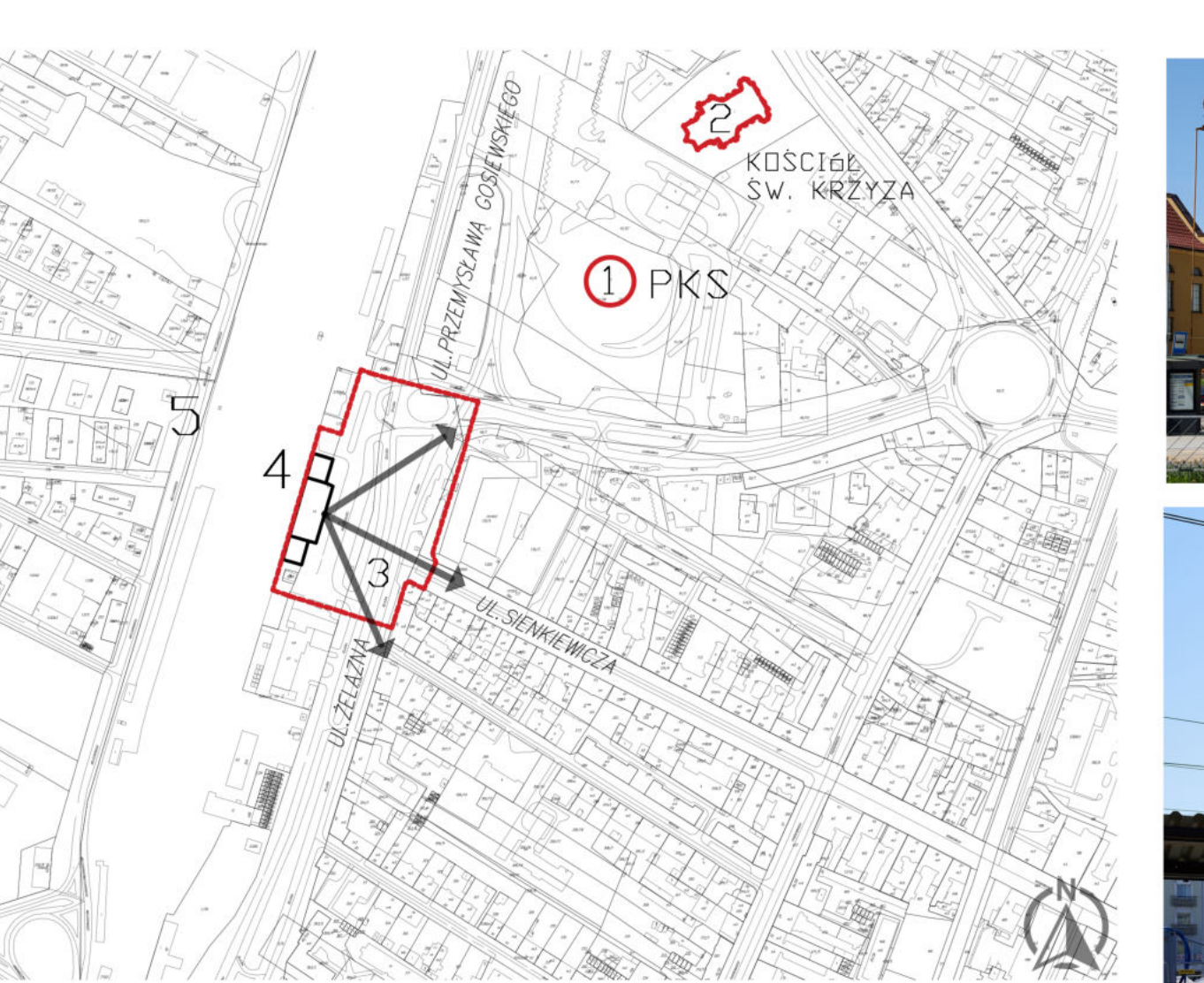
UZASADNIENIE:
KONTEKST OTOCZENIA WPŁYNĄ NA KSZTAŁT DWORCA.

IDEA DO STWORZENIA PLACU IDEA TO CREATE THE SQUARE



UZASADNIENIE:
DAWNIEJ W KRAJOBRAZIE ISTNIAŁY KOMINY CIEPŁOWNI, KTÓRE BYŁY PEWNEGO RODZAJU DOMINANTĄ TEJ PRZESTRZENI. POSTANOWIŁEM JE ODWRÓCIĆ I WYKORZYSTAĆ PODCZAS REWITALIZACJI PLACU

ANALIZA WIDOKOWA ANALYSIS OF OBSERVATION



DOKUMENTACJA FOTOGRAFICZNA PHOTOGRAPHIC DOKUMENTATION



WNIOSKI I ZAŁOŻENIA DO ANALIZY CONCLUSIONS AND ASSUMPTIONS FOR ANALYSIS

- ANALIZA ZABUDOWY:**
WNIOSKI:
BRAK DOMKNIECIA PLACU OD STRONY POŁUDNCOWEJ.
ZAŁOŻENIA:
NALEŻY ZAPROJEKTOWAĆ DOMKNIECIE PLACU.
- ANALIZA KOMUNIKACJI:**
WNIOSKI:
PROJEKTOWANY OBSZAR STAŁ SIĘ PRZESTRZENIĄ TECHNICZNĄ.
ZAŁOŻENIA:
NALEŻY PRZYWRÓCIĆ FORMĘ PLACU JAKO WNĘTRZA URBANISTYCZNEGO
- PLAN KRYSZALIZUJACY KIELCE:**
WNIOSKI:
PLAC NIEPODLEGŁOŚCI BYŁ JEDNYM Z ELEMENTÓW PLANU KRYSZALIZUJĄCEGO KIELCE.
ZAŁOŻENIA:
NALEŻY GO PRZYWRÓCIĆ.

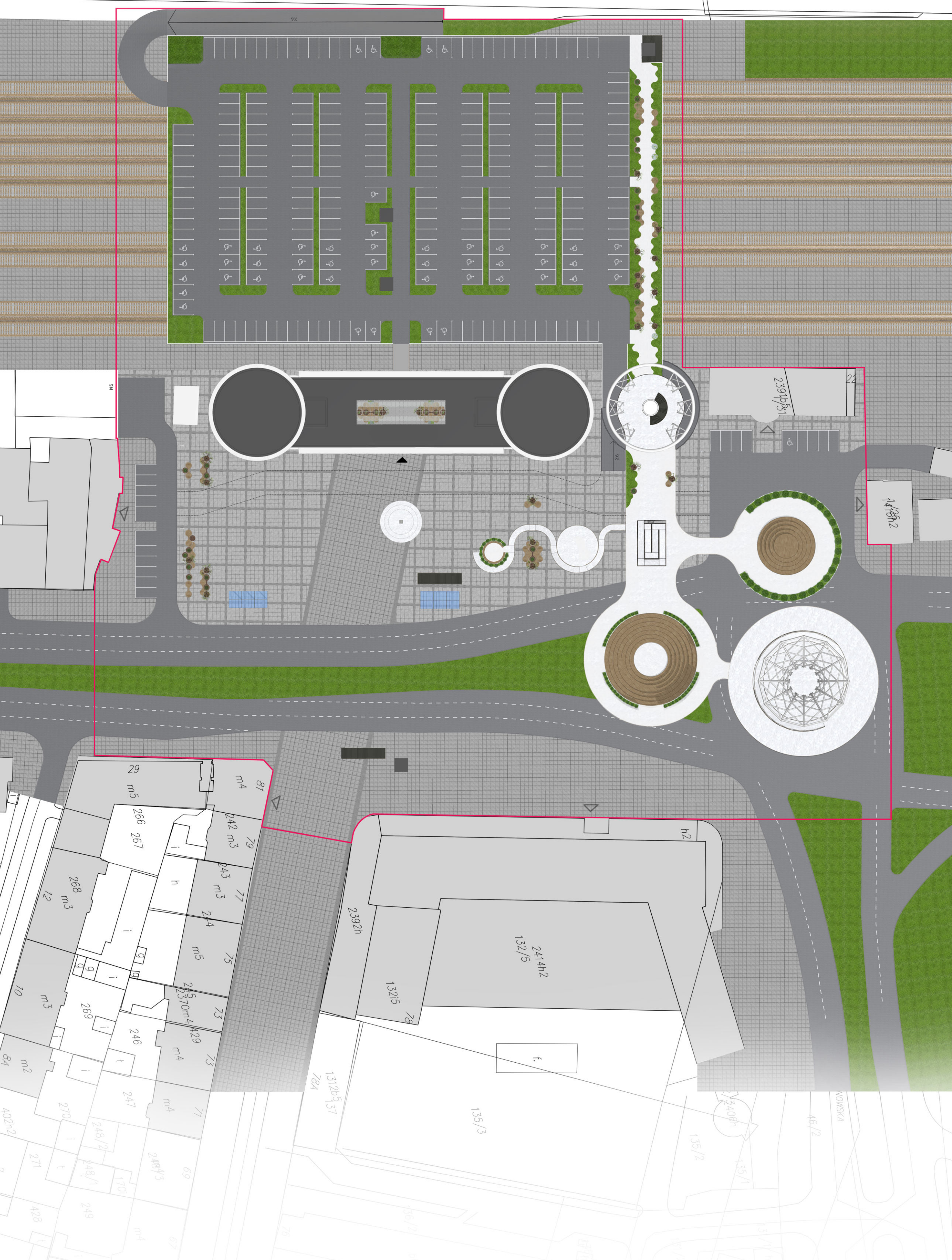
- ANALIZA PLACU W CZASIE:**
WNIOSKI:
PLAC PRZED DWORCEM BYŁ ZAWSZE, MIMO ZMIAN DWORCA. JEGO FUNKCJA BYŁA ZACHOWYWANA, DOPIERO W LATACH ZOSTAŁ PLACEM "TECHNICZNYM".
ZAŁOŻENIA:
NALEŻY PRZYWRÓCIĆ JEGO DAWNY CHARAKTER.
- ANALIZA BUDYNKU DWORCA W CZASIE:**
WNIOSKI:
DWORZEC MIMO JEGO PRZEBUDÓW ZAWSZE POSIADAŁ TRÓJPODZIAŁ I BYŁ OSIOWY.
ZAŁOŻENIA:
PROJEKTUJĄC NOWY BUDYNEK DWORCA NALEŻY KONTYNUOWAĆ TREND
- ANALIZA WIDOKOWA:**
WNIOSKI:
WIDOK NA DWORZEC PKS, KOŚCIÓŁ ŚW. KRZYŻA I ULICĘ SIENKIEWICZA.
ZAŁOŻENIA:
ZAPEWNIĆ EKSPOZYCJĘ WIDOKOWĄ.



REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

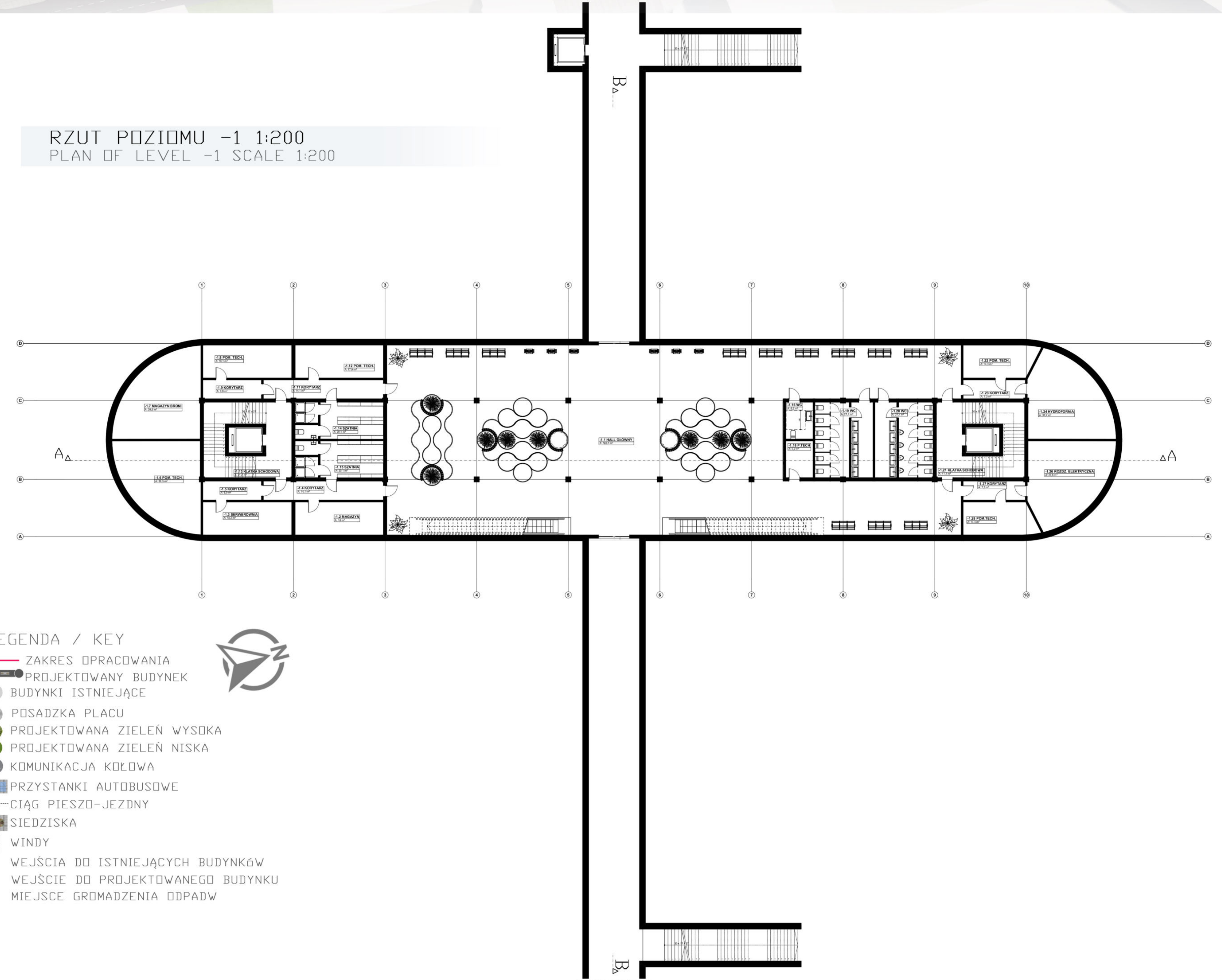
ZAGOSPODAROWANIE TERENU 1:500
LAND DEVELOPMENT PROJECT DESCRIPTION 1:500



WIDOK PLACU
VIEW OF THE SQUARE



RZUT POZIOMU -1 1:200
PLAN OF LEVEL -1 SCALE 1:200



LEGENDA / KEY

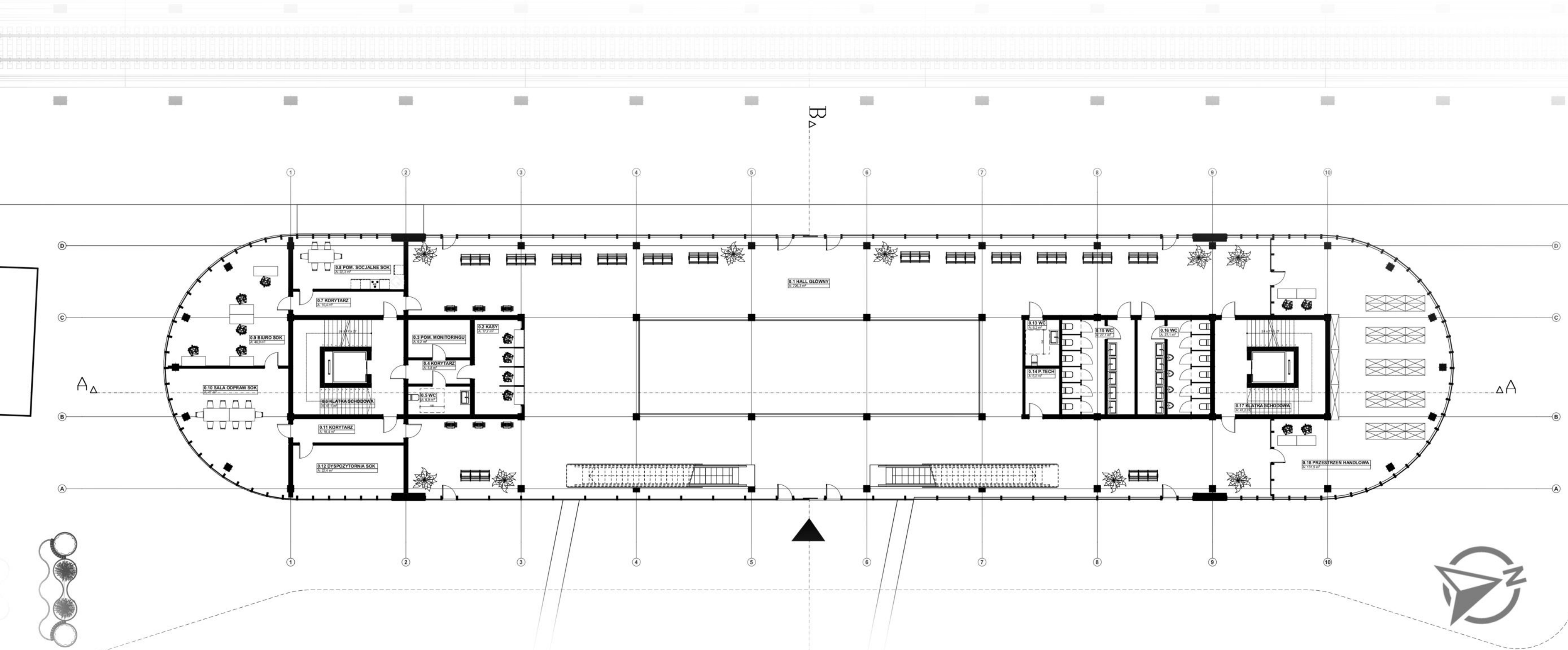
- ZAKRES OPRACOWANIA
- PROJEKTOWANY BUDYNEK
- BUDYNKI ISTNIEJĄCE
- POSADZKA PLACU
- PROJEKTOWANA ZIELEŃ WYSOKA
- PROJEKTOWANA ZIELEŃ NISKA
- KOMUNIKACJA KOLEJWA
- PRZYSTANKI AUTOBUSOWE
- CIĄG PIESZO-JEZDNY
- SIEDZISKA
- WINDY
- WEJŚCIA DO ISTNIEJĄCYCH BUDYNKÓW
- WEJŚCIA DO PROJEKTOWANEGO BUDYNKU
- MIEJSCA GROMADZENIA ODPADW



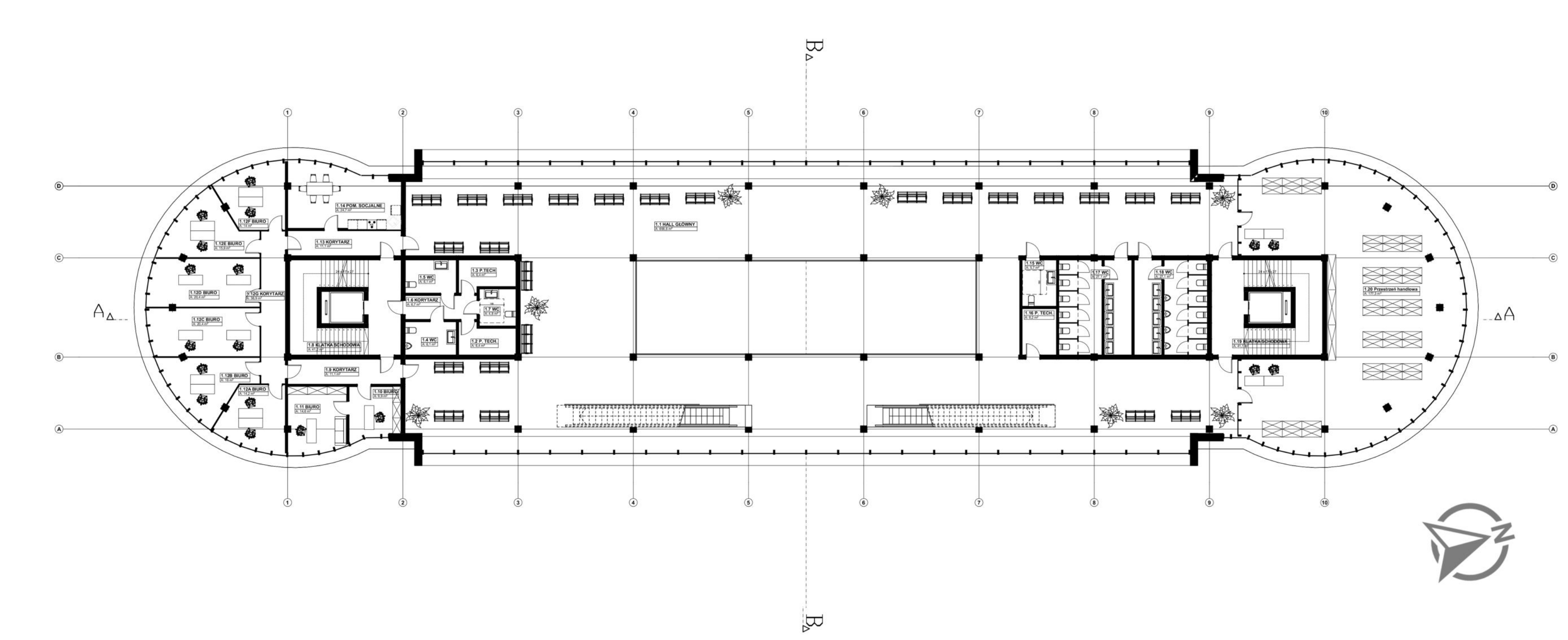
REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

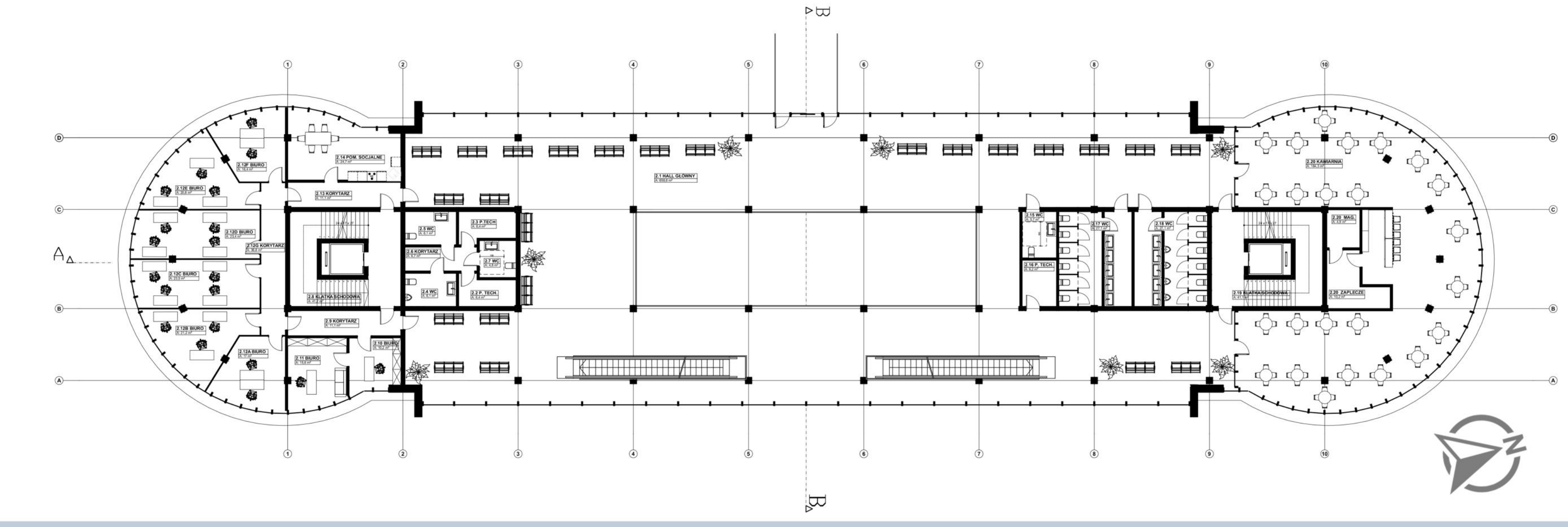
RZUT POZIOMU 0 SKALA 1:200
PLAN OF LEVEL 0 SCALE 1:200



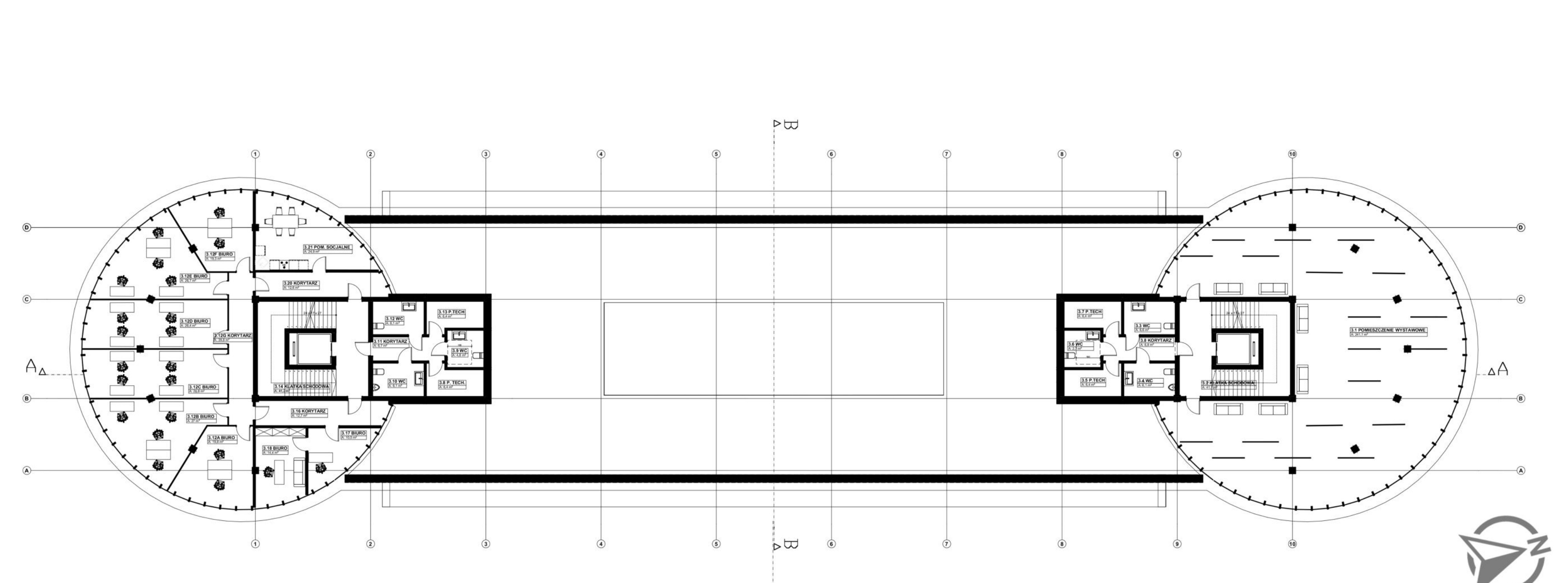
RZUT POZIOMU 1 SKALA 1:200
PLAN OF LEVEL 1 SCALE 1:200



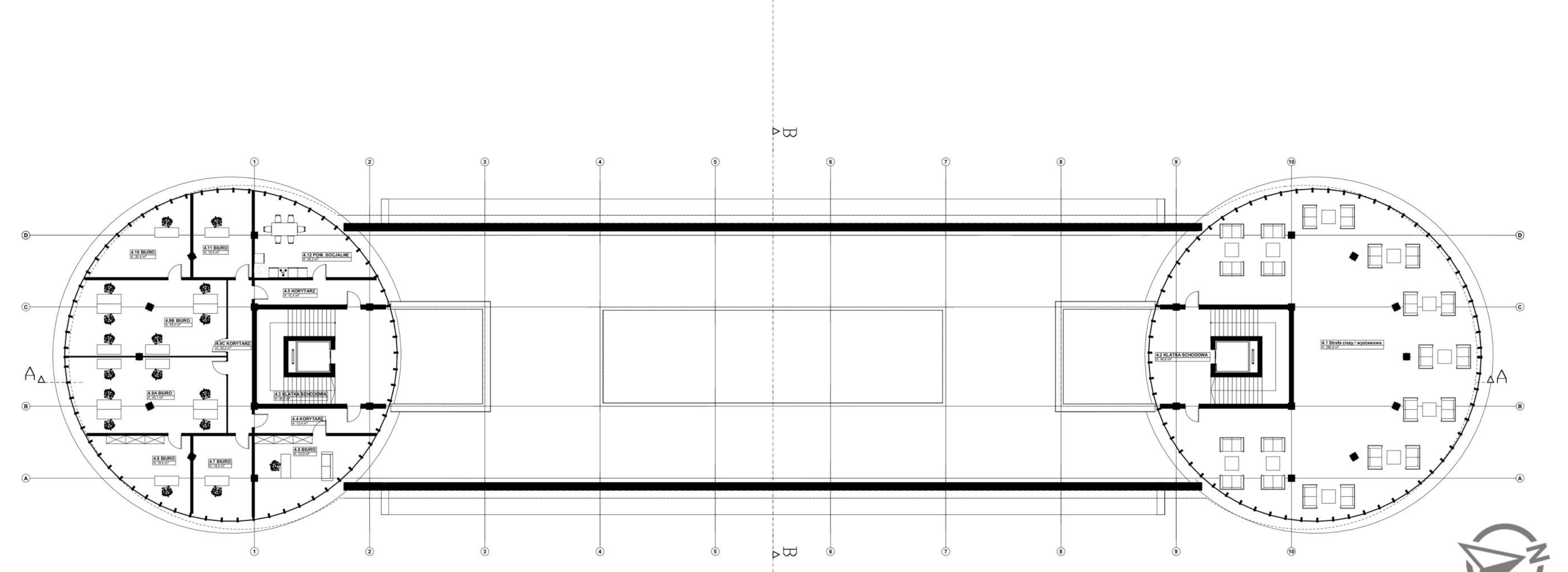
RZUT POZIOMU 2 SKALA 1:200
PLAN OF LEVEL 2 SCALE 1:200



RZUT POZIOMU 3 SKALA 1:200
PLAN OF LEVEL 3 SCALE 1:200



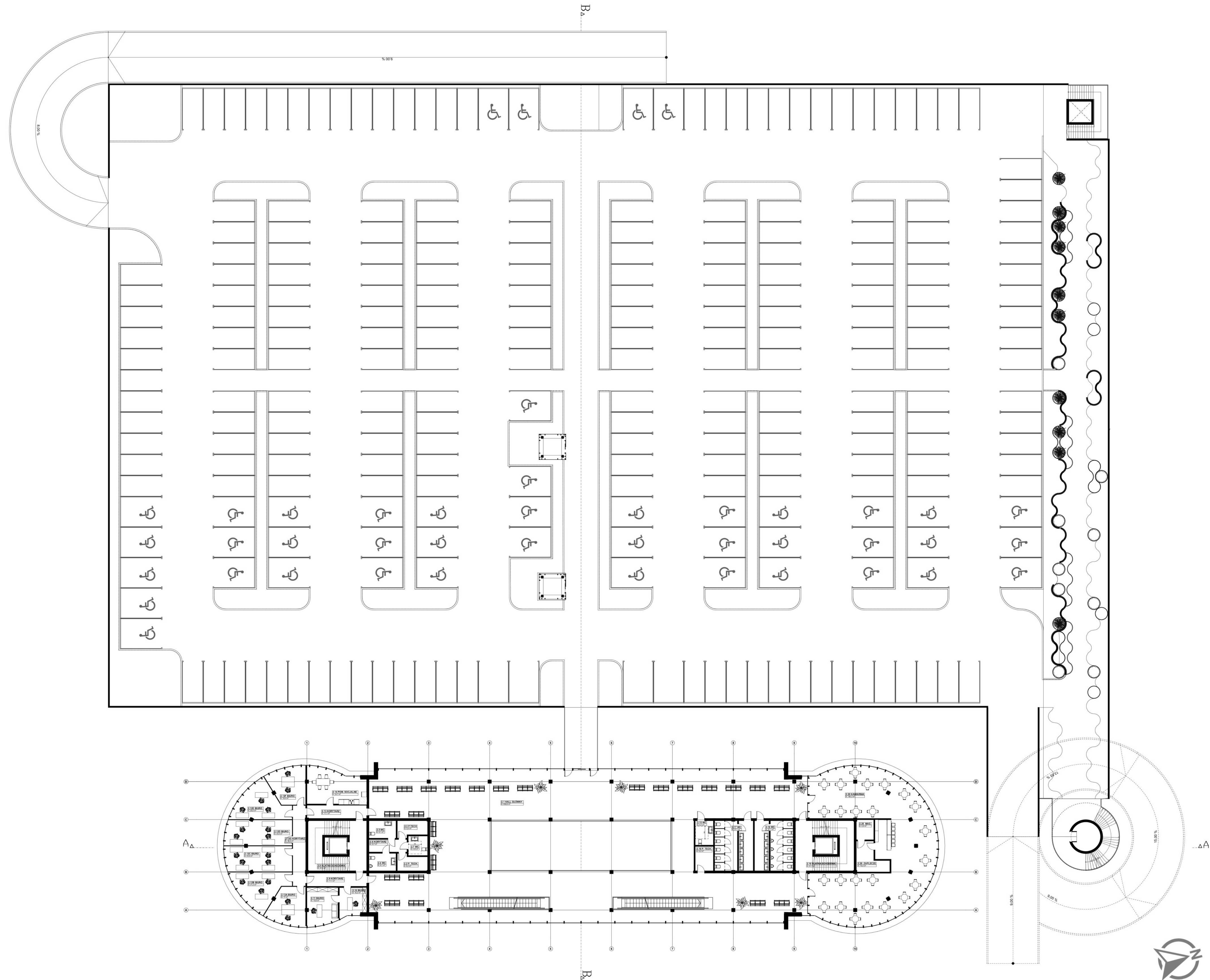
RZUT POZIOMU 4 SKALA 1:200
PLAN OF LEVEL 4 SCALE 1:200



REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

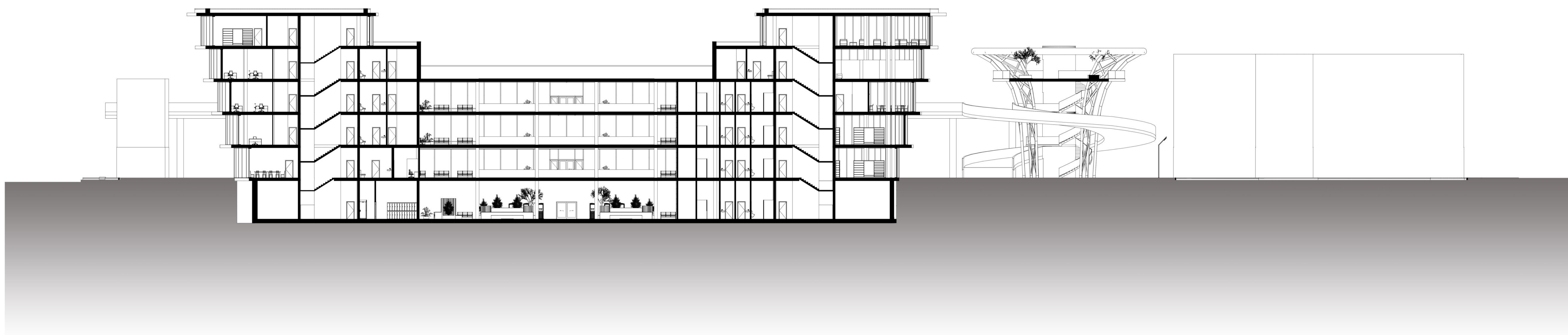
RZUT PARKINGU SKALA 1:200
PARKING LOT PLAN SCALE 1:200



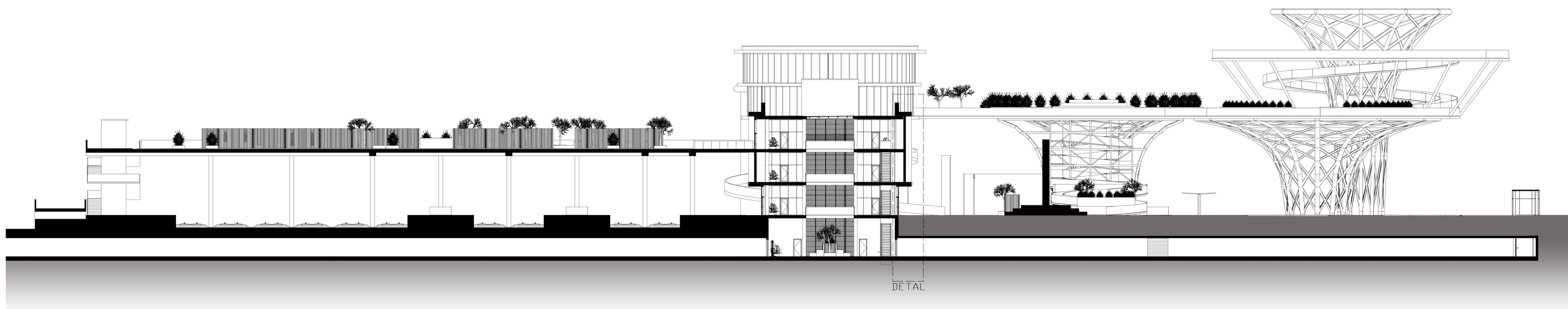
REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

PRZEKRÓJ A-A SKALA 1:200
CROSS SECTION A-A SCALE 1:200



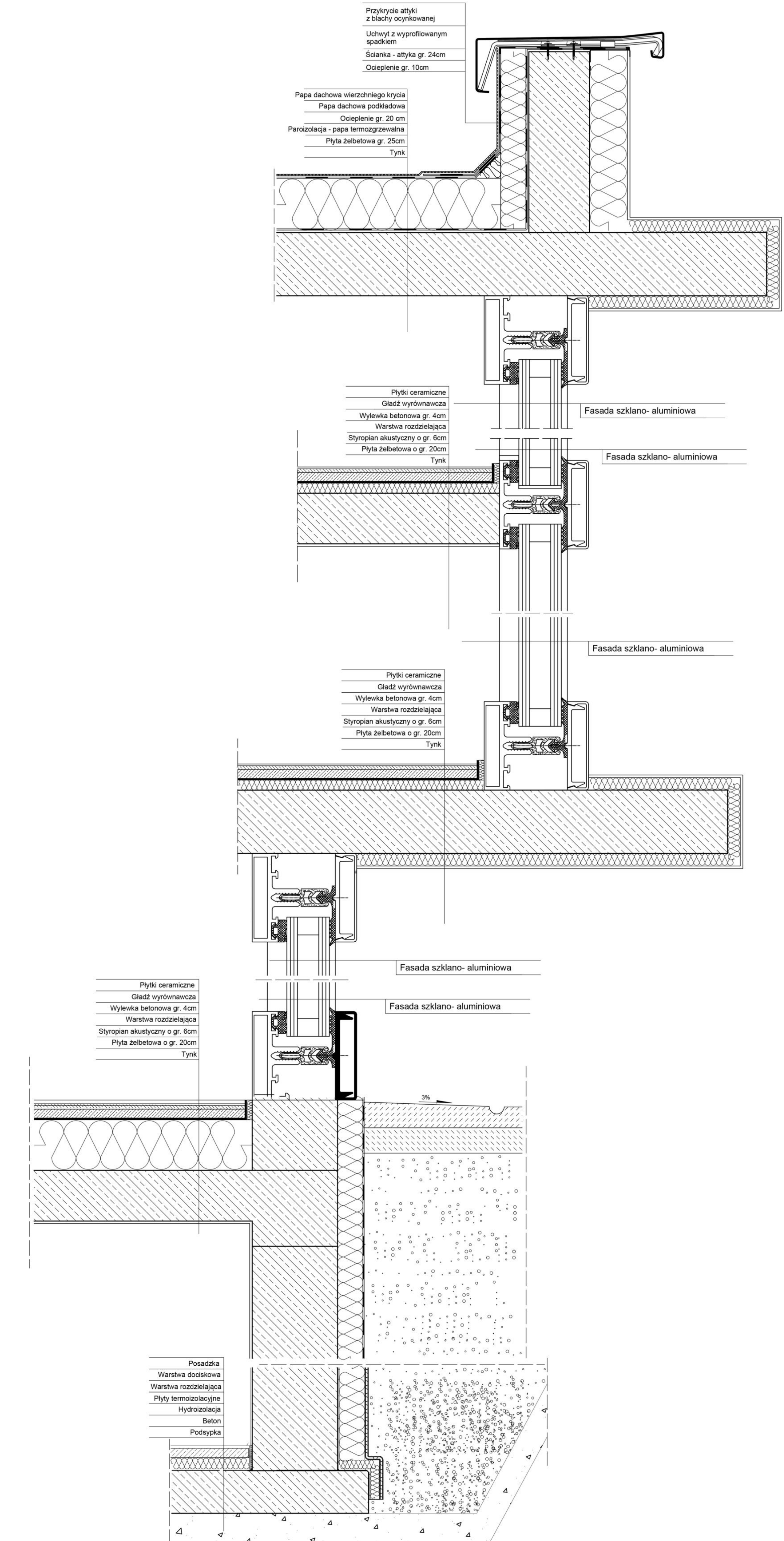
PRZEKRÓJ B-B SKALA 1:200
CROSS SECTION B-B SCALE 1:200



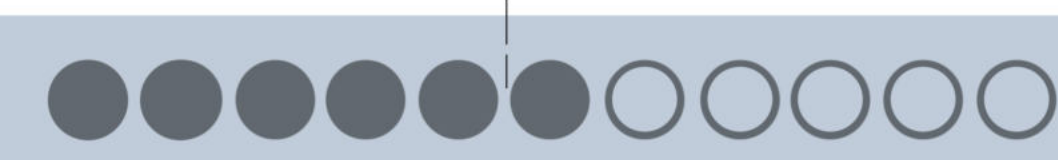
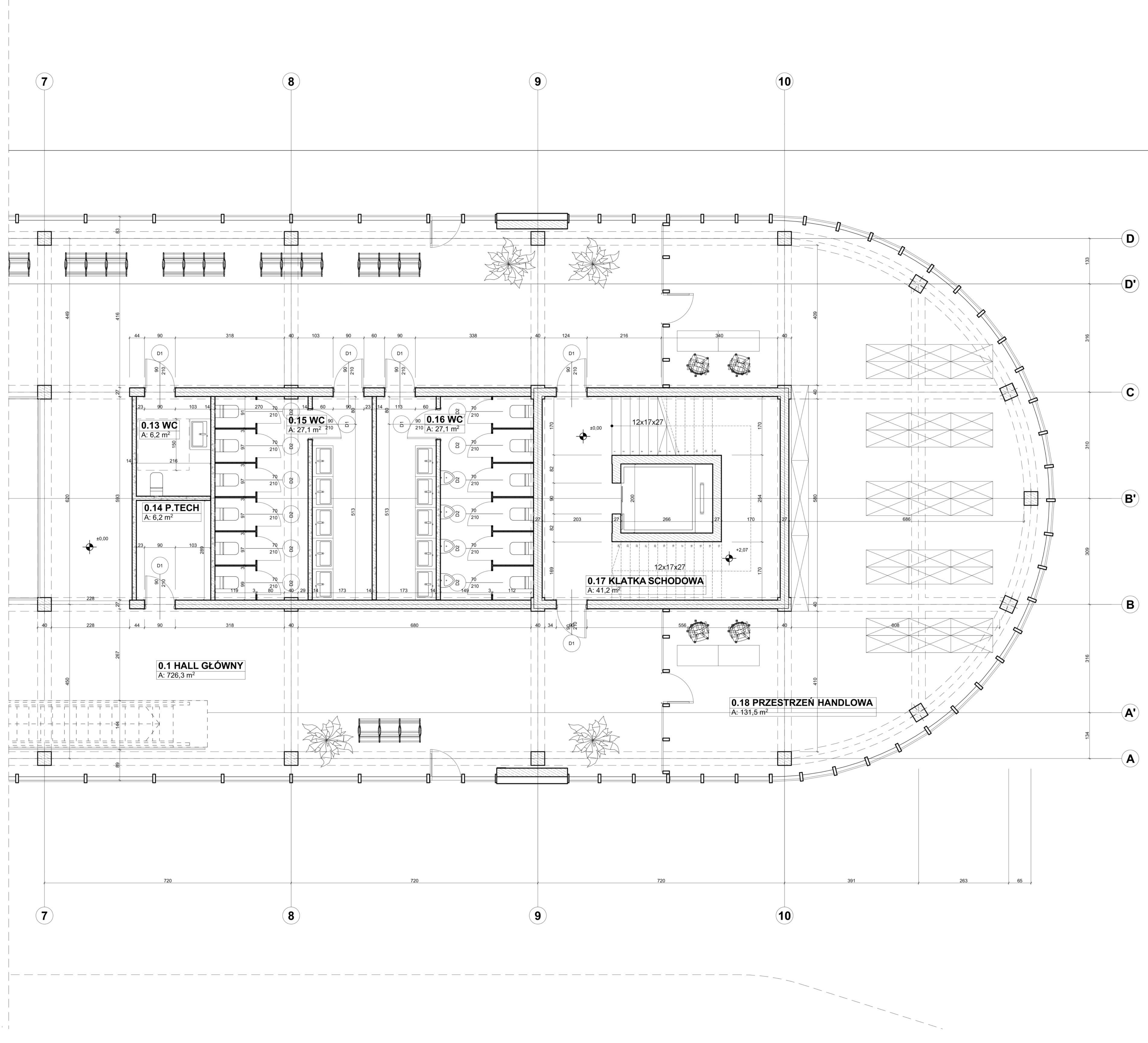
REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

DETAL SKALA 1:10
DETAL OF THE BUILDING SCALE 1:10



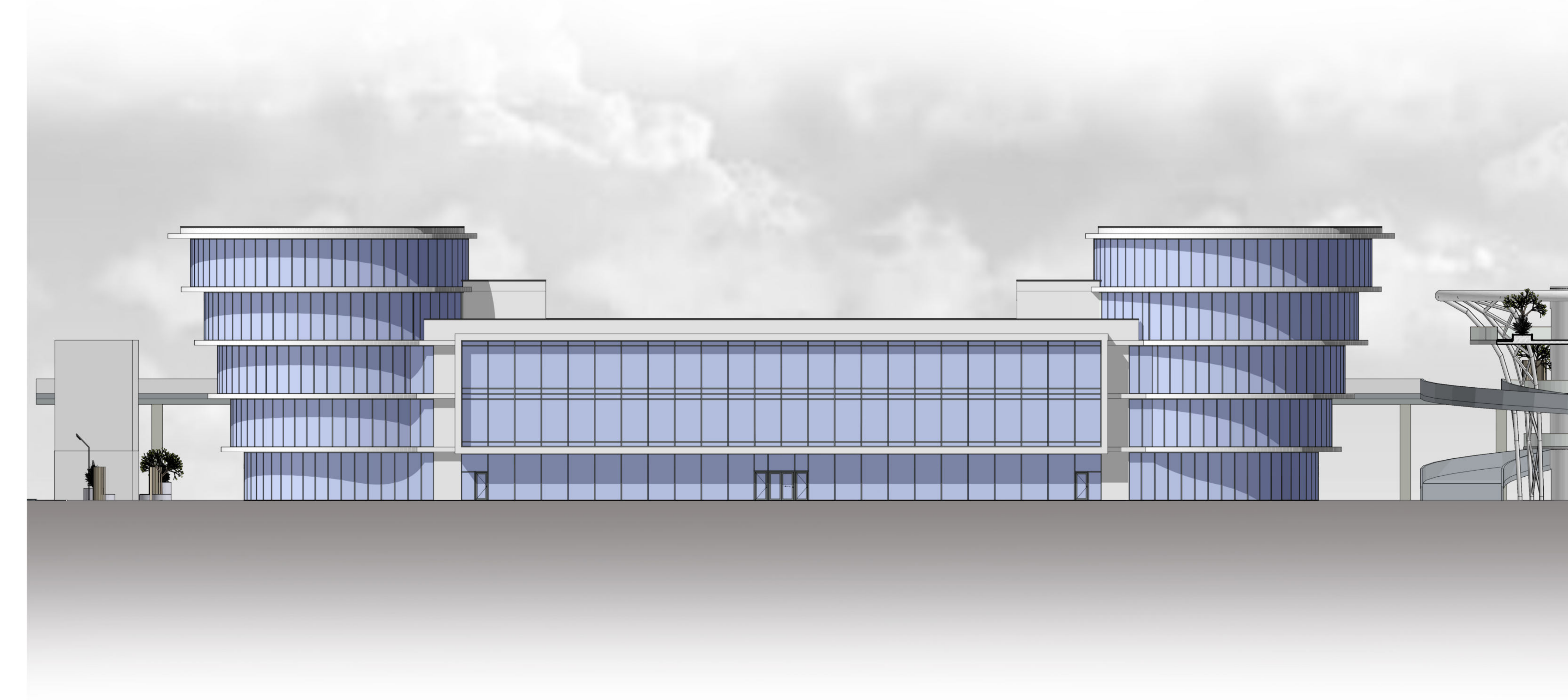
FRAGMENT RZUTU SKALA 1:50
PART PLAN OF THE BUILDING SCALE 1:50



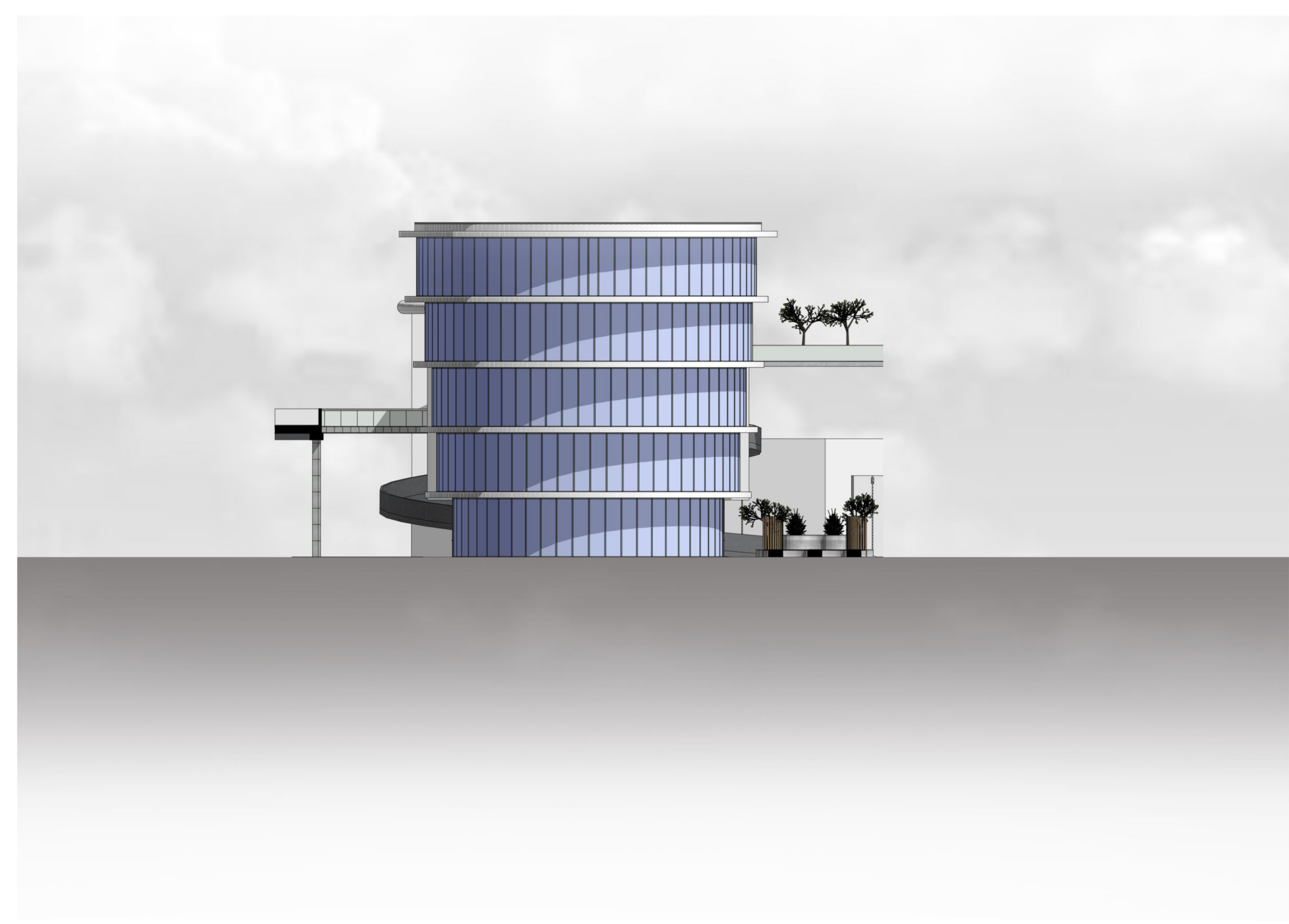
REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

ELEWACJA WSCHODNIA SKALA 1:200
EAST ELEVATION SCALE 1:200



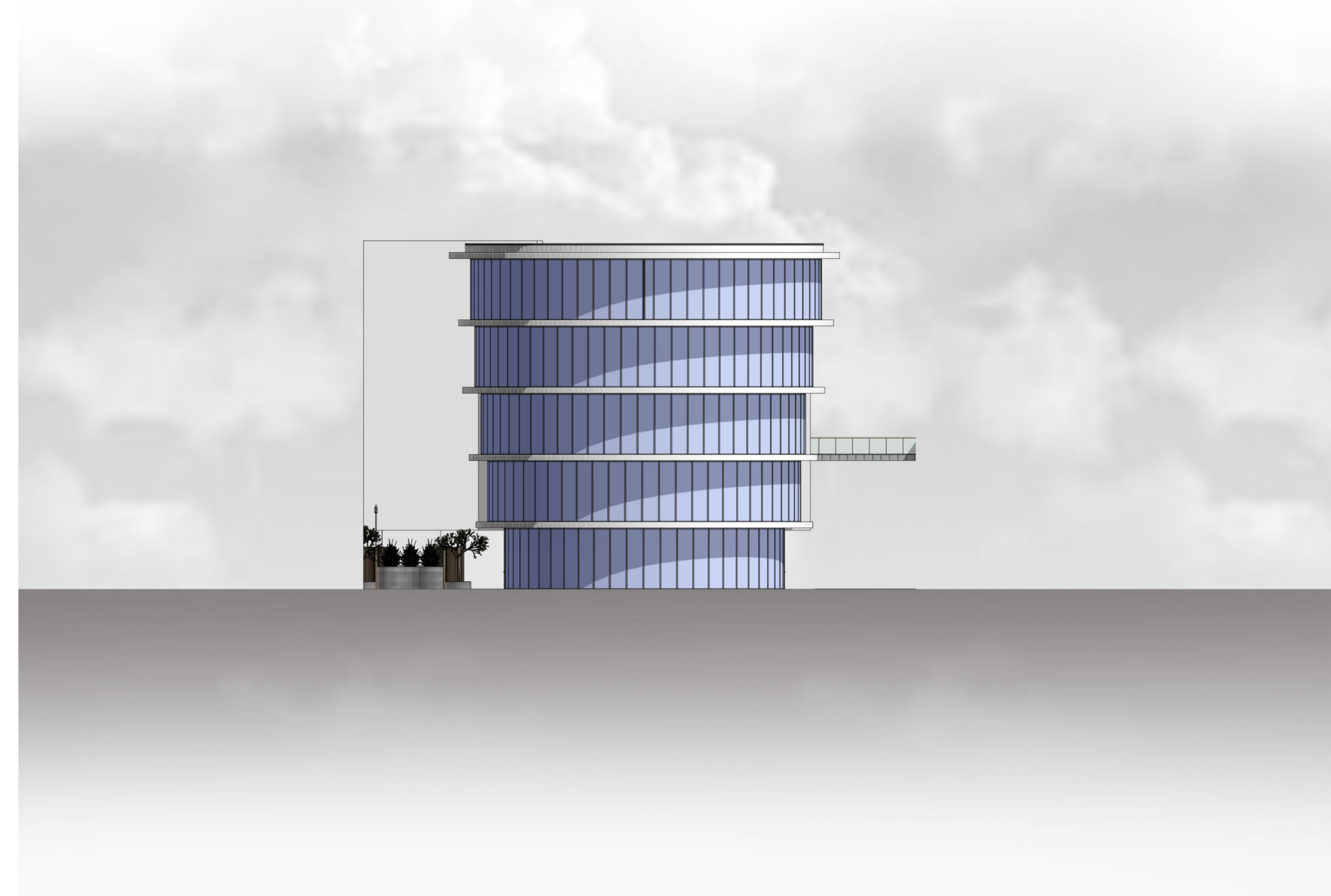
ELEWACJA POŁUDNIOWA SKALA 1:200
LAND DEVELOPMENT PROJECT DESCRIPTION 1:500



ELEWACJA ZACHODNIA SKALA 1:200
WEST ELEVATION SCALE 1:200



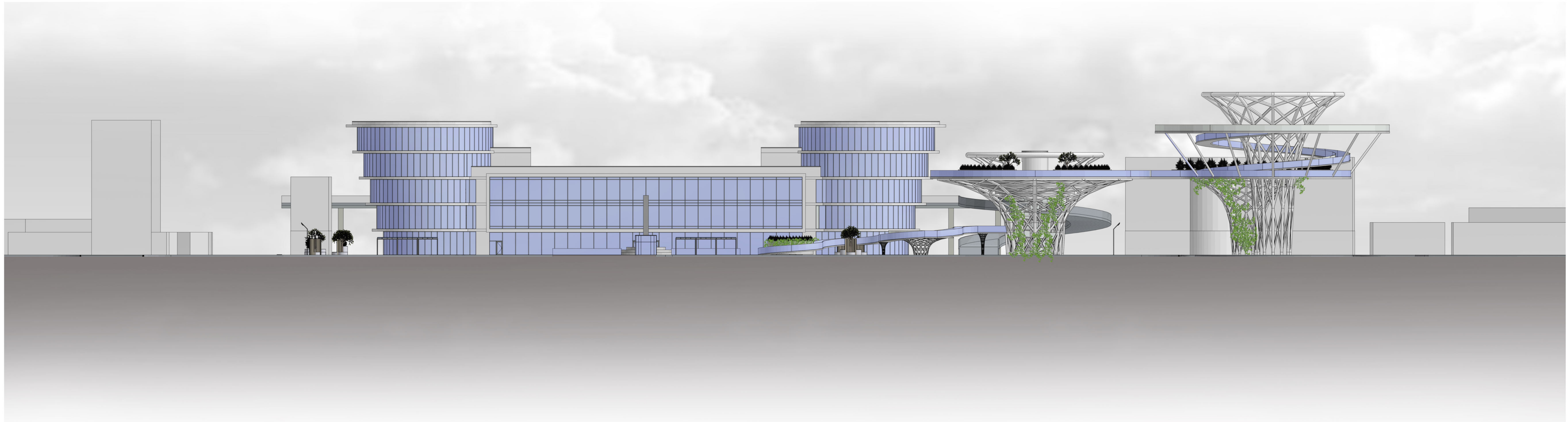
ELEWACJA PÓŁNOCNA SKALA 1:200
LAND DEVELOPMENT PROJECT DESCRIPTION 1:500



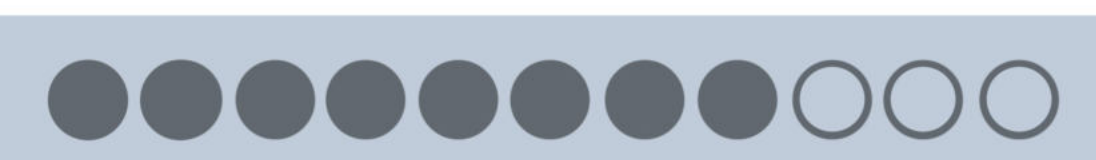
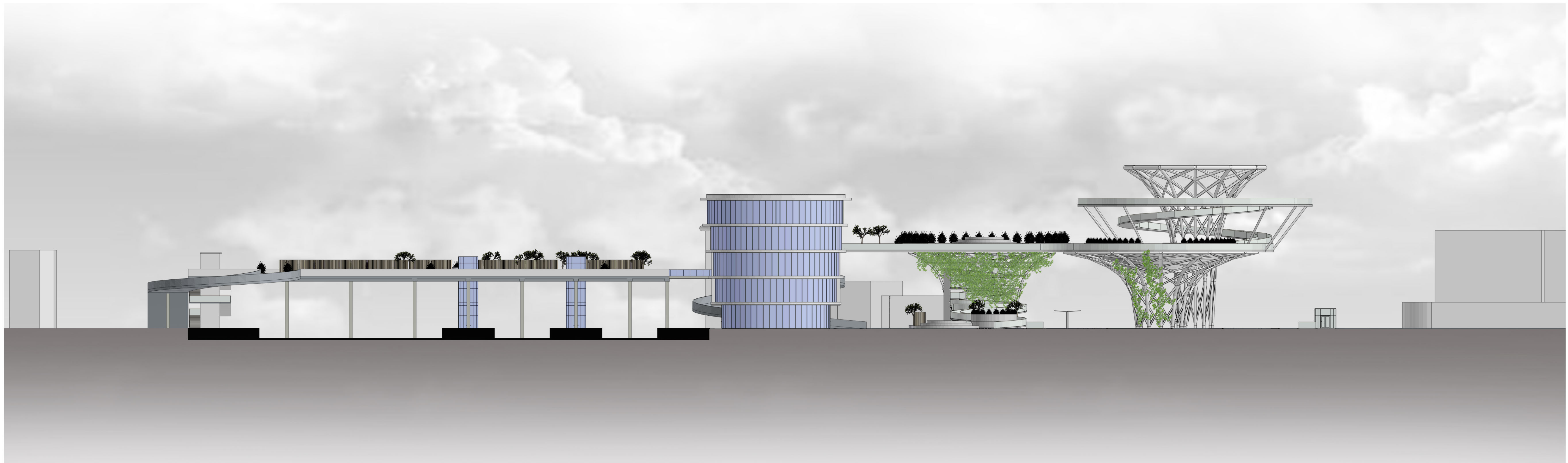
REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

PIERZEJA PLACU WIDOK WSCHODNI SKALA 1:250
SQUARE FRONTAGE EASTERN VIEW SCALE 1:250

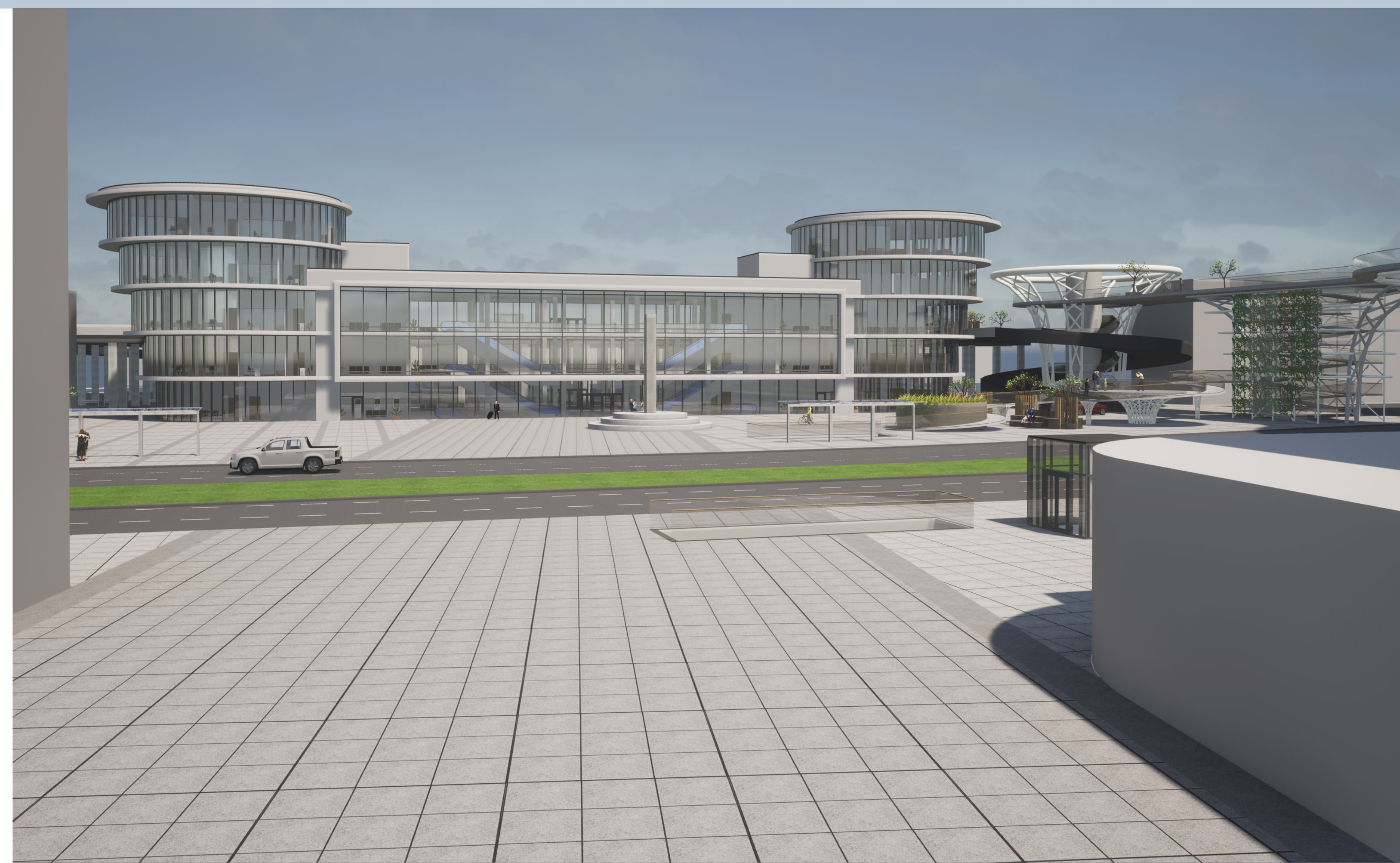


PIERZEJA PLACU WIDOK POŁUDNIOWY SKALA 1:250
SQUARE FRONTAGE SOUTH VIEW SCALE 1:250



REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.



REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.



REWITALIZACJA PLACU NIEPODLEGŁOŚCI W KIELCACH Z BUDOWĄ NOWEGO DWORCA PKP

REVITALIZATION OF THE INDEPENDENCE SQUARE IN KIELCE WITH THE CONSTRUCTION OF A NEW RAILWAY STATION.

