Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu
Wydział Architektury Wnętrz i Scenografii

mgr Dominika Zawojska

Projekt zmian funkcjonalno-przestrzennych na przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie.

PROJEKT DZIEŁA DOKTORSKIEGO

Promotor
prof. dr hab. Józef Jurek
Promotor pomocniczy
dr Katarzyna Utecht

Szczecin, 2019

Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu
Wydział Architektury Wnętrz i Scenografii

Autor
mgr Dominika Zawojska

Projekt dzieła doktorskiego

Projekt zmian funkcjonalno-przestrzennych na przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie.

Praca doktorska w dziedzinie: sztuk plastycznych,
w dyscyplinie artystycznej: sztuki projektowe.

Promotor
prof. dr hab. Józef Jurek

Promotor pomocniczy
dr Katarzyna Utecht

Recenzenci
prof. dr hab. Jerzy Stiller
dr hab. Tadeusz Pietrzkiewicz, prof. ASP

Projekt graficzny i skład
dr hab. Irek Kuriata, prof. AS

Korekta tekstu
mgr Izabela Bembenek-Kloc



Ilustracja 1.
Projektowany budynek dworca Pomorzany.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska

Spis zawartości opracowania:

1. Część opisowa. | 7

1. Opis projektu dzieła doktorskiego.
Projekt zmian funkcjonalno-przestrzennych
na przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy
Pomorzany w Szczecinie. | 8

1.1. Rys historyczny i stan istniejący budynku
kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie. | 8
1.2. Zastosowanie zmiany funkcjonalno-przestrzenne. | 10
1.3. Dostosowanie funkcjonalno-przestrzenne
do potrzeb współczesnego użytkownika
w projekcie dworca. | 16
1.4. Zastosowanie materiałów i rozwiązań
w odniesieniu do relacji historia - współczesność. | 17

2. Część rysunkowa. | 19

2.1. Rysunek sytuacyjny | 20
2.2. Rzut kondygnacji -1. | 21
2.3. Rzut kondygnacji 0. | 22
2.4. Rzut kondygnacji 1. | 23
2.5. Przekrój I-I | 24
2.6. Elewacja północna. | 25
2.7. Elewacja południowa. | 26
2.8. Elewacja wschodnia. | 27
2.9. Elewacja zachodnia. | 28
2.10. Rysunek detalu schodów. | 29

3. Część graficzna. | 33

3.1. Wizualizacja bryły zewnętrznej budynku. | 34
3.2. Wizualizacja wnętrza budynku. | 50

Wszystkie materiały oraz zwymiarowane rysunki
zamieszczono w załączonej wersji elektronicznej.

1.

Część opisowa

1.

Opis projektu dzieła doktorskiego

Przytoczony poniżej rozdział jest częścią mojej pracy doktorskiej pt. „Możliwości adaptacji wnętrz dworców kolejowych na przykładzie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej" i stanowi wprowadzenie do wnętrza projektowanego budynku dworca Pomorzany w Szczecinie.

1.1.

Rys historyczny i stan istniejący budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie.

Dworzec Pomorzany (niem. Pommerensdorf Bahnhoff) wybudowano w latach 90-tych XIX wieku przy ulicy Starkiewicza 1 w Szczecinie. W tym czasie powstały perony obsługujące wyładunek pociągów towarowych, bocznice oraz perony dla pasażerów, wchodzące w skład kompleksu kolejowego Bahnhoff Pommerensdorf. Pierwsze informacje o istnieniu dworca zostały odczytane na mapach z 1878 roku. Dworzec wraz z kolejką wąskotorową, która funkcjonowała równolegle w dzielnicy Pomorzany, były kluczowe w przewozie pasażerów, obsługując m.in. potężny zakład elektrociepłowniczy w tej samej dzielnicy. Po II wojnie światowej została uruchomiona komunikacja tramwajowa oraz nowy dworzec o nazwie Wzgórze Hetmańskie. Obiekt dworca Pomorzany drastycznie stracił na znaczeniu.

Aktualnie jest w dalszym ciągu obiektem zupełnie zapomnianym, sukcesywnie niszczeje. W 2011 roku media nagłaśniały sprawę stanu technicznego budynku kolejowego i wraz z grupą pasjonatów starały się o wpisanie go do rejestru zabytków. Niestety bezskutecznie. Warto również wspomnieć, że jest to jedyny dworzec w Szczecinie, który ma zachowany zadaszony, na konstrukcji z dębowych belek, peron pasażerski. W artykule z 2011 roku Marek Łuczak, podczas oględzin terenu dworca Pomorzany opowiada w wywiadzie o drugim zadaszeniu , które jeszcze wtedy istniało, a według niego miało za chwilę runąć. Tak się stało, ponieważ już podczas mojej wizyty były po nim tylko szczątkowe pozostałości. Według funkcjonujących przepisów wpis do rejestru zabytków może zostać dokonany jedynie przez właściciela budynku lub z urzędu. Obiekt kolejowy do tej pory nie został objęty ochroną konserwatorską. Ani miasto, ani właściciel, którym jest jedna ze spółek kolejowych, nie chcą zająć się obiektem. Spółka od dłuższego czasu ma w planach sprzedaż, a co za tym idzie pozbycie się problemu. Jak się okazuje, sam teren również nie należy do miasta, a do PKP. Sytuacja z brakiem ochrony konserwatora smuci dodatkowo, ponieważ obiekt jest jednym z nielicznych, ocalałych podczas wojny, szczecińskich pomników architektury przemysłowej.

Kiedy odwiedziłam dworzec w celu wykonania inwentaryzacji, okazało się, że nawet odnalezienie go nie jest łatwe. Dojście od strony historycznego zadaszenia jest gęsto porośnięte roślinnością. Wszechobecne są śmieci i pozostałości po osobach bezdomnych. Z informacji, jakie udało mi się uzyskać na miejscu od osoby, która odpowiedzialna była za oczyszczenie wnętrza obiektu - istniała tam firma meblowa. Nie ma już po niej śladu, poza kilkoma pozostałościami. Piwnica, parter oraz I kondygnacja zachowały się w niemal nienaruszonym stanie. Sytuacja ma się inaczej z elewacją, która była przez lata zmieniana przez kolejnych najemców. Otwory drzwiowe i okienne były przebudowywane wedle potrzeb. Każdy z otworów ma inny wymiar, niektóre otwory drzwiowe zostały zamurowane.

Będąc na miejscu, miałam świadomość zmian, ponieważ przygotowując się do napisania pracy, po kilku wielogodzinnych wizytach w Archiwum Państwowym w Szczecinie, udało mi się odnaleźć oryginalne plany obiektu. Obecnie w piwnicy pomorzańskiego dworca można jeszcze obejrzeć oryginalny strop łukowy ceglany, w niektórych miejscach pokryty gładzią oraz pomalowany farbą przez jej ówczesnych najemców. Cala przestrzeń tego wnętrza podzielona jest slupami ceglanymi. Przenosząc się na poziom parteru, można zauważyć, odpowiednio tak jak w piwnicy, dużą ilość słupów, które niegdyś były ceglane, natomiast aktualnie pokryte są warstwą gładzi i pomalowane są na jasnozielony kolor. Kondygnacja pierwsza obiektu to odpowiednio również slupy ceglane, a także ciekawa konstrukcja drewniana wspierająca dach. Elewacja budynku jest w całości ceglana, oprócz wspomnianych wcześniej zmian w otworach, nie została w żaden inny sposób naruszona.

Na niemieckich planach z 1941 roku na poziomie parteru widać ogromną pustą przestrzeń hali dworca, z dużą ilością slupów, osiem wejść głównych (w tym cztery z przedsionkami), wejście do klatki schodowej z zewnątrz. Obok znajduje się wejście po 4 stopniach na rampę, biegnącą dookoła obiektu i prowadzącą zarówno do wejść, jak i do peronów i zadaszonej wiaty przystankowej. Na rysunkach widać także tory kolejki wąskotorowej, znajdującej się przy południowej stronie obiektu, po których aktualnie nie ma śladu. Wschodnia część rampy kończy się (również aktualnie) na narożniku budynku. Taka sytuacja miała miejsce ze względu na tory, które już nie istnieją. Obecnie jedynymi, które pozostały, są te najbliżej budynku dworca po północnej stronie. Południowa część obiektu poprzedzona jest placem, który jest pusty, również na planach nie były rozrysowane żadne elementy placu znajdującego się przed dworcem. Jedyne pomieszczenia, niegdyś zaprojektowane we wnętrzu parteru budynku, to toalety damska oraz męska. Pierwsza kondygnacja obiektu to według planów duża, otwarta przestrzeń ze słupami oraz długi korytarz, który prowadzi do przestrzeni głównej oraz pobocznych pomieszczeń. Tłumacząc dosłownie i w niezmienionym znaczeniu z języka niemieckiego, są to pomieszczenia takie jak: „pokój odświeżenia", „biuro zawiadowcy", „pokój biurowy", „pokój dla personelu" oraz „pokój pań sprzątających". Otwarta przestrzeń to tak zwane „pomieszczenie do pakowania". W zachodniej części pomieszczenia znajduje się winda towarowa, która obsługuje parter i kondygnację pierwszą. Piwnica na pozyskanych rzutach została podzielona na mniejsze pomieszczenia poprzez zastosowanie ścianek działowych. Przy klatce schodowej widać zabudowaną pustkę, dalej znajdują się wejścia do pomieszczeń takich jak: „pomieszczenie rowerowe", „szatnia dla pań", „warsztat", „kotłownia", „pomieszczenie do przechowywania drewna", „przestrzeń obrony przeciwlotniczej", „pokój dla kierowcy pociągu", „pokój dla obsługi wagonów", „przedsionek" oraz „WC damski" i „WC męski". Na odnalezionych planach nie została wyrysowana aranżacja, co utrudnia odczytanie bliższego przeznaczenia niektórych z pomieszczeń. W publikacjach książkowych również nie ma o tym mowy.



Ilustracja 2.
Wnętrze dworca Pomorzany, kondygnacja I.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 3.
Wnętrze dworca Pomorzany, kondygnacja parteru.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 4.
Wiata peronowa i budynek dworca Pomorzany.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja5.
Wiata peronowa dworca Pomorzany.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 6.
Otoczenie dworca Pomorzany.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 7.
Dworzec Pomorzany z wiatą peronową.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.

1.2.

Zastosowane zmiany funkcjonalno-przestrzenne.

Rozpatrując przeprowadzone badania, potrzeba modernizacji obiektu dworca Pomorzany okazała się dla większości respondentów bezwzględnie potrzebna (84,1% osób odpowiedziało twierdząco). Tego typu odpowiedzi powtarzały się również w dwóch pozostałych dzielnicach Szczecina, które wzięłam pod uwagę w swoich rozważaniach. To wszystko utwierdziło mnie w przekonaniu, że odnowa i poruszenie tematu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz zaproponowania nowych rozwiązań projektowych jest realnym zapotrzebowaniem wśród szczecinian. Problemy, które powtarzają się w różnych dzielnicach miasta oraz istniejąca, ale niszczejąca infrastruktura dworcowa, spowodowały u mnie zainteresowanie tematem oraz potrzebę przedstawienia modelowego przykładu projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, który może posłużyć jako początek w ratowaniu i modernizacji obiektów, które przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb mogą stać się siecią miejsc wynikających z realnych potrzeb.

Respondenci jako istotny problem dzielnicy Pomorzany określili: starzejące się społeczeństwo, odpływ młodych oraz wyłączenie osób niepełnosprawnych. Te wszystkie aspekty można zaliczyć do problemów, z którymi boryka się analizowana część miasta. Innymi problemami zauważonymi przez zapytane przeze mnie osoby są brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (42%), a także mała ilość miejsc związanych z historią dzielnicy. Odpowiadając na te problemy, zaprojektowałam miejsca sprzyjające spotkaniom młodych osób, ale także zapewniające im miejsca pracy, takie jak kawiarnia z gastronomią, przestrzeń coworkingowa, przestrzeń z zielenią i ławkami przed wejściem od zachodniej strony dworca, ale przede wszystkim klub muzyczny zlokalizowany w piwnicy obiektu. Wszystkie zaprojektowane funkcje zostały przemyślane z uwzględnieniem korzystania przez osoby niepełnosprawne, co również było określane przez respondentów jako znaczący problem. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką oraz upamiętniania dzielnicy rozwiązałam poprzez zaprojektowanie na I kondygnacji galerii z mobilnym wyposażeniem wnętrza do dowolnej aranżacji przestrzeni wystaw, również tych, które będą upamiętniać historię tego obszaru.

Innym problemem gospodarczym zauważonym przez zapytane osoby był doskwierający brak miejsc do prowadzenia działalności gospodarczej. Ten aspekt został rozwiązany przy uwzględnieniu w projekcie miejsc takich jak kawiarnia z małą gastronomią, sklep z prasą czy klub muzyczny.

Według 41% zapytanych dzielnica Pomorzany cechuje się brakiem lub złym stanem zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone), dlatego też w projekcie uwzględniona została zieleń, zarówno w przestrzeni placu przed dworcem, jak i przy wejściu od zachodniej strony obiektu - w formie ławek z miejscami na posadzenie drzew.

Zastosowane przeze mnie zmiany funkcjonalne na kondygnacji parteru to wstawienie do otwartej hali dworca miejsca na kasy biletowe oraz informację. Przestrzeń na automaty biletowe, zaprojektowanie pomieszczeń takich jak sklep z prasą czy poczekalnia, a także mała gastronomia z kawiarnią. Przeprojektowano także sanitariaty damski, z miejscem do przewinięcia dziecka, męski oraz toaletę dla osób niepełnosprawnych. Istniejącą klatkę schodową przeprojektowano na ewakuacyjną. Komunikacja przeniesiona została natomiast do zachodniej części obiektu, gdzie umieszczono schody oraz windę z możliwością wyjścia na dwie strony. Wydzielenie przestrzeni głównego wejścia poprzez zaprojektowanie na nowo środkowej strefy obiektu, zdecydowanie je zaakcentowało z jednoczesnym uwzględnieniem zlokalizowania jej jak najbliżej kas i komunikacji między kondygnacjami. Swoje miejsce znalazło także niewielkie pomieszczenie magazynowe należące do kawiarni.

Kondygnacja pierwsza zaplanowana została przeze mnie z uwzględnieniem funkcji kulturalnej, to jest przestrzeni galerii oraz funkcji związanej z pracą, czyli przestrzeni coworkingowej. Zaprojektowano biuro dworca, a także pomieszczenie na środki czystości. Odpowiednio znajdują się tutaj również sanitariaty dla niepełnosprawnych, WC damskie oraz męskie. Przestrzeń galerii oraz reszty pomieszczeń podzielona została poprzez zastosowanie antresoli, z której jest wgląd do przestrzeni głównej hali dworcowej, znajdującej się na kondygnacji parteru.

Piwnica, oprócz pomieszczeń magazynowych takich jak magazyn galerii oraz baru, zaplecza socjalnego dla pracowników, pełni funkcję klubu muzycznego z drink barem oraz sceną i miejscami siedzącymi. Na tym poziomie zlokalizowano też pomieszczenie na środki czystości oraz toalety dla niepełnosprawnych, damską oraz męską.

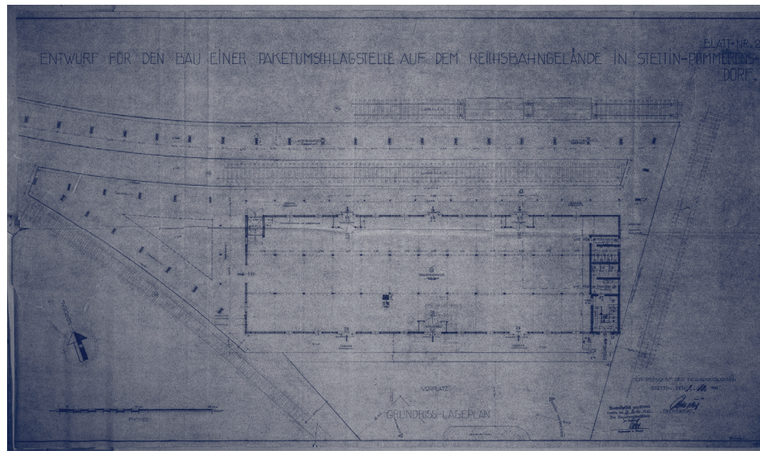
Funkcje tego konkretnego obiektu kolejowego, który mógłby wejść w skład Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, zostały przeze mnie ustalone w wyniku analiz publikacji książkowych czy artykułów oraz przeprowadzonych badań w formie wywiadów oraz ankiet. Po przeanalizowaniu potrzeb najbliższego otoczenia obiektu w dzielnicy Pomorzany postanowiłam zastosować konkretne działania funkcjonalne w projekcie.



Ilustracja 8.
Budynek dworca Pomorzany.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 9.
Budynek dworca Pomorzany.
Autor zdjęcia:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 10.
Część planów dworca Pomorzany.
Źródło:
Archiwum Państwowe w Szczecinie.

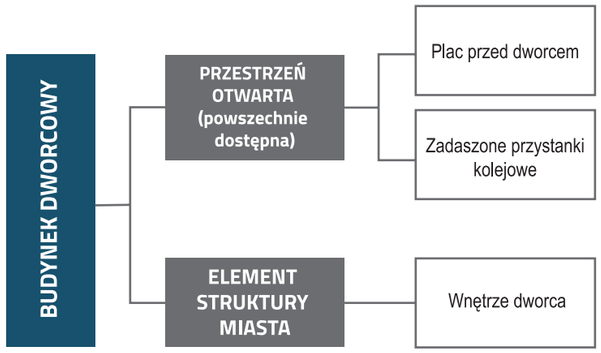
Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w artykule 2 pkt. 6 mówi, że:

[...] pod pojęciem obszaru przestrzeni publicznej należy rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne określone w stadium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.

Przestrzeń publiczną można zobrazować za pomocą schematu, który został opracowany na podstawie Poradnika Przestrzeni Publicznej:[1]

Schemat 1.
Przestrzeń publiczna.
Autor:
Dominika Zawojska.

A. Pięta w swoim artykule dla „Architektury" mówi, że przestrzenie publiczne muszą być kształtowane potrzebami osób, które będą z nich korzystać. Stwierdzenia zawarte w przytoczonym artykule można z powodzeniem przedstawić z przełożeniem na temat dworców za pomocą prostego schematu:



Schemat 2.
Budynek dworcowy.
Autor:
Dominika Zawojska.

Również we fragmencie opracowania „Rzeczy są dla ludzi. Projektowanie uniwersalne" znaczące są stwierdzenia, którymi kierowałam się, projektując budynek dworca oraz opracowując funkcje we wnętrzu:

[...] Możliwość użytkowania przez wszystkich ludzi powinna być traktowana jako punkt wyjścia przy projektowaniu. Produkty i otoczenie powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby mogły być one użytkowane przez osoby w każdym wieku, z różnymi możliwościami, umiejętnościami i stopniem sprawności przy uwzględnionych czynnikach ze zdolnością poruszania się, widzenia, słyszenia, pojmowania, a także wrażliwości na środowisko [...].

1 www.brg.gda.pl

Również na podstawie wyżej wymienionego opracowania stworzony został schemat zasad w projektowaniu budynków kolejowych:



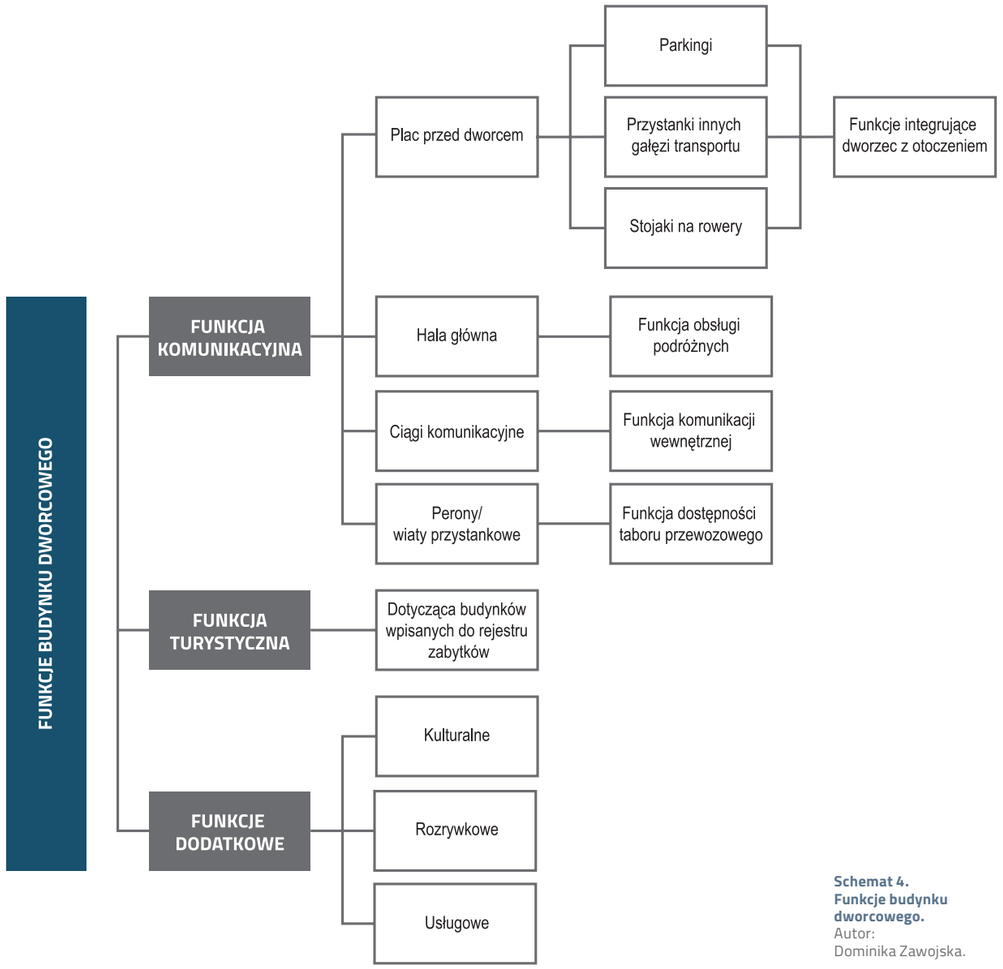
Schemat 3.
Zasady projektowania budynków kolejowych.
Autor:
Dominika Zawojska.

Pozwolę sobie przytoczyć cytat Daniela Załuskiego, który był dla mnie ważny przy projektowaniu dworca, jego otoczenia, jak i wnętrza:

[...] Zindywidualizowana przestrzeń architektoniczna winna pojawić się w miejscach, w których ludzie mają przebywać dla przyjemności, relaksu lub czekając na następną podróż, tj. w części komercyjnej i strefach uspokojonego ruchu, m.in. w poczekalniach. Indywidualizacji powinna również podlegać bryła dworca i plac przed nim [...].

Dworce kolejowe mogą pełnić różne funkcje w zależności od tego, gdzie się znajdują. W projekcie starałam się te funkcje zaplanować właśnie w taki sposób, pamiętając, że z zasady budynek kolejowy powinien zaspokajać główne potrzeby osób z zamiarem przemieszczania się oraz osób znajdujących się w najbliższym otoczeniu, z naciskiem na najważniejsze, czyli funkcję komunikacyjną. Poprzez dodanie funkcji rozrywkowych lub kulturalnych, a także usługowych i handlowych będą stanowić część komercyjną obiektu, dzięki której dworzec może stać się celem ruchu samym w sobie. Dzięki przeprowadzanym badaniom obiekt może stać się miejscem zaspokajania potrzeb osób zamieszkujących dzielnice, w których mieszczą się obiekty kolejowe.

Modelowe funkcje, jakie powinien spełniać budynek dworca, przedstawione zostały za pomocą schematu:



Schemat 4. Funkcje budynku dworcowego. Autor: Dominika Zawojska.

Architektura od zawsze uważana była za obszar zajmujący się pięknem. Miała działać, wpływać na ludzi. W praktyce większość osób ocenia projekt tylko na podstawie tego, co widzi.[2] Architekturę traktuje inaczej sam twórca, ponieważ studiuje sytuacje, plany, elewacje, przekroje, kłady ścian i w konsekwencji stara się, aby wszystko ze sobą zaistniało w niezachwianej harmonii, aby użytkownik w danej przestrzeni czuł się dobrze, bezpiecznie i mógł zrealizować w danym obiekcie swoje potrzeby. Architekt czy architekt wnętrz, uprawiając swoją sztukę, oprócz tego, że ma wzgląd na wygląd obiektu, sprawia, że jest on użyteczny.

Architekt jest jakby producentem teatralnym, człowiekiem aranżującym scenę, na której toczy się nasze życie. Jeśli jego zamiary się powiodą, odegra rolę doskonałego gospodarza, który stara się zapewnić gościom wszelkie wygody, aby życie z nim było miłym doświadczeniem [...].[3]

Ciekawym aspektem, na który warto zwrócić uwagę, jest również sama osoba twórcy -architekta, który przedstawia na koniec swojej pracy szereg rysunków, nienacechowanych żadnymi emocjami, a w konsekwencji powstaje budynek czy projekt wnętrza, które ma cechować się całym spektrum emocji i odczuć wywoływanych u użytkownika. Pozostaje on w wielu przypadkach anonimową postacią.

[...] najlepsze budowle powstają wtedy, gdy architekta zainspirował jakiś problem, coś, co może nadać budynkowi odmienny wyraz. Takie obiekty rodzą się w szczególnej atmosferze i przekazują tę atmosferę innym.[4]

Powyższy cytat jest jednym z kilku, które chciałam przywołać w swojej pracy i jednocześnie zaznaczyć, że zgadzam się ze stwierdzeniem, że dobrze zaprojektowana architektura bardzo często wynika z potrzeb ludzi. Projektując modelowy budynek dworca Pomorzany, będący częścią większego założenia, jakim jest Szczecińska Kolej Metropolitalna, chciałam odpowiedzieć na różnego rodzaju potrzeby osób zamieszkujących okolice obiektu. Chciałam podjąć próbę koncepcyjnego projektu, który po przeprowadzeniu badań miał, oprócz głównych, dworcowych funkcji, spełniać oczekiwania osób, które chętnie odwiedzą sam obiekt, nie tylko w celu podróżowania. Projektując architekturę wnętrz, planując funkcje oraz przestrzeń, trzeba mieć na uwadze, że dobry projekt musi cechować się syntezą, która ma swoje korzenie w relacjach między ludźmi a architekturą. Należy też pamiętać, że owe relacje są często wielowymiarowe i dwukierunkowe. Kreując wnętrze, tworzymy przestrzeń, która w konsekwencji wywiera wpływ na podejmowane działania przez użytkownika, krótko mówiąc - wymusza na nim pewne działania.

2 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.
3 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.
4 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.

Przejawiają się one w zachowaniu, ale także w jego odczuwaniu i samopoczuciu. Tworząc wnętrze, kształtowana jest przestrzeń życiowa, która w pewien sposób kreuje tożsamość osób, które w niej przebywają. Planując przestrzeń, trzeba mieć także na uwadze to, że punktem wyjścia do każdej kreacji jest człowiek, to od niego wszystko się zaczyna. Człowiek jest też zwieńczeniem procesu projektowego, w trakcie użytkowania obiektu czy danej przestrzeni - ożywia ją, staje się jej użytkownikiem i nadaje jej znaczenie.

Różne typy architektury służą zaspokojeniu różnych potrzeb psychospołecznych korzystających z nich ludzi. Inne zaspokajać będzie architektura użyteczności publicznej, mieszkaniowa, a zupełnie odmienne sakralna.

Miejsca, które określamy jako piękne, są dziełami architektów mających dość pokory, by postawić sobie właściwe pytania o własne pragnienia i dość uporu, by przełożyć chwilowe choćby zrozumienie szczęścia na logiczne plany. Połączenie tych przedmiotów umożliwia stworzenie otoczenia zaspokajającego potrzeby, których nawet sobie nie uświadamiamy [...][5]

Architektura, w zależności od przeznaczenia, pełni również określone funkcje społeczne, wśród których można wyróżnić między innymi funkcję ochronną, która ma chronić użytkownika przed warunkami atmosferycznymi, ale także wpływem osób niepożądanych. Funkcja światopoglądowa dzieli się na identyfikacyjną, prestiżową, polityczną, ideologiczną, filozoficzną czy kumulatywno-strukturalizującą, kanalityczną, artystyczną i ekonomiczną. Aspekt identyfikacyjny przejawia się w utożsamianiu się osób przebywających w danym obiekcie z tym miejscem lub ze znaczeniem, jakie ze sobą niesie. Funkcja prestiżowa wiąże się ze statusem społecznym osób, które korzystają z danego obiektu. Polityczna świadczy o pełnieniu przez budowlę na przykład funkcji ośrodka władzy. Filozoficzna jest kojarzona z formami symbolicznymi zawartymi w budynku. Funkcja kumulatywno-strukturalizująca przejawia się w budynkach będących świadectwem historii i sztuki. Funkcja kanalityczna sprzyja interakcjom międzyludzkim lub je utrudnia. Architektura będąca dziełem sztuki może przejawiać się funkcją artystyczną. Funkcja ekonomiczna występuje w obiektach, które są jednocześnie źródłem zysku ekonomicznego. Ostatnia z funkcji to dystrybutywno-organizacyjna, która odpowiedzialna jest za organizacje różnych dziedzin życia człowieka oraz przewidywanie ludzkich zachowań i działań.[6]

Zależnościami między architekturą a człowiekiem zajmuje się psychologia architektury, bada relacje łączące formę architektoniczną z człowiekiem. Obejmuje także analizę związków pomiędzy architekturą a człowiekiem w kategoriach socjologicznych,

5 de Botton Alain, *Architektura szczęścia*, Wyd. Czuły Barbarzyńca, Warszawa 2010.
6 www.soc.uwb.edu.pl

psychologicznych i antropologicznych. Na temat tych zależności można by napisać osobną rozprawę, ja natomiast odniosę się do aspektu relacji przestrzeni architektonicznej dworca Pomorzany i użytkownika, jakimi są pasażer oraz osoba korzystająca z obiektu, będąca użytkownikiem bez zamiaru podróżowania.

Analiza przeprowadzonych badań w formie ankiet oraz wywiadów utwierdziła mnie w przekonaniu, że przy projektowaniu obiektu dworca Pomorzany należy uwzględnić potrzeby osób przede wszystkim tych chcących podróżować, ale także tych, które będą traktowały obiekt jako cel korzystania sam w sobie. Z przeprowadzonych ankiet nasunęły się wnioski, że w najbliższym otoczeniu obiektu brakuje funkcji związanych z kulturą i sztuką, a także miejsc spotkań młodych osób. Projektowane przestrzenie galerii sztuki, pomieszczeń coworkingowych oraz klubu muzycznego i kawiarni, miały zaspokoić te potrzeby, a także sprawić, że do obiektu będą przychodzić osoby zamieszkujące dzielnicę. Podróżni również znajdą w przestrzeni dworca Pomorzany wszelkie funkcje związane z potrzebą przemieszczania się. Zaprojektowana została bowiem przestrzeń, która zawiera w sobie kasy biletowe, informację, poczekalnię, funkcje związane z handlem, tj. sklep z prasą, kawiarnię.

Galeria sztuki została zaplanowana z uwzględnieniem mobilnych w całej przestrzeni ścianek, które w zależności od potrzeb danej wystawy, można układać, a co za tym idzie – kształtować przestrzeń w dowolny sposób. Wchodząc na pierwszą kondygnację schodami lub wjeżdżając windą, w pewien sposób znajdujemy się już w przestrzeni wypełnionej sztuką, ponieważ dzielą nas od niej tylko szklane przegrody.

Z wydzielonego ciągu komunikacyjnego użytkownik ma możliwość wejścia bezpośrednio w przestrzeń galerii lub na antresolę, która została wydzielona poprzez zaprojektowaną na środku obiektu, mocno zaznaczoną, formę, która stanowi element głównego holu wejściowego. Przestrzeń wewnętrzna zaprojektowanej bryły została zaplanowana w bieli i jasnych odcieniach szarości. Z antresoli można obserwować główną część budynku na kondygnacji parteru z kasami biletowymi, gdzie zostały zaprojektowane siedziska z zielenią i wodą, ale również na kondygnacji I wejść do strefy, gdzie znajdują się przestrzenie coworkingowe, biuro dworca oraz toalety i magazyn na środki czystości. Na przestrzeń do wspólnej pracy składa się pomieszczenie ogólnodostępne, gdzie można pracować w luźnej atmosferze, w zaprojektowanych siedziskach przy oknach lub przy stołach z wydzielonymi miejscami do pracy, wyposażonych w stanowiska komputerowe z dostępem do Internetu. Pomieszczenia coworkingowe to także dwa mniejsze, które przeznaczone są dla osób chcących popracować w samotności bądź niewielkiej grupie. Wnętrza tych przestrzeni zostały zaprojektowane w taki sposób, aby każda z korzystających osób znalazła dogodne dla siebie warunki pracy bądź po prostu miała możliwość swobodnego skorzystania z komputera.

Wnioski płynące z badań zostały wykorzystane również poprzez zaprojektowanie przestrzeni, która miała łączyć w sobie funkcje kulturalne, sztukę i miejsce spotkań jednocześnie, a mianowicie klub muzyczny. Ze względu na to, że obiekt dworca Pomorzany posiada dobrze zachowane i piękne wnętrza piwnic, zdecydowałam się na zaprojektowanie klubu właśnie w tym miejscu. W tej przestrzeni znalazły się również pomieszczenia socjalne dla pracowników obiektu, magazyn baru, magazyn galerii, przestrzenie z miejscami siedzącymi, bar, scena z małym zapleczem oraz toalety.

Przeprowadzając badania w formie ankiet oraz analizując wyniki, starałam się mieć zawsze na uwadze to, że za każdą odpowiedzią stoi człowiek, który jest najważniejszym użytkownikiem i odbiorcą przestrzeni zewnętrznej i wewnętrznej obiektu. Jest nie tylko odbiorcą, ale i obserwatorem przestrzeni, która go otacza. Przyjmuje rzeczywistość, w której żyje wraz z jej wartościami, zarówno funkcjonalno-przestrzennymi, jak i negatywnymi i pozytywnymi cechami, a co za tym idzie - buduje związek emocjonalny z przestrzenią, z którą obcuje. Związek człowieka i przestrzeni wydaje się być oczywisty i może prowadzić do emocjonalnej więzi oraz między innymi poczucia bezpieczeństwa.

Planując przestrzeń w oparciu o badania i własne doświadczenia, miałam na uwadze to, w jaki sposób mogą zachowywać się jej przyszli użytkownicy.

1.3.

Dostosowanie funkcjonalno-przestrzenne do potrzeb współczesnego użytkownika w projekcie dworca.

Wraz z rozwojem nowych technologii na dworcach pojawiają się dla pasażerów udogodnienia, które wykorzystane zostały również w projekcie. Są to automaty, dzięki którym można kupić bilet bez oczekiwania w kolejce do kasy. Tradycyjne kasy biletowe oraz informacja nie zniknęły jednak z przestrzeni dworca Pomorzany, z uwagi na wzgląd na osoby starsze czy niepełnosprawne, które z nich korzystają. Nowym rozwiązaniem technologicznym jest także zastosowanie samoobsługowych, automatycznych szafek na bagaż i podręczne rzeczy, zlokalizowanych w okolicy toalet na parterze obiektu.

Rozwiązania takie jak możliwość kupienia jednego biletu na wszystkie środki transportu, czyli zintegrowanie różnych węzłów przesiadkowych, na przykład transportu autobusowego w okolicach obiektu, są warte rozważenia w ewentualnym projekcie wykonawczym. Sytuacja jest podobna ze zintegrowanymi rozkładami jazdy, które również powinny zostać przemyślane na etapie projektowania jednego obiektu czy kompleksowego założenia.

W projekcie zawarta została także czytelna identyfikacja wizualna. Wykorzystany został projekt identyfikacji wizualnej SKM za zgodą autora - Tomka Sadowskiego. Identyfikacja została stworzona na potrzeby pracy magisterskiej, zrealizowanej w Akademii Sztuki w Szczecinie na Wydziale Sztuk Wizualnych w Katedrze Grafiki Projektowej, pod opieką promotorską dra hab. Ireneusza Kuriaty, prof. AS Wykorzystanie profesjonalnie-

opracowanej identyfikacji wynikało ze świadomości, jak ważne jest bezbłędne poruszanie się w obiektach dworcowych.

Rozprawiając o dostosowaniu funkcjonalno-przestrzennym do potrzeb współczesnego użytkownika przy projektowaniu budynku dworcowego, należy uwzględnić aspekty dobrze i źle oddziałujące na człowieka, który w nim przebywa. Percepcja danej przestrzeni jest niezwykle istotna. Na pozytywny charakter wpływa przede wszystkim zachowanie w projekcie odpowiednich proporcji, może nim być na przykład wzgląd na dostosowanie odpowiednich wymiarów poszczególnych elementów wnętrza do potrzeb ich użytkowników.

Przestrzeń architektoniczna staje się często także negatywnym bodźcem, który oddziałuje na odbiorcę. Może wywoływać poczucie ograniczenia, poprzez zminimalizowaną przestrzeń i poczucie stłoczenia. Również niewłaściwe proporcje między parametrami przestrzeni a ludzkim ciałem powodują poczucie tak zwanej opresyjności wnętrza.[7] Duże przestrzenie pomiędzy przegrodami zwiększają poczucie „ucieczkowości przestrzeni". Podobnie jest, gdy pomieszczenia obniżone są poniżej górnego zasięgu ręki. Przestrzenie tego typu mają także niewłaściwe proporcje wnętrza. Ważnym aspektem w budowaniu przestrzeni jest czytelność. Jej brak powoduje poczucie zagubienia w danym miejscu. Charakter projektowanych wnętrz wpływa na samopoczucie i zachowania ludzi, którzy w nim przebywają. Zamknięte przestrzenie sprzyjają atmosferze wyciszenia, otwarte natomiast są bardziej stymulujące. Rozwiązania architektoniczne powinny być dostosowane do przeznaczenia danego obiektu, zamierzeń projektowych w późniejszym jego funkcjonowaniu. Wszelkie aspekty wyszczególnione powyżej starałam się odnieść do projektowanej przestrzeni dworca, aby unikać niepożądanych odczuć przyszłych użytkowników przestrzeni. Przykładem dostosowania przestrzeni do przeznaczenia obiektu może być zaprojektowanie wspomnianej wcześniej projektowanej bryły, na środku obiektu, która prowadzi odwiedzającego obiekt od placu przed dworcem, poprzez przestrzeń głównego holu, do zadaszonej wiaty peronowej. Wyniesiona poza obrys właściwego budynku przestrzeń miała stanowić mocny akcent wejścia i holu, czyli głównej przestrzeni obiektu. W tej strefie można kupić bilet kolejowy, uzyskać informację lub udać się do innych przestrzeni, korzystając ze zlokalizowanej w pobliżu windy lub schodów. Zastosowanie tego typu rozwiązania projektowego pozwoliło na uzyskanie reprezentacyjnej przestrzeni z zastosowaniem antresoli i doświetleniem jej po obydwu stronach, ponieważ bryła została wyniesiona ponad dach istniejącego budynku. W założeniu projektowana przestrzeń miała być współczesnym akcentem, zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz bryła miała być zupełnie inna niż zabytkowa projektowana tkanka dworca. Odpowiednio przy wprowadzeniu współczesnych materiałów w nowo projektowanej przestrzeni, w obydwu częściach projektowanego dworca starałam się stosować zastane materiały i pokazać zderzenie dwóch zupełnie różnych przestrzeni obiektu, czyli tej współczesnej, zaprojektowanej na nowo, przy jednoczesnym utrzymaniu ducha dawnego obiektu w przestrzeniach do niej przylegających.

7 Czyński Marek, *Architektura, stres i potrzeba bezpieczeństwa,* Artykuł w półroczniku "Przestrzeń i Forma", nr 10, 2008.

Przy dostosowaniu funkcjonalno-przestrzennym do potrzeb współczesnego użytkownika należy mieć na uwadze potrzeby osób niepełnosprawnych oraz starszych. W projekcie obiektu dworca Pomorzany zaprojektowane zostały węzły sanitarne z uwzględnieniem toalet dla osób niepełnosprawnych na każdej kondygnacji obiektu, gdzie znajdują się również rozkładane stanowiska do przewijania dzieci. Obiekt zaprojektowano z uwzględnieniem windy. Elementem projektu ułatwiającym poruszanie się osób niepełnosprawnych jest także pochylnia, zaprojektowana przed głównym wejściem do obiektu. Jednym z najważniejszych czynników warunkujących korzystanie z obiektu kolejowego przez osoby niepełnosprawne jest dostępność, która powinna zaczynać się już na placu przed dworcem. Dlatego też w projekcie uwzględnione zostały miejsca parkingowe przeznaczone dla osób niepełnosprawnych, zlokalizowane najbliżej ciągów komunikacyjnych oraz wejścia na pochylnię i głównego holu. Najistotniejszy wpływ na aktywność niepełnosprawnych ma dostępność miejsc związanych z transportem i sposobami poruszania się. Projekt zakłada jak największe zminimalizowanie barier architektonicznych i jak największą dostępność dla osób niepełnosprawnych elementów infrastruktury, co warunkuje ich pełny udział w życiu i funkcjonowaniu społeczeństwa. W projekcie założenia kompleksowego Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej powinny również znaleźć się rozwiązania związane z dostępnością i czytelnością informacji, to jest oprócz zastosowanej czytelnej identyfikacji wizualnej, także sygnalizacja dźwiękowa. Również zastosowanie ścieżek dotykowych[8] oraz pasów ostrzegawczych powinno zostać zaplanowane w projekcie wykonawczym, zarówno jeśli chodzi o zewnętrzną część, jak i wnętrze obiektu dworca.

1.4.

Zastosowanie materiałów i rozwiązań w odniesieniu do relacji historia - współczesność.

Przestrzeń architektoniczna oddziałuje na użytkownika nie tylko poprzez samą formę czy zastosowane w niej funkcje. Na samopoczucie, zachowanie czy odczuwanie osoby korzystającej z danego obiektu ma także wpływ materiał użyty do wykończenia wnętrza, kolorystyka, światło naturalne, oświetlenie sztuczne, które w nieoceniony sposób mogą budować klimat wnętrza.

Mimo, iż obiekt nie jest objęty ochroną konserwatorską, projektując, chciałam w dużym stopniu utrzymać charakter materiałowy budynku w przeszłości. Elewacja została zachowana w cegle. Nowo zaprojektowanym elementem obiektu jest hol wejściowy, zaplanowany jako mocno zaakcentowana bryła z detalem w elewacji w formie pionowych, zagłębionych i rytmicznie rozstawionych płaszczyzn w elewacji. Bryła pokryta została nowoczesnym tynkiem elewacyjnym w kolorze grafitowym, dach jest pokryty blachą.

8 https://www.pfon.org/images/dodatki/201505_koleje.pdf

Całość miała tworzyć wrażenie jednolitej formy. Punktem wyjścia do idei projektowej dworca Pomorzany było stworzenie bryły w centralnej części obiektu jako formy współczesnej kontrastującej i dzielącej dwa zachowane skrzydła. Ze względu na duże zmiany poczynione przez kolejnych, powojennych użytkowników, a co za tym idzie utratę charakteru obiektu, została podjęta decyzja o zastosowaniu zmian zarówno w elewacji zachodniej, jak i wschodniej. Elewacje północna oraz południowa zostały zachowane pod względem historycznym w największym stopniu, z niewielkimi zmianami na parterze obiektu w otworach okiennych. Szerokość otworów na poziomie parteru oraz wielkość otworów znajdujących się na kondygnacji 1 zostały dostosowane do oryginalnych, rozrysowanych na elewacjach, uzyskanych z Archiwum Państwowego w Szczecinie. Jedyną zmianą na poziomie parteru było zaprojektowanie okien do posadzki w celu doświetlenia głównej części budynku czyli holu wejściowego. Stolarka okienna i drzwiowa została zmieniona na kolor antracyt. Elewacja zachodnia przybrała kształt dużego, przyciemnionego przeszklenia. Część elewacji po przeciwnej stronie stanowi układ kwadratowych przeszkleń. W zaprojektowanej przestrzeni w tej części obiektu znajdują się strefy z toaletami na poziomie każdej kondygnacji, dlatego też była możliwość zastosowania tego typu kompozycji. Wnętrze dworca zostało zaprojektowane w taki sposób, aby nowa forma głównego wejścia miała charakter współczesny, natomiast zachodnia i wschodnia część obiektu utrzymały charakter historyczny, przejawiający się w doborze materiałów wykończeniowych.

Jeśli chodzi o zastosowanie materiałów i rozwiązań projektowych mogłabym z powodzeniem zgodzić się z radą, którą dawał swoim studentom duński architekt P.V. Jensen-Klint w 1919 roku, a konkluzję z niej płynącą wykorzystać w projektowaniu detali i używaniu materiałów również dzisiaj. Przecież nie od dziś wiadomo, że styl tworzą materiały, przedmiot, czas i człowiek.

Stosując cegły czerwoną lub żółtobiałą, wykorzystujcie jej liczne możliwości. Nie korzystajcie z formowanych cegieł albo przynajmniej czyńcie to rzadko. Nie naśladujcie detali, czy to klasycznych, czy gotyckich. Twórzcie je sami ze swojego materiału. Nie wierzcie, że tynk to materiał budowlany i uśmiechajcie się, gdy profesor wam mówi, że farba to także materiał. Jeśli kiedykolwiek przyjdzie wam zbudować dom z granitu, pamiętajcie, że to cenny kamień, a jeśli żelazobeton stanie się materiałem budowlanym, spocznijcie, póki nie znajdziecie dla niego nowego stylu.[9]

Według Steen Eiler Rasmussen można przyjąć zasadę, że materiałom, które cechują się słabymi efektami fakturowymi, pomaga rzeźbienie powierzchni, podczas gdy materiały wysoko jakościowe zniosą gładkie powierzchnie, a nawet będą wyglądać najkorzystniej bez dodatkowych reliefów. Mogłabym te stwierdzenia odnieść do zastosowanych przeze mnie materiałów w elewacji projektowanego obiektu. Pozostawiony został materiał, jakim jest cegła, bez ozdobników, natomiast „rozrzeźbioną" powierzchnię ceglanej elewacji przerywa w środku grafitowa, monumentalna forma, która na swojej powierzchni posiada pionowe zagłębienia, zaprojektowane do określonej wysokości, tak, aby umieścić informację na temat nazwy dworca oraz logotyp Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Materiały stosowane w architekturze obiektów użyteczności publicznej są nacechowane nie tylko wartościami estetycznymi czy wizualnymi, ale przede wszystkim powinny być projektowane według ich przewodności cieplnej i trwałości. Dlatego też w projekcie obiektu dworcowego w dwóch częściach budynku zastosowana została przeze mnie posadzka drewniana, która była niegdyś oryginalnie zaprojektowana. Posadzka drewniana, jako materiał występujący w budynku od zawsze, ma sprawiać wrażenie ciepła i pewnego zaproszenia do przestrzeni, która pełni w tych miejscach funkcje mniej związane z podróżą, a bardziej z rekreacją. Cegła od bardzo dawna była szeroko stosowana w projektach architektury. Ponieważ istnieje wiele jej rodzajów oraz używanych do nich spoin, istnieje też wiele rezultatów ich zastosowania i nieskończona ilość możliwości ich łączenia. Materiałem tym można również osiągnąć efekt nieregularności i zmienności, jak pisze w swojej książce Alain de Botton pt. „Architektura szczęścia":

[...] przyjemnie skomplikowany efekt można również osiągnąć, posługując się cegłą, wapieniem, marmurem, spatynowana miedzią, drewnem i betonem - materiałami z pozoru nieco surowymi, prymitywnymi, ponieważ w każdym z nich wciąż działa ograniczony i nieokiełznany żywioł. Kiedy jednak porządek zostaje nałożony na tak witalne materiały, kiedy duch staje w szeregu z logiką, można oczekiwać, że z tego mariażu zrodzi się piękno [...].

Posadzki drewniane, deski, z których są złożone i emanująca z nich bardzo często niedoskonałość, potęgują uczucie przyjemności i ciepła. Złożoność przejawiająca się w formie tych wypaczeń i wklęsłości mimo wszystko dodaje im wdzięku, ponieważ przy ułożeniu ich i wpisaniu w szereg równoległych linii, tworzą spójną całość. Zastosowanie naturalnego drewna we wnętrzu może powodować również wrażenie ożywiającego napięcia między porządkiem i chaosem, które przejawiają się przede wszystkim w doborze materiałów przez architekta.

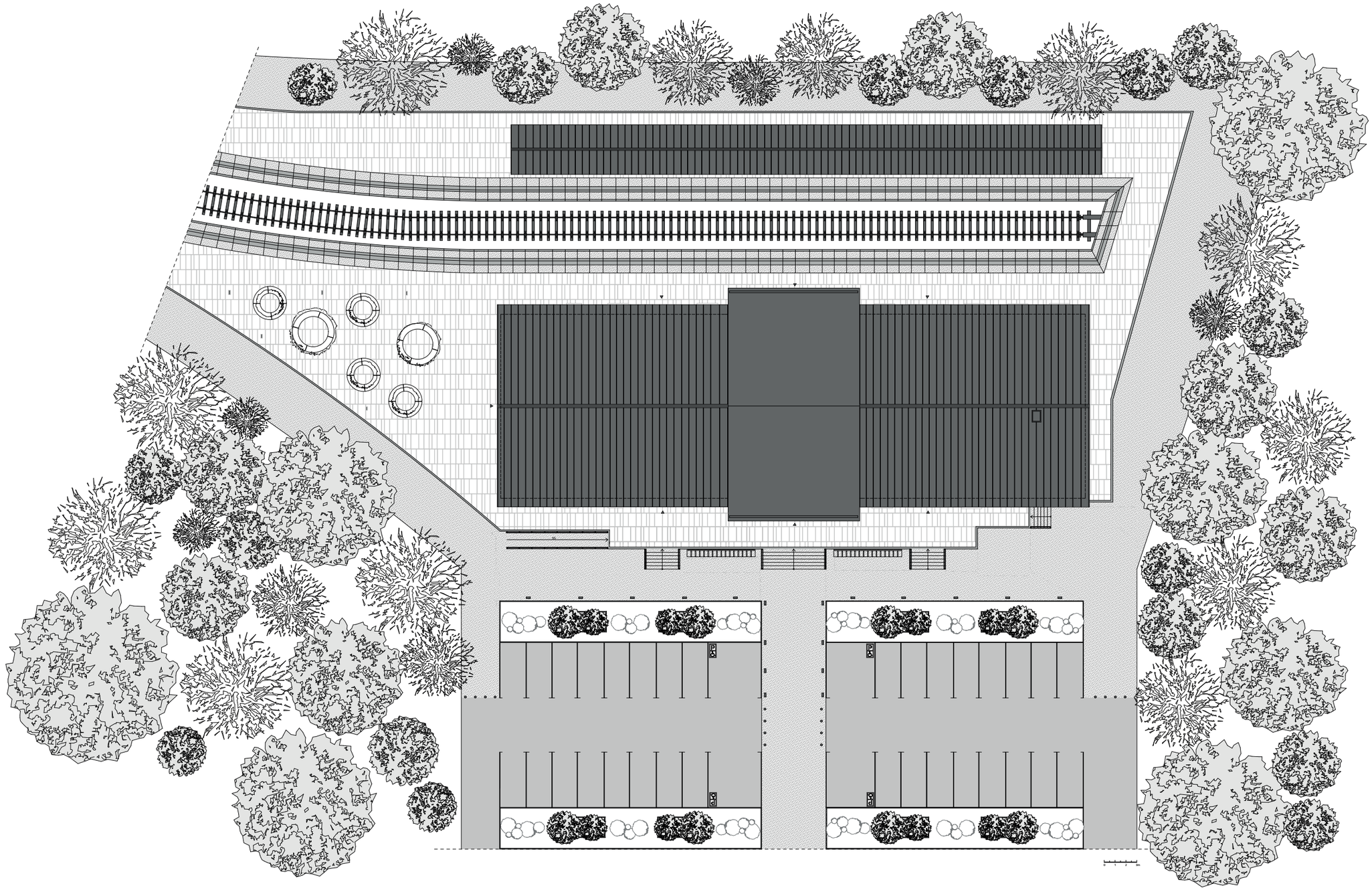
9 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.

2.

Część rysunkowa

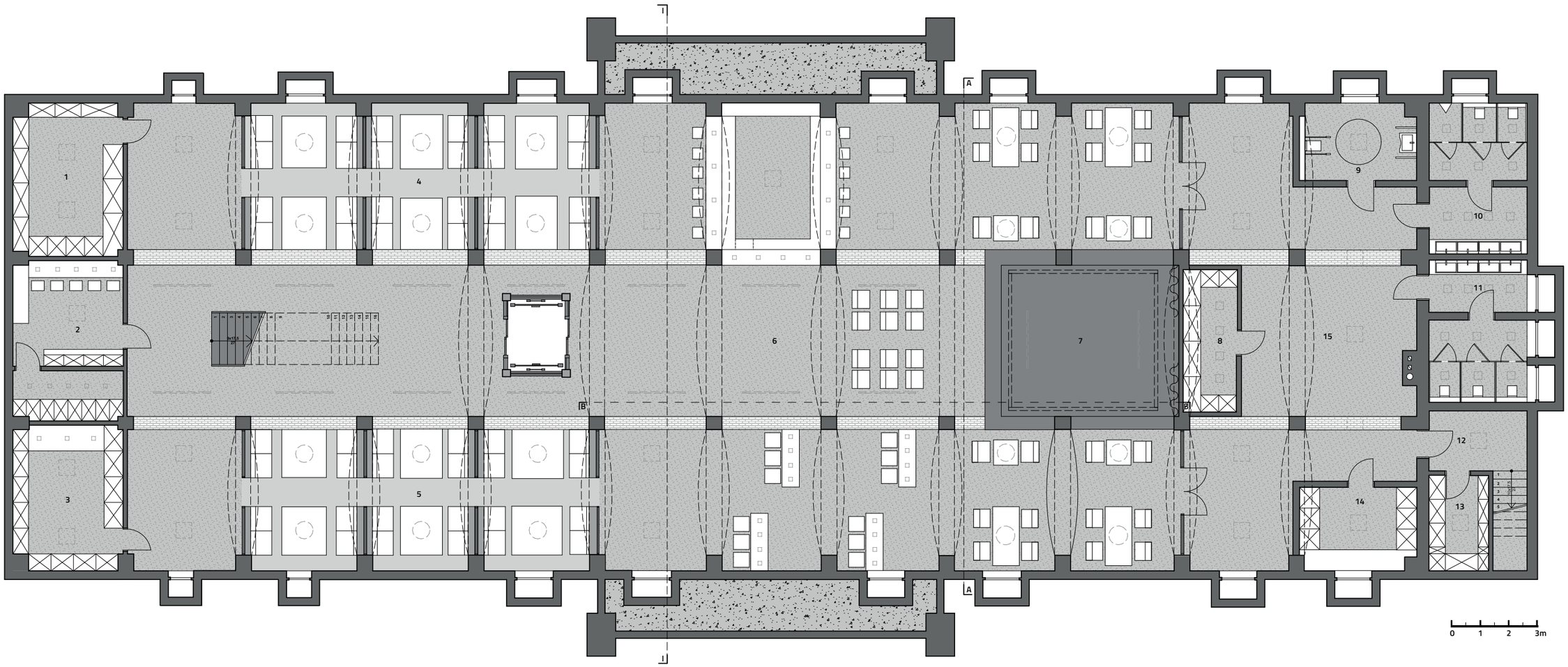
2.1.

Rysunek sytuacyjny



2.2.

Rzut kondygnacja -1.

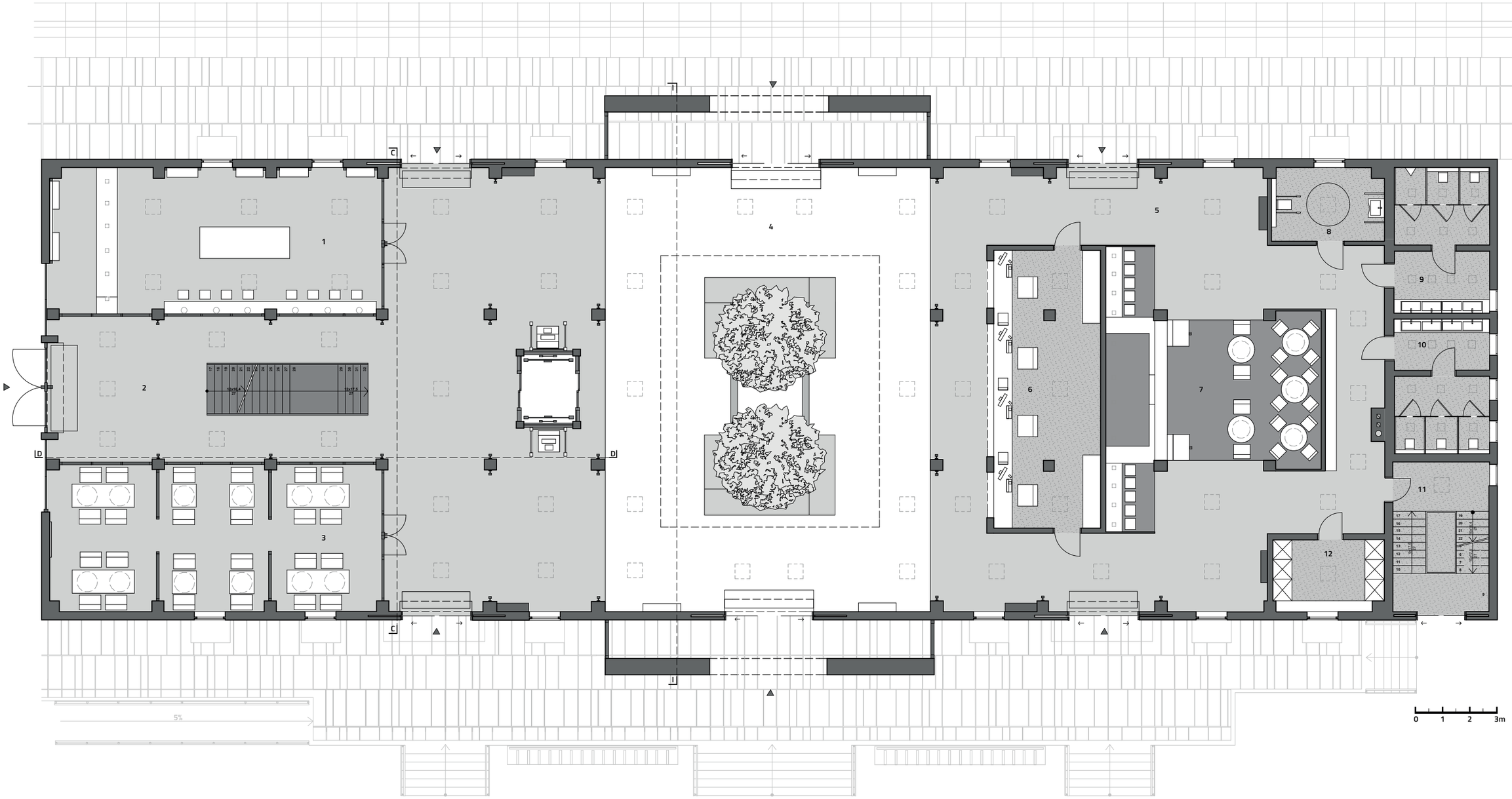


NR	POMIESZCZENIE	POSADZKA	POWIERZCHNIA
1.	magazyn baru	mikrocement komórkowy	20,7 m²
2.	pomieszczenie socjalne	mikrocement komórkowy	21,8 m²
3.	magazyn galerii	mikrocement komórkowy	20,4 m²
4.	loże	drewno/cegła posadzkowa	70 m²
5.	loże	drewno/cegła posadzkowa	67 m²
6.	komunikacja i główna przestrzeń z barem	mikrocement/ cegła posadzkowa	486,6 m²
7.	scena	mikrocement komórkowy	43 m²
8.	magazyn sceny	mikrocement komórkowy	11 m²
9.	WC dla osób niepełnosprawnych	mikrocement komórkowy	11 m²
10.	WC męski	mikrocement komórkowy	18,3 m²

NR	POMIESZCZENIE	POSADZKA	POWIERZCHNIA
11.	WC damski	mikrocement komórkowy	15,3 m²
12.	klatka schodowa ewakuacyjna	mikrocement komórkowy	11,3 m²
13.	magazyn na środki czystości	mikrocement komórkowy	6,9 m²
14.	centrala wentylacyjna	mikrocement komórkowy	12,6 m²
15.	komunikacja do toalet i pomieszczeń technicznych	mikrocement komórkowy	96,2 m²

2.3.

Rzut kondygnacja 0.

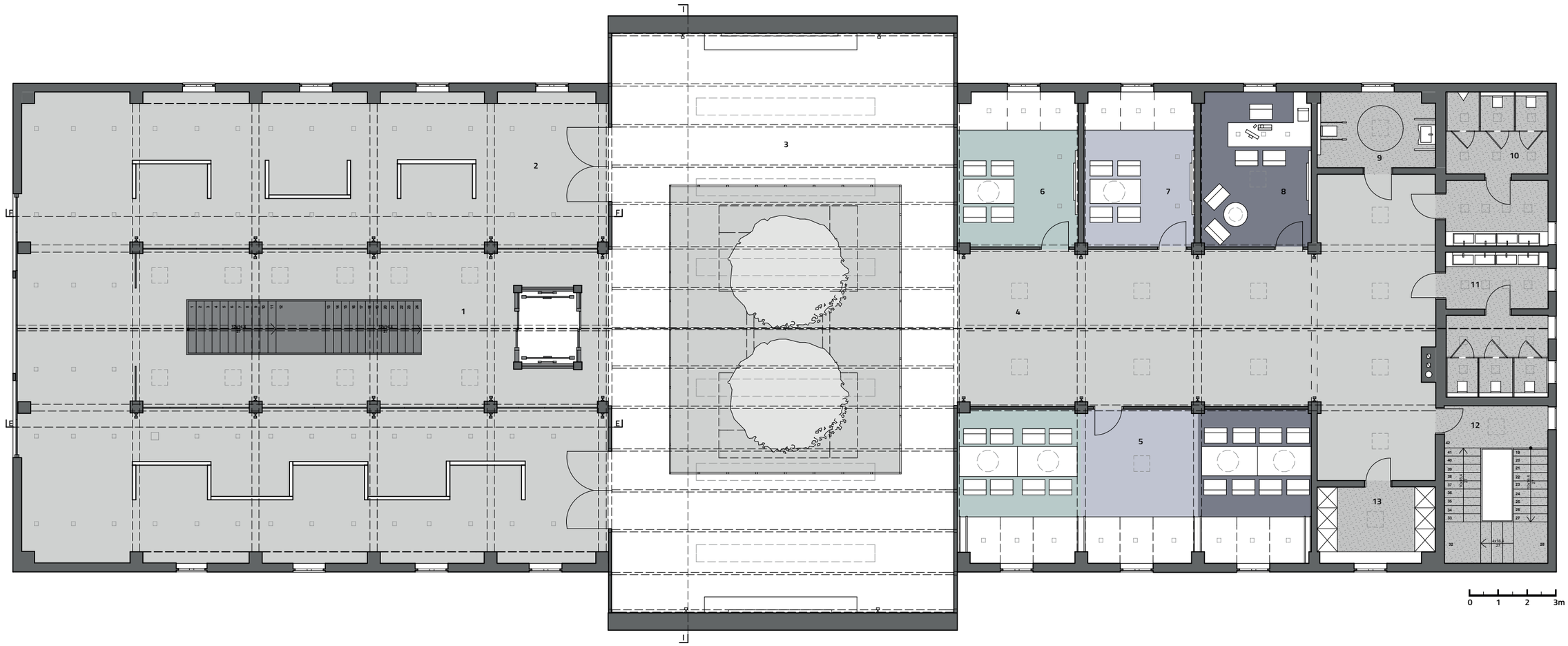


NR	POMIESZCZENIE	POSADZKA	POWIERZCHNIA
1.	sklep z prasą i kawą	drewno	67 m²
2.	komunikacja do schodów/windy/holu głównego	drewno	203 m²
3.	poczekalnia	drewno	71,5 m²
4.	hol główny	lastriko	195 m²
5.	komunikacja do kas/toalet/kawiarni/ pomieszczeń technicznych/szafek	drewno	150 m²
6.	kasy/informacja	mikrocement komórkowy	46,4 m²

NR	POMIESZCZENIE	POSADZKA	POWIERZCHNIA
7.	kawiarnia	mikrocement komórkowy	55,2 m²
8.	WC dla osób niepełnosprawnych	mikrocement komórkowy	11,5 m²
9.	WC męski	mikrocement komórkowy	18,5 m²
10.	WC damski	mikrocement komórkowy	18,6 m²
11.	klatka schodowa ewakuacyjna	mikrocement komórkowy	19,5 m²
12.	centrala wentylacyjna	mikrocement komórkowy	10,5 m²

2.4.

Rzut kondygnacja 1.

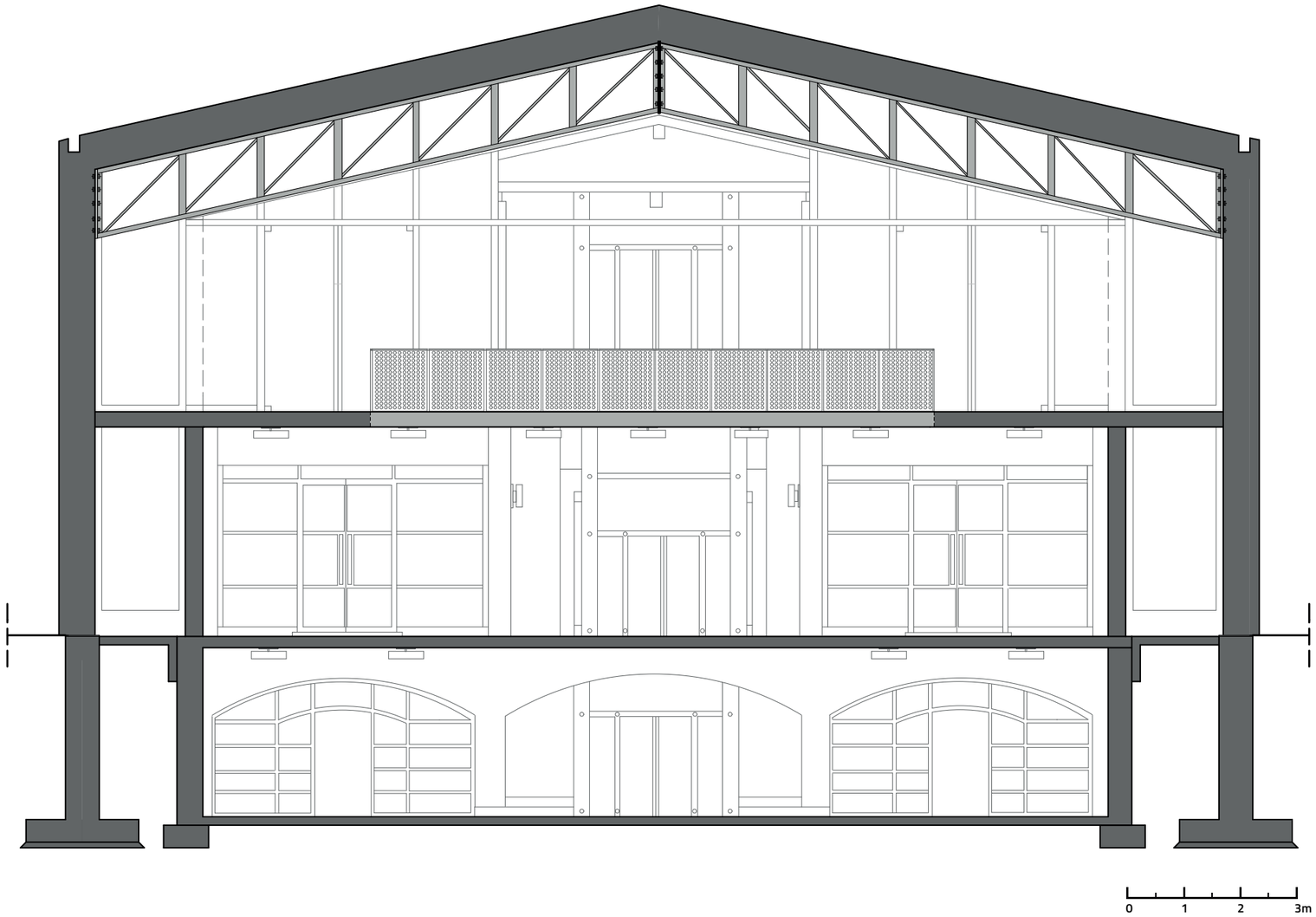


NR	POMIESZCZENIE	POSADZKA	POWIERZCHNIA
1.	komunikacja do schodów/windy	drewno	91,8 m²
2.	galeria	drewno	245,8 m²
3.	antresola	lastriko	156,5 m²
4.	komunikacja do biur/cowork/toalet/ klatki schodowej ewakuacyjnej/ pomieszczeń technicznych	drewno	109,7 m²
5.	przestrzeń coworkingowa 1	lastriko	68 m²
6.	przestrzeń coworkingowa 2	lastriko	22,8 m²
7.	przestrzeń coworkingowa 3	lastriko	22,8 m²

NR	POMIESZCZENIE	POSADZKA	POWIERZCHNIA
8.	biuro dworca	lastriko	22,8 m²
9.	WC dla osób niepełnosprawnych	mikrocement komórkowy	11,3 m²
10.	WC męski	mikrocement komórkowy	19,7 m²
11.	WC damski	mikrocement komórkowy	19,6 m²
12.	klatka schodowa ewakuacyjna	mikrocement komórkowy	21,7 m²
13.	centrala wentylacyjna	mikrocement komórkowy	12,6 m²

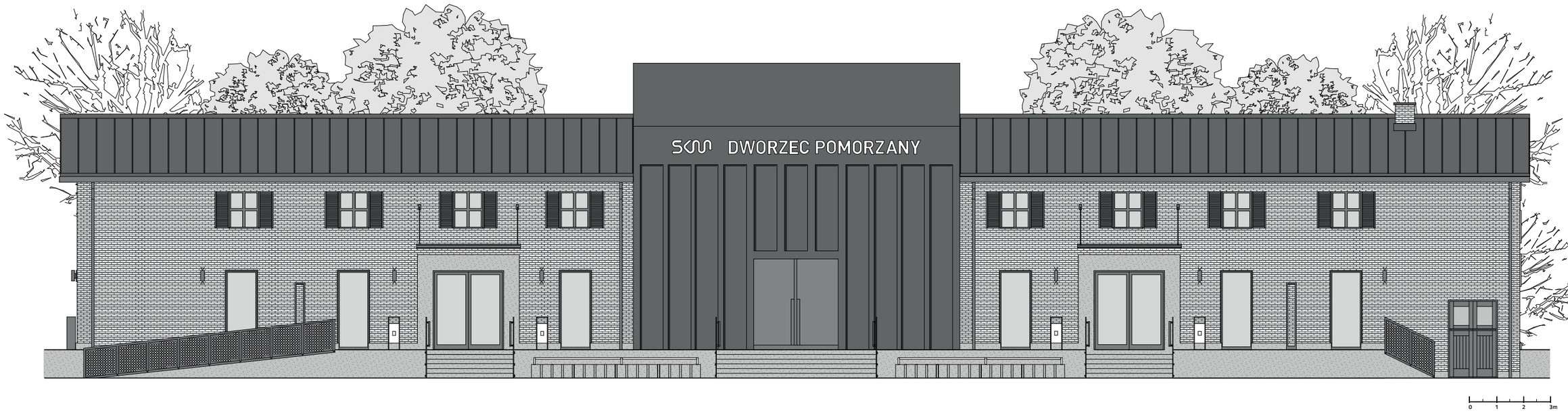
2.5.

Przekrój I-I



2.6.

Elewacja północna



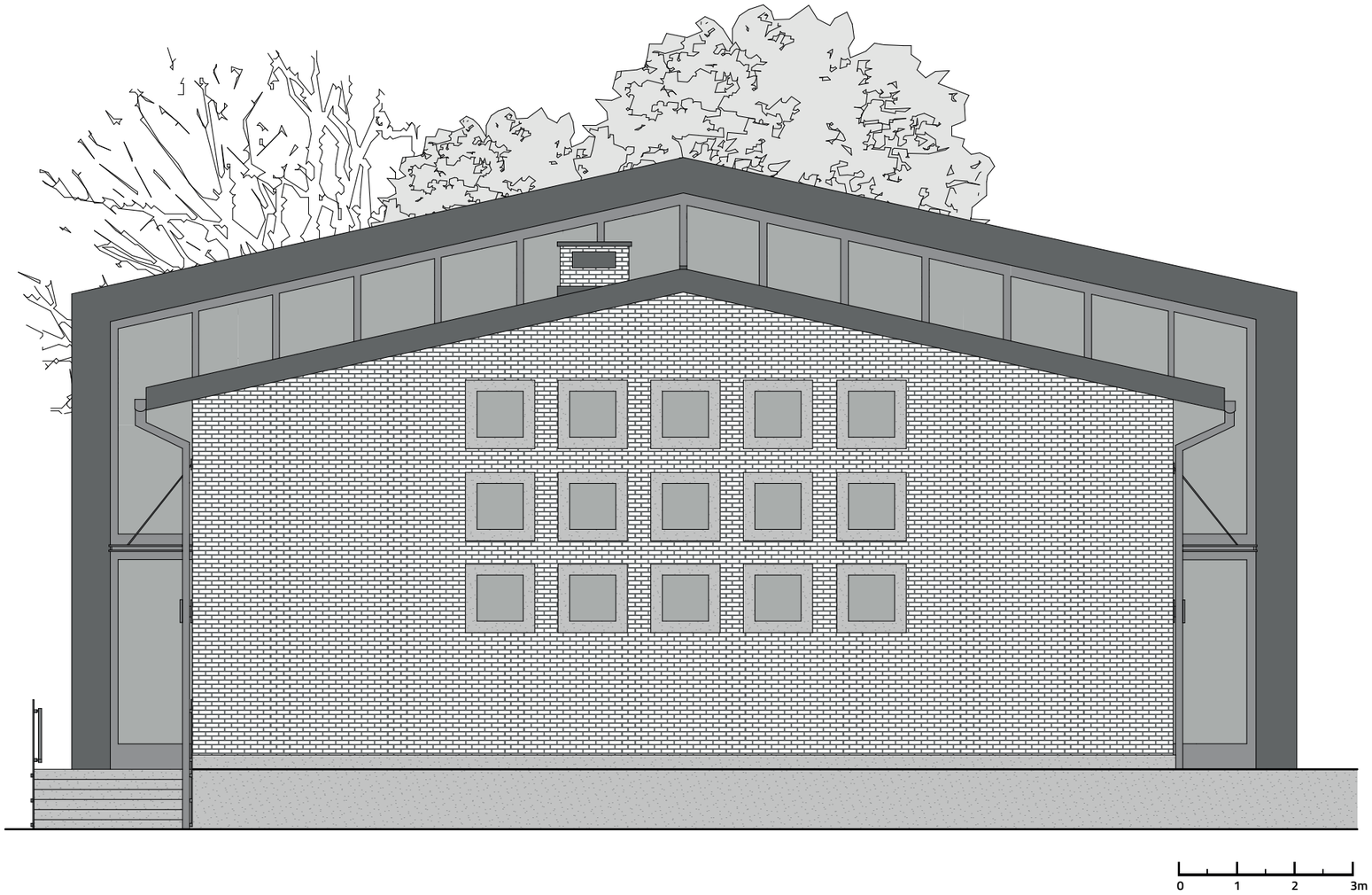
2.7.

Elewacja Południowa



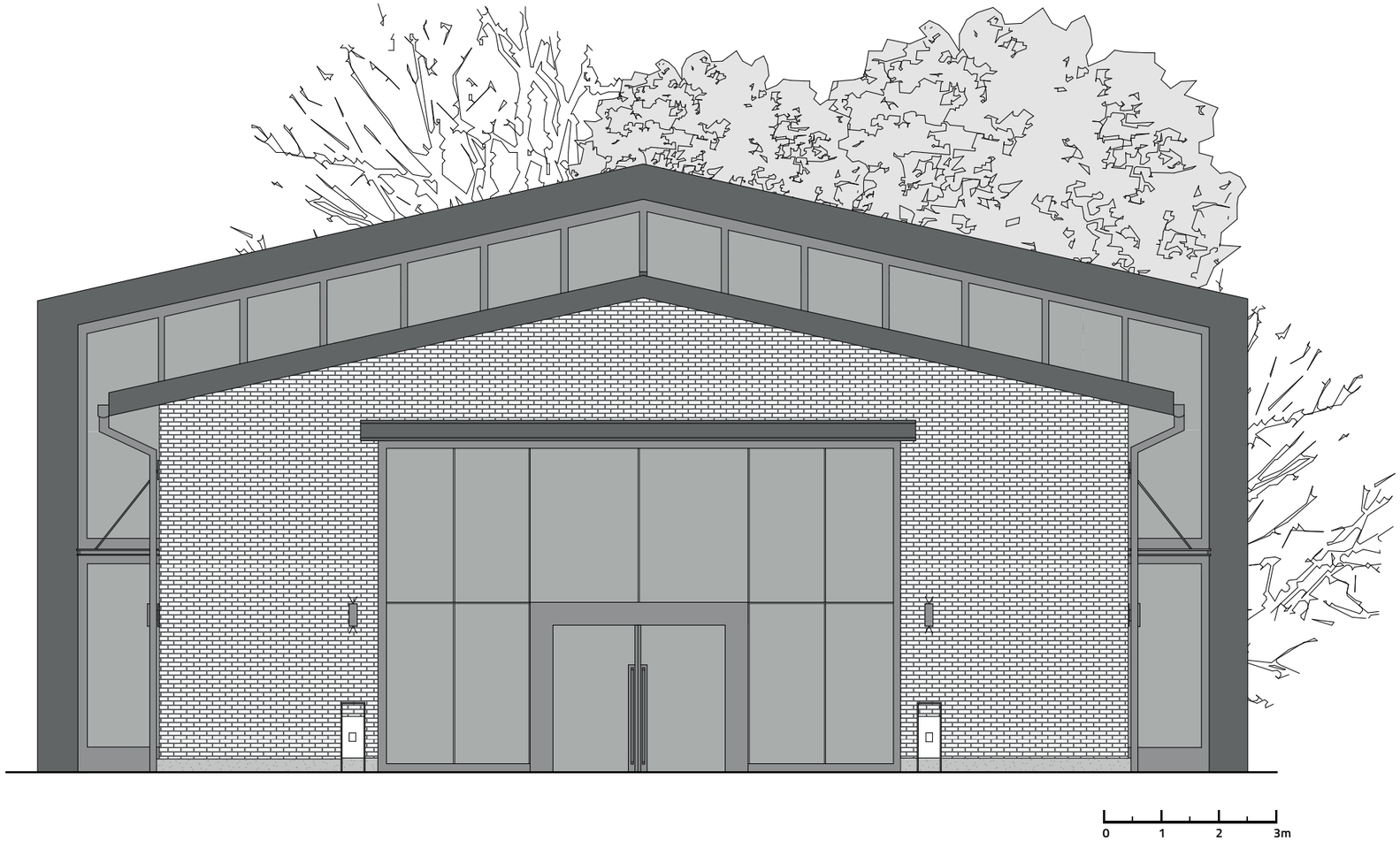
2.8.

Elewacja wschodnia



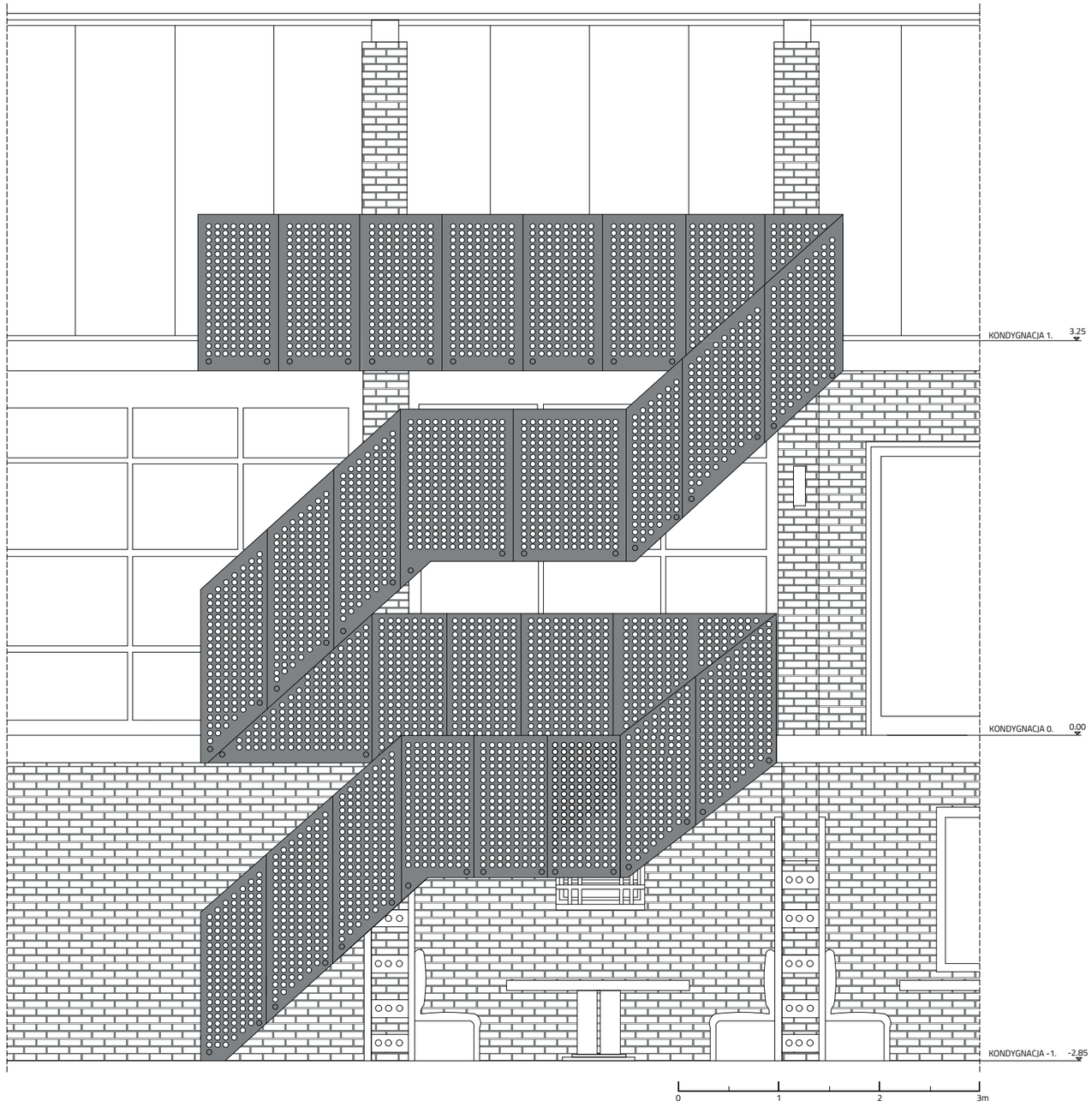
2.9.

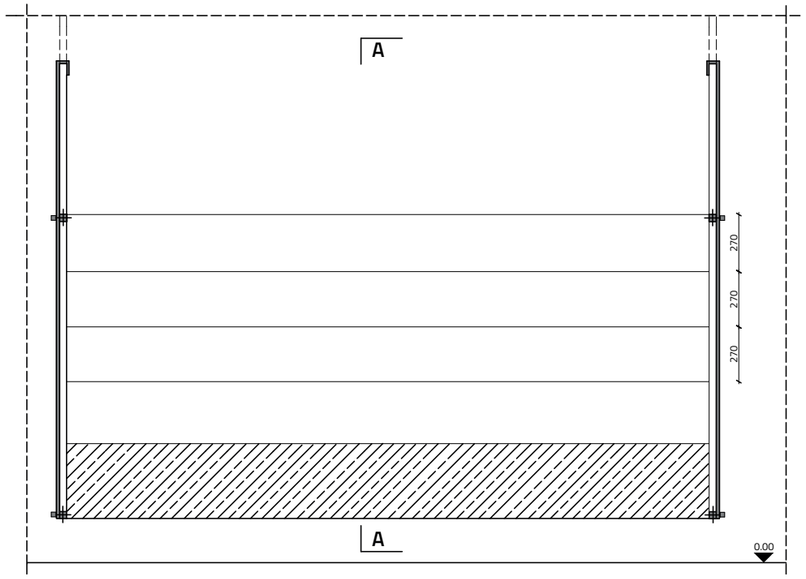
Elewacja zachodnia



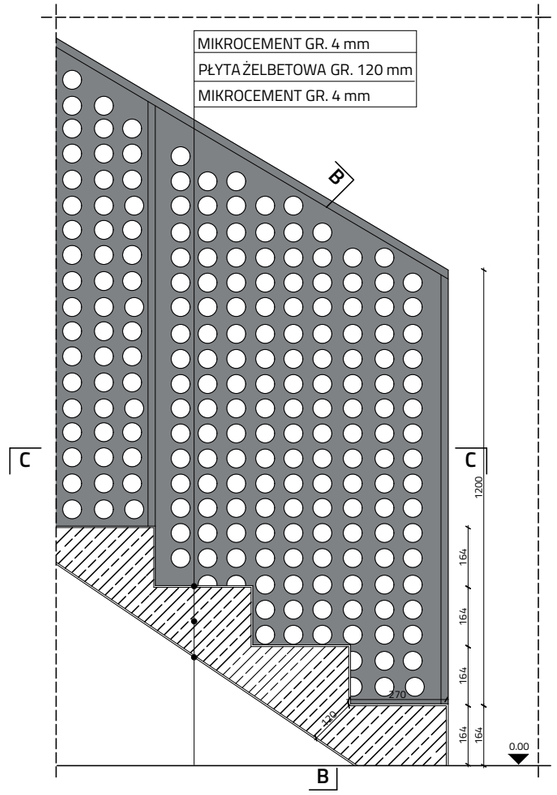
2.10.

Rysunek detalu schodów

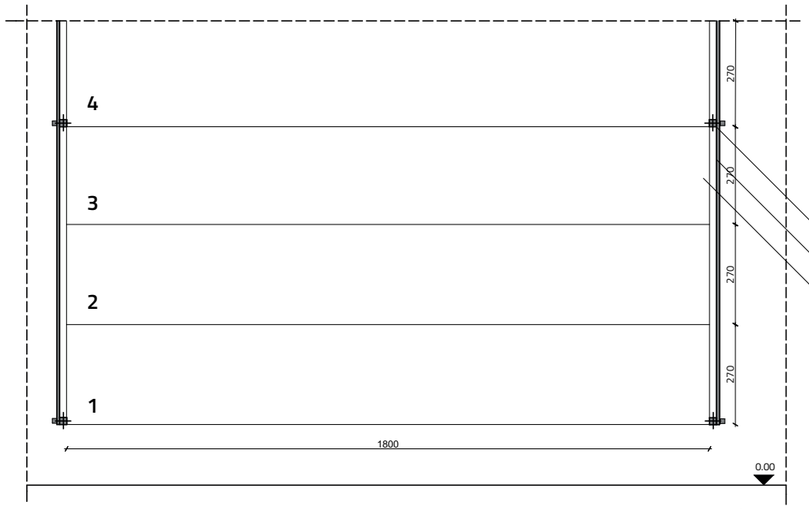




PRZEKRÓJ B-B



PRZEKRÓJ A-A



PRZEKRÓJ C-C

SCHODY ŻELBETOWE PŁYTOWE, WYKOŃCZONE MIKROCEMENTEM O GRUBOŚCI 4 mm. BALUSTRADA WYKONANA Z ALUMINIUM PERFOROWANEGO MALOWANEGO NA CZARNO O GRUBOŚCI 6 mm, MONTOWANA DO PŁYTY ŻELBETOWEJ SCHODÓW ZA POMOCĄ SŁUPKÓW ALUMINIOWYCH O WYMIARACH 20x20 mm. ZASTOSOWANO POCHWYT Z PROFILU ALUMINIOWEGO MALOWANEGO NA CZARNO O WYMIARACH 50x50 mm.

PROFIL ALUMINIOWY 20x20mm

ALUMINIUM PERFOROWANE 6mm

STOPNICA- MIKROCEMENT KOMÓRKOWY 4mm

3.

Część graficzna

3.1.

Wizualizacje bryły zewnętrznej budynku



Ilustracja 11.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 12.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 13.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 14.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



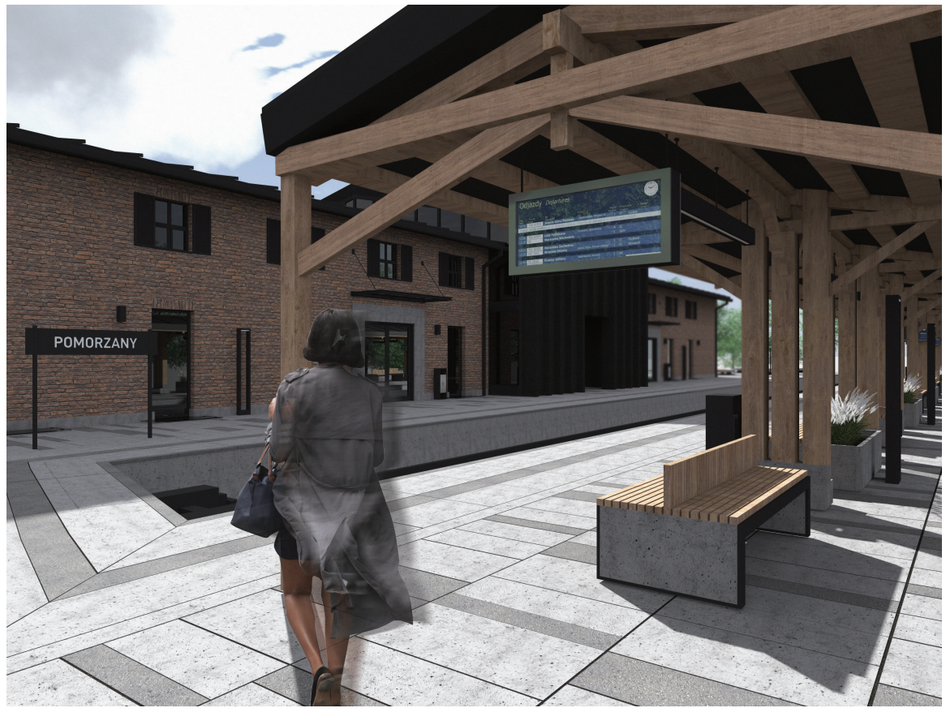
Ilustracja 15.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



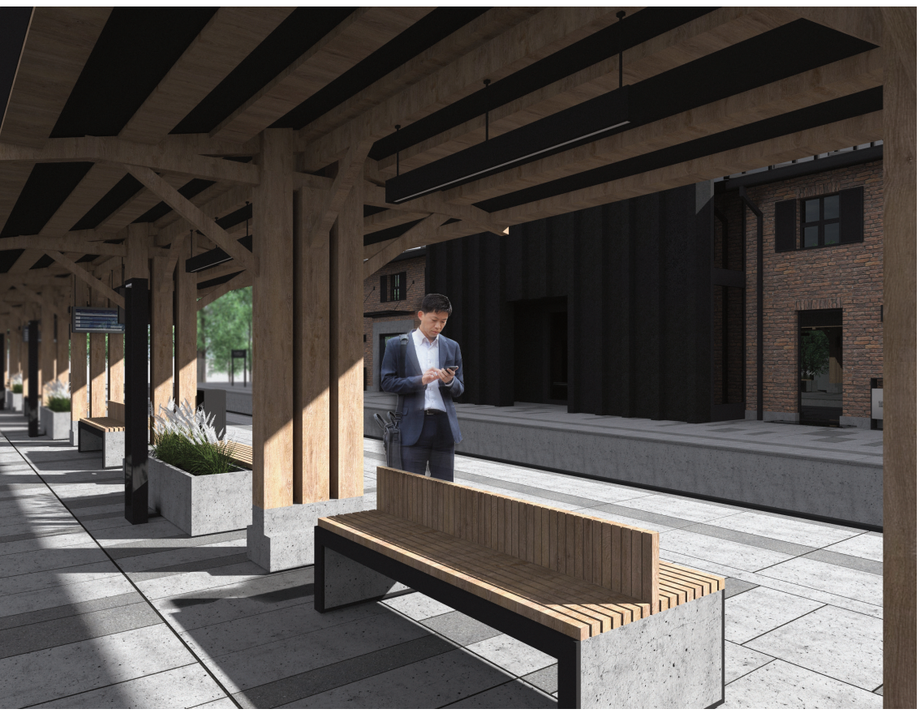
Ilustracja 16.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 17.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



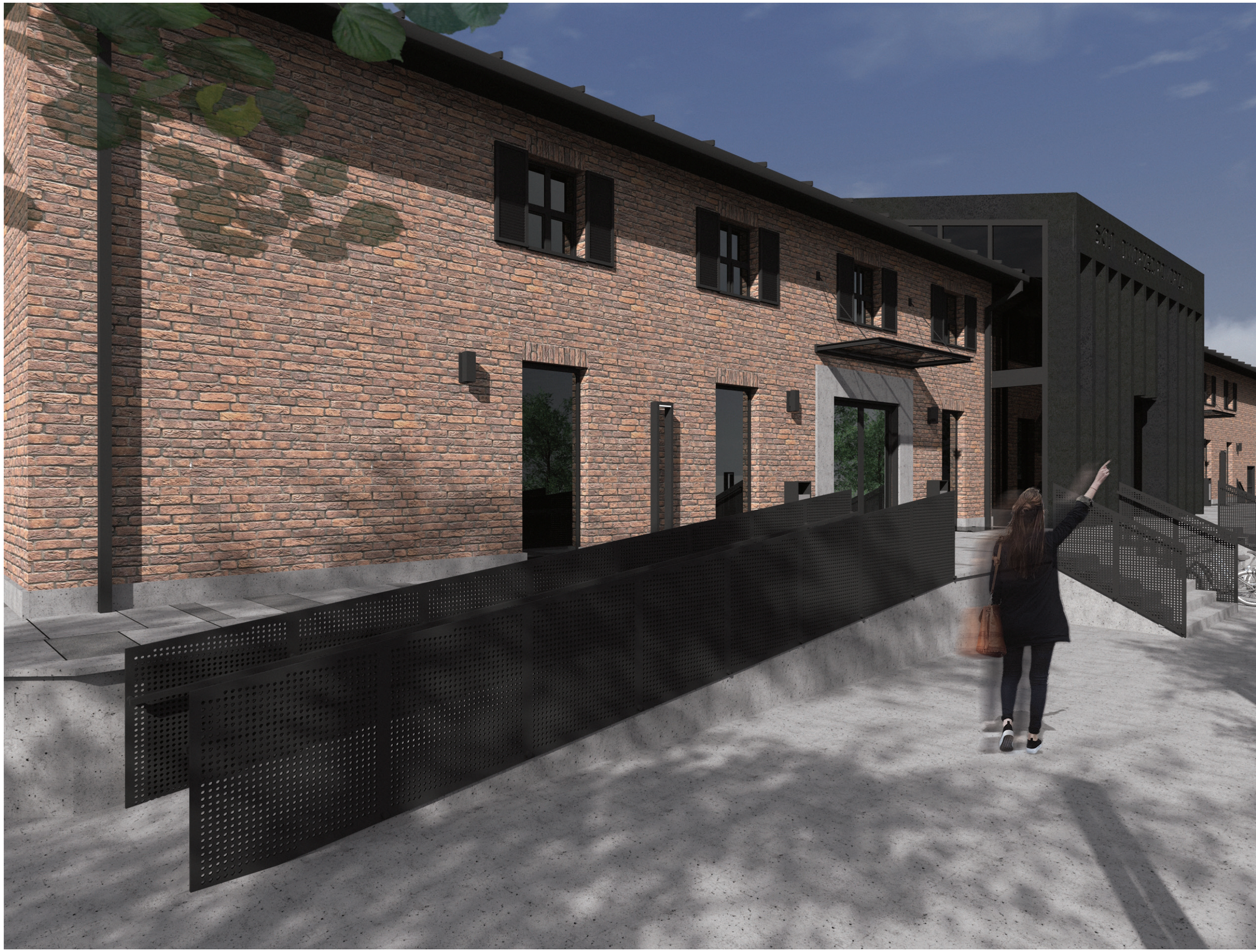
Ilustracja 18.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



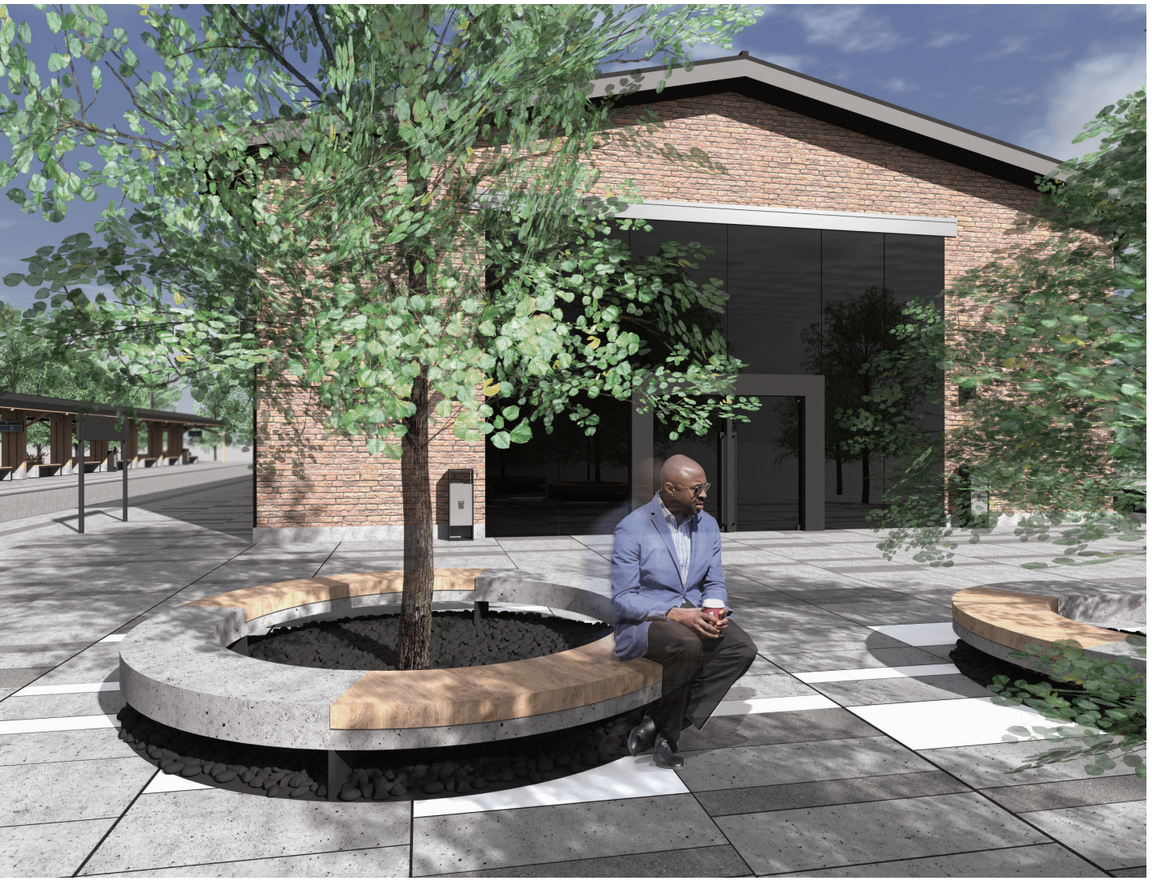
Ilustracja 19.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 20.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



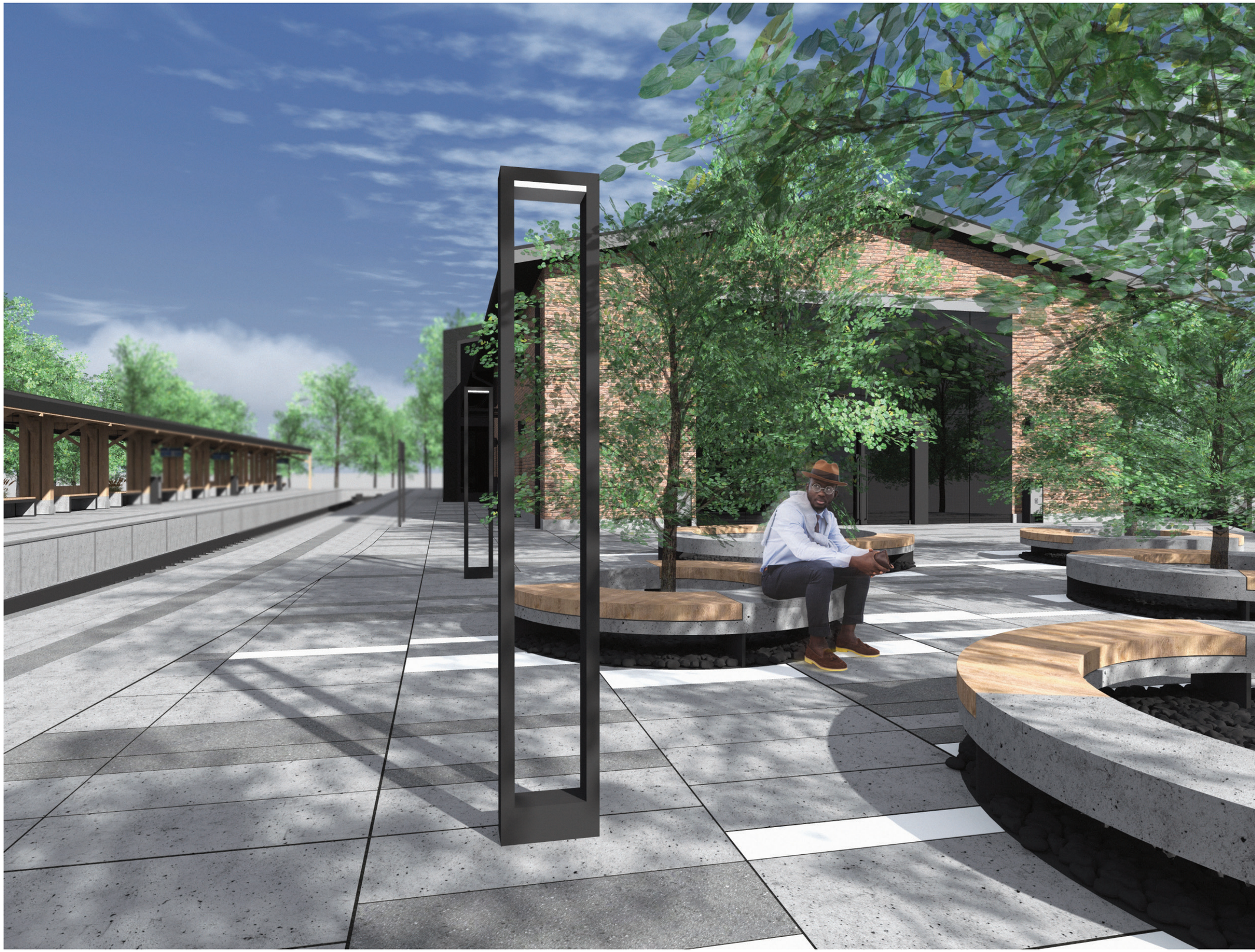
Ilustracja 21.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



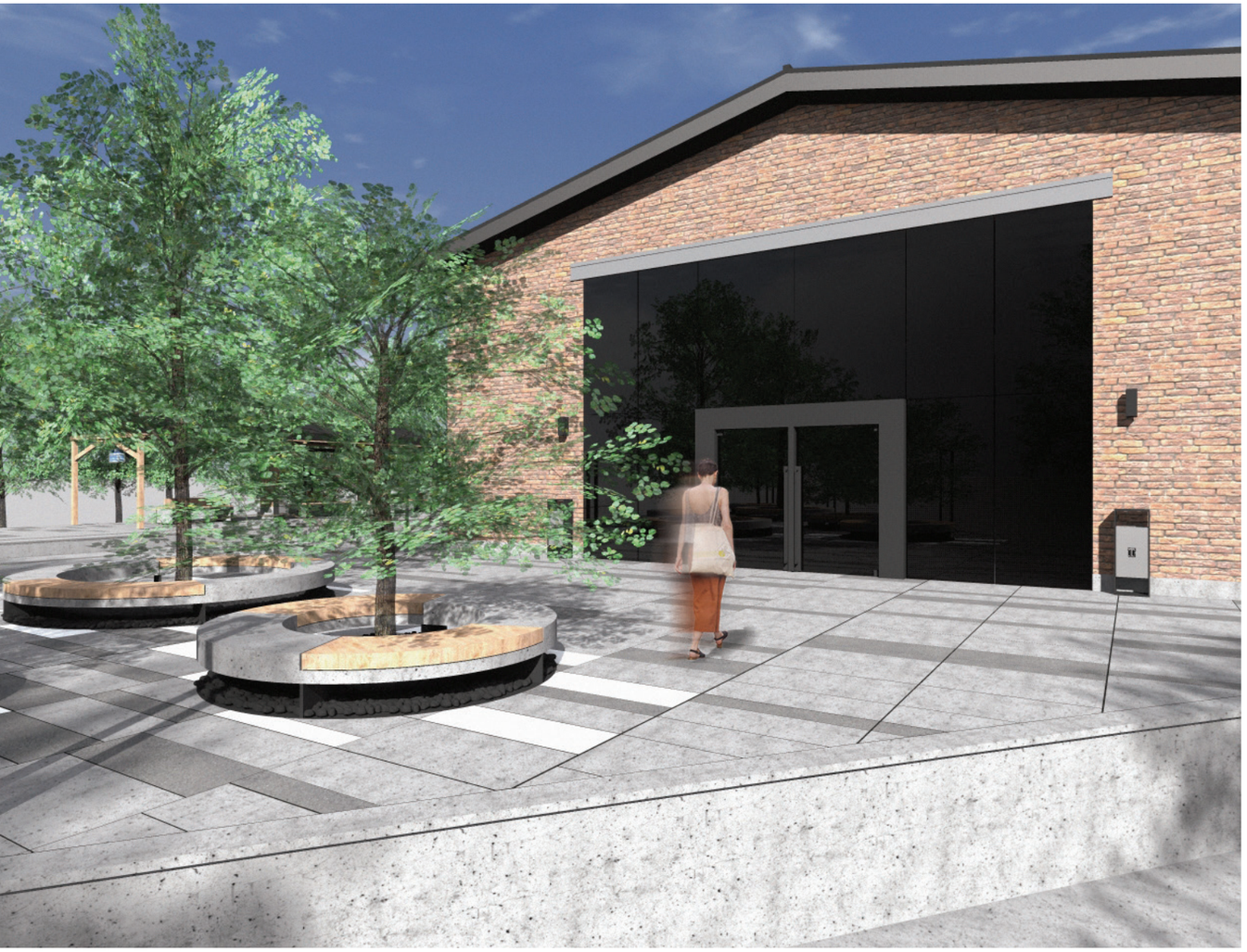
Ilustracja 22.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 23.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 24.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 25.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 26.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 27.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 28.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 29.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 30.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 31.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 32.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 33.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 34.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.

3.2.

Wizualizacje wnętrza budynku



Ilustracja 35.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 36.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 37.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 38.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 39.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 40.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 41.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 42.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 43.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 44.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 45.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 46.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 47.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 48.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 49.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 50.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 51.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 52.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 53.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



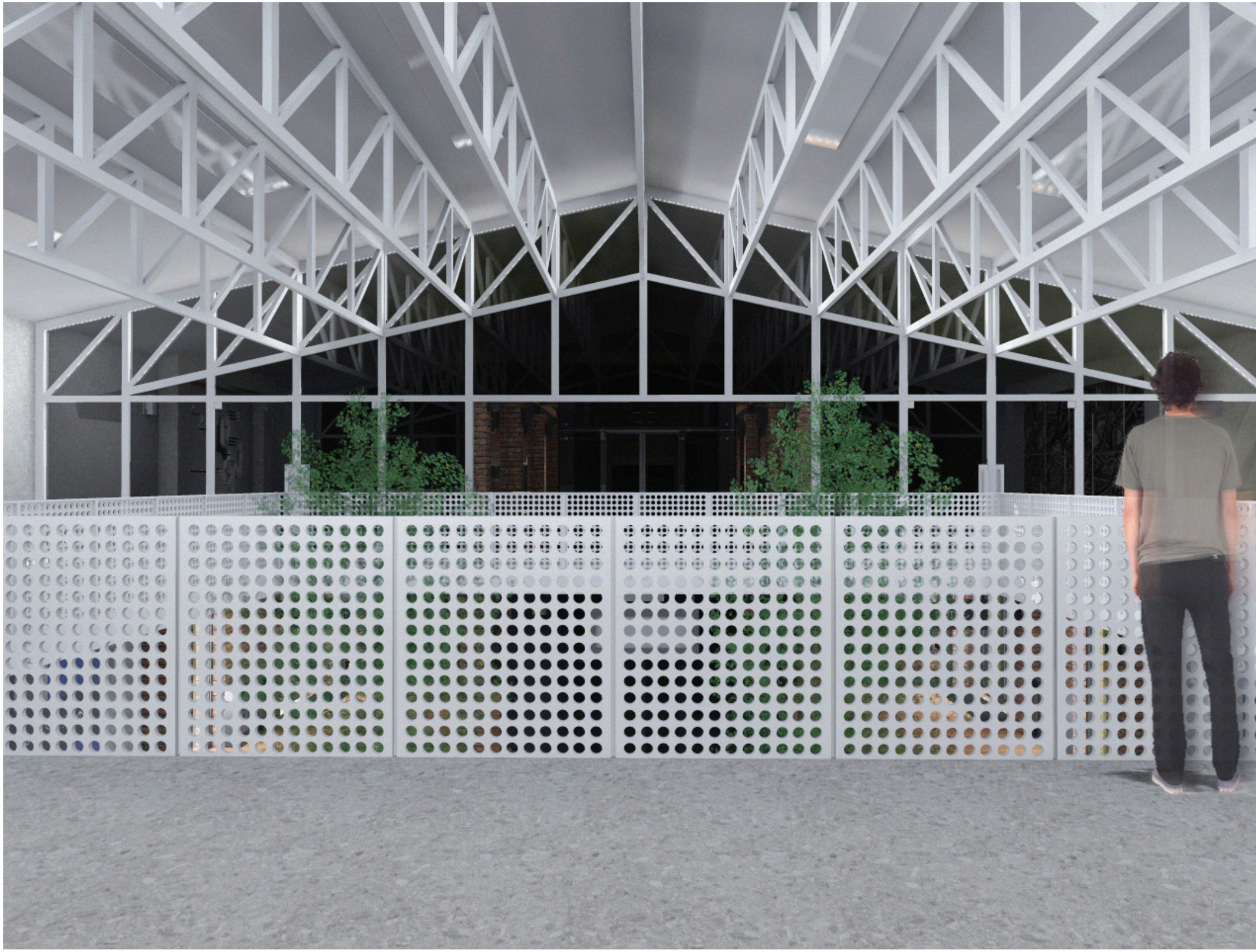
Ilustracja 54.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



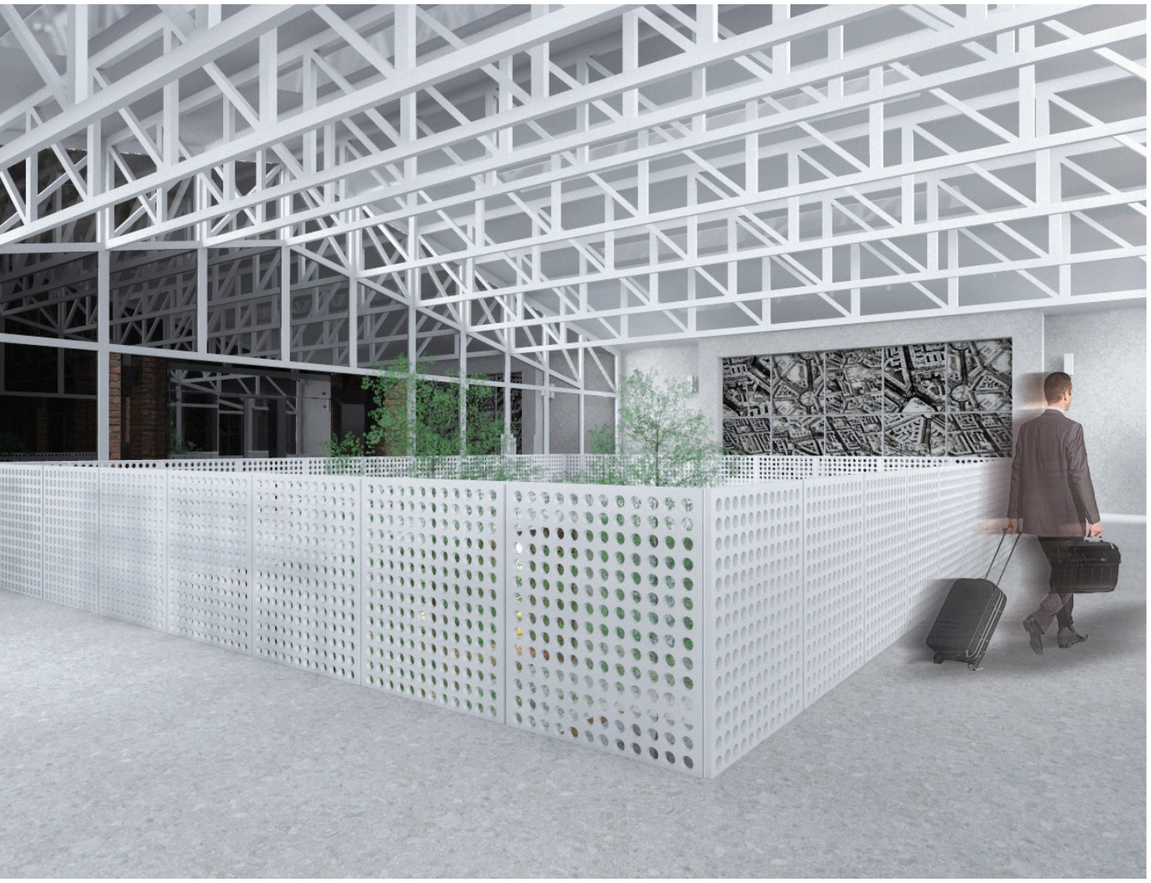
Ilustracja 55.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 56.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 57.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



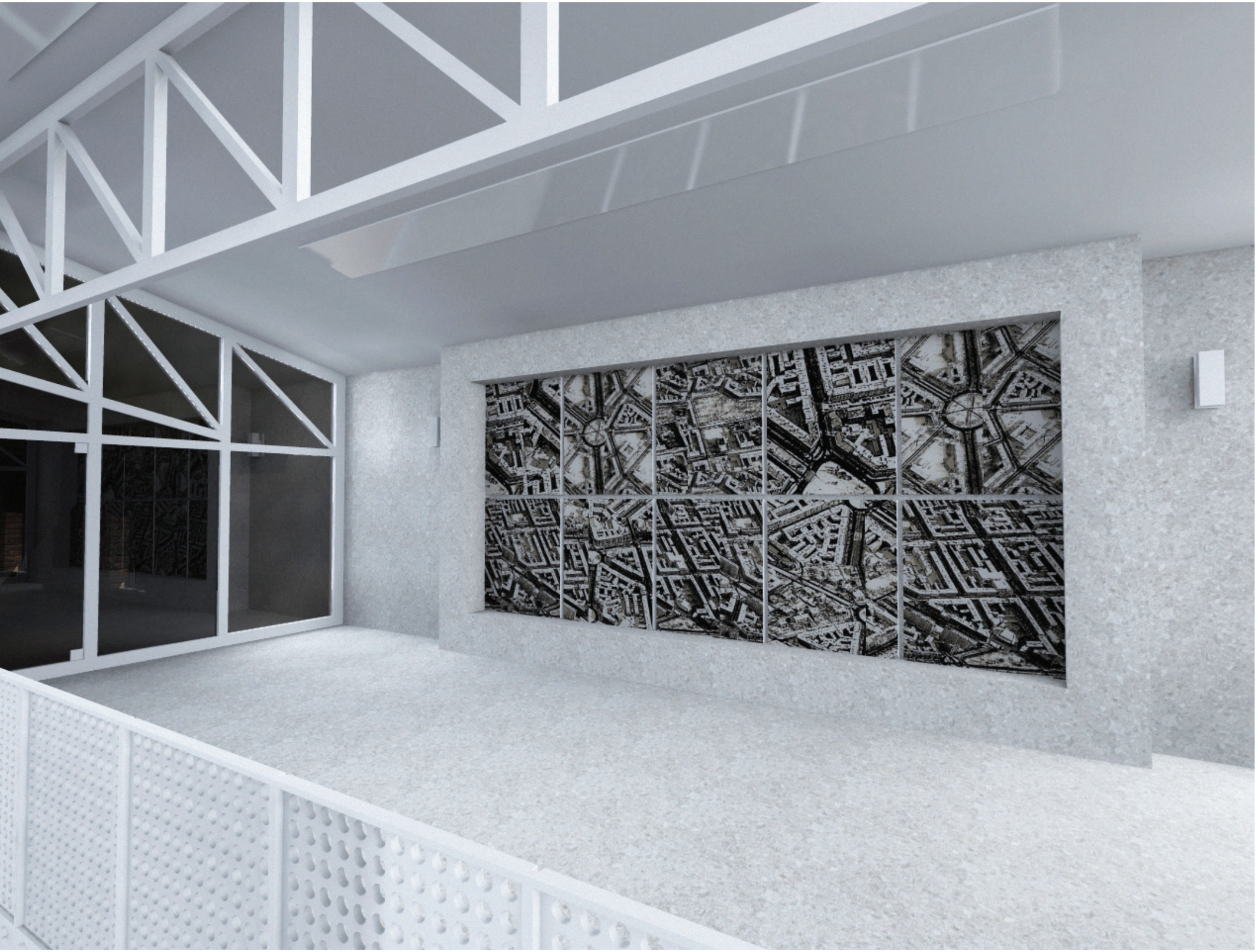
Ilustracja 58.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 59.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 60.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 61.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 62.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



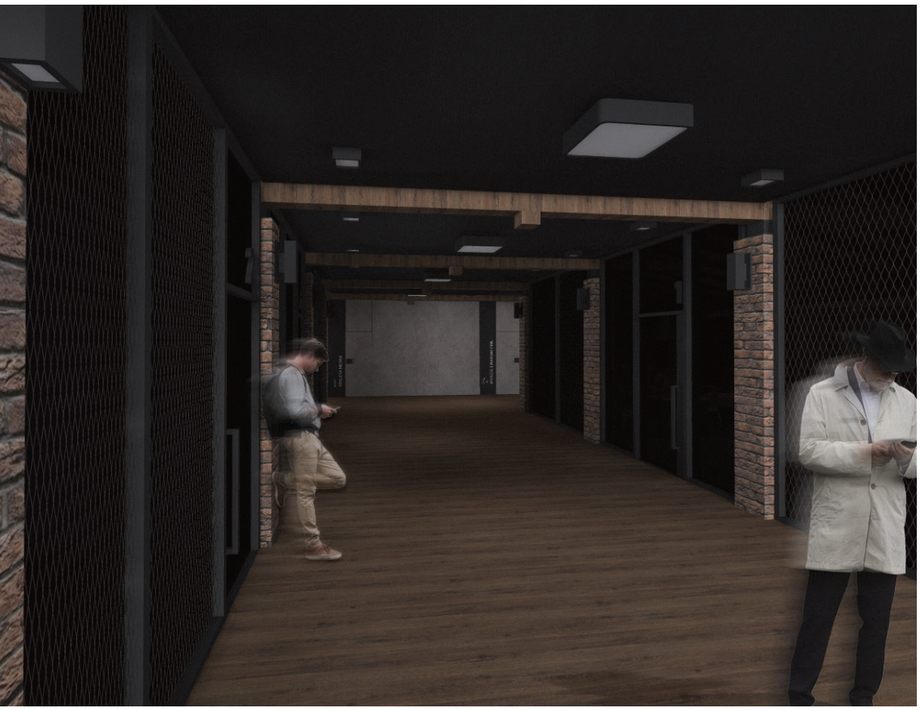
Ilustracja 63.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



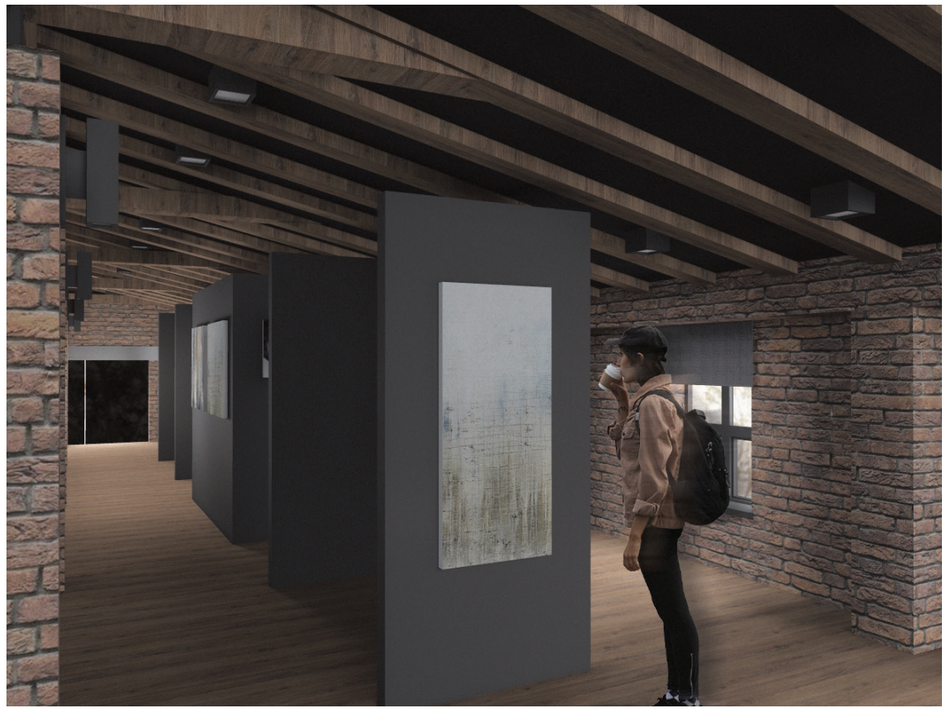
Ilustracja 64.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 65.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 66.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 67.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 68.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 69.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 70.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 71.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.



Ilustracja 72.
Wizualizacja projektowa.
Autor projektu:
Dominika Zawojska.

Dominika Zawojska

Akademia Sztuki w Szczecinie
Wydział Sztuk Wizualnych
Katedra Architektury Wnętrz
i Form Użytkowych

2019