



WOJEWÓDZTWO
KUJAWSKO-POMORSKIE



Dokument został opracowany na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego w ramach projektu INTER-Regio-Rail – Redukcja barier w dostępie do transportu kolejowego. Projekt współfinansowany jest ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, w ramach Programu Europa Środkowa.

Koncepcja rewitalizacji dworca kolejowego w Ciechocinku
wraz z otoczeniem w ramach projektu pn.

“INTER-Regio-Rail - Redukcja barier w dostępie do transportu kolejowego”



autorskie biuro
architektoniczne **abakus**

tel.: (56) 640 28 24
e-mail: biuro@aba-abakus.pl
pracownia: 87-100 Toruń, ul. Jana Mohna 44

autorzy: mgr inż. arch. Leszek Truchel, mgr inż. arch. Aleksandra Truchel-Treder, mgr inż. arch. Andrzej Treder

SPIS TREŚCI

• SPIS TREŚCI	-1-
• WSTĘP I ANALIZA TERENU	-2-
• ROWIĄZANIA - przestrzeń i komunikacja	-3-
• ZAGOSPODAROWANIE TERENU - schemat	-4-
• ZAGOSPODAROWANIE TERENU - schemat alternatywny	-5-
• ZAGOSPODAROWANIE TERENU 1:750	-6-
• ZAGOSPODAROWANIE TERENU - przekrój	-7-
• DWORZEC KOLEJOWY - stan istniejący	-8-
• WARIANT 1 - opis	-9-
• ZESTAWIENIE POMIESZCZEŃ	-10-
• RZUT PIWNIC 1:100	-11-
• RZUT PARTERU 1:100	-12-
• RZUT PIĘTRA 1:100	-13-
• PRZEKROJE 1:100	-14-
• ELEWACJE 1:250	-15-
• WIZUALIZACJA 1	-16-
• WIZUALIZACJA 2	-17-
• WIZUALIZACJA 3	-18-

WSTĘP I ANALIZA TERENU

Niniejsze opracowanie stanowi realizację zamówienia pn. "Konceptja rewitalizacji dworca kolejowego w Ciechocinku wraz z otoczeniem" w ramach projektu INTER-Regio-Rail (Europa Środkowa) - "Redukcja barier w dostępie do transportu kolejowego".

Celem zadania jest:

- rewitalizacja obszaru dworca kolejowego z uwzględnieniem historycznego charakteru obiektu;
- likwidacja barier architektonicznych i innych utrudnień w korzystaniu z dworca kolejowego i autobusowego przez osoby starsze, niepełnosprawne, z wózkami dziecięcymi, podróżnych z większym bagażem, rowerzystów, obcokrajowców;
- polepszenie dostępności obiektu związanej z obsługą podróżnych, w tym informacją pasażerską i turystyczną;
- polepszenie komunikacji obszarów miasta poprzez lepsze powiązanie dworca z resztą miasta, zwłaszcza z obiektami Przedsiębiorstwa Uzdrowisko Ciechocinek S.A.;
- zapewnienie spójności dworca wraz z otoczeniem z planowanym projektem "Kujawsko-Pomorska Kolej Turystyczna".

Opracowanie ma charakter koncepcyjny. Przedstawia propozycję rewitalizacji i zagospodarowania terenu przydworcowego a także trzy warianty koncepcji programowo-przestrzennej dla budynku dworca kolejowego wraz z szacunkowymi kosztorysami realizacji inwestycji.

Obecnie tory kolejowe nie są wykorzystywane, ale plany na najbliższą przyszłość przewidują uruchomienie linii na potrzeby kolei turystycznej, stąd konieczność uporządkowania i zorganizowania przestrzeni wokół budynku dworca.

Wstępne analizy terenu wykazały problemy z kompozycją terenu oraz brakiem czytelności układów komunikacyjnych - lokalizacji przystanków autobusowych, postoiu taksówek, parkingów, ciągów pieszych oraz ich wzajemnego powiązania.

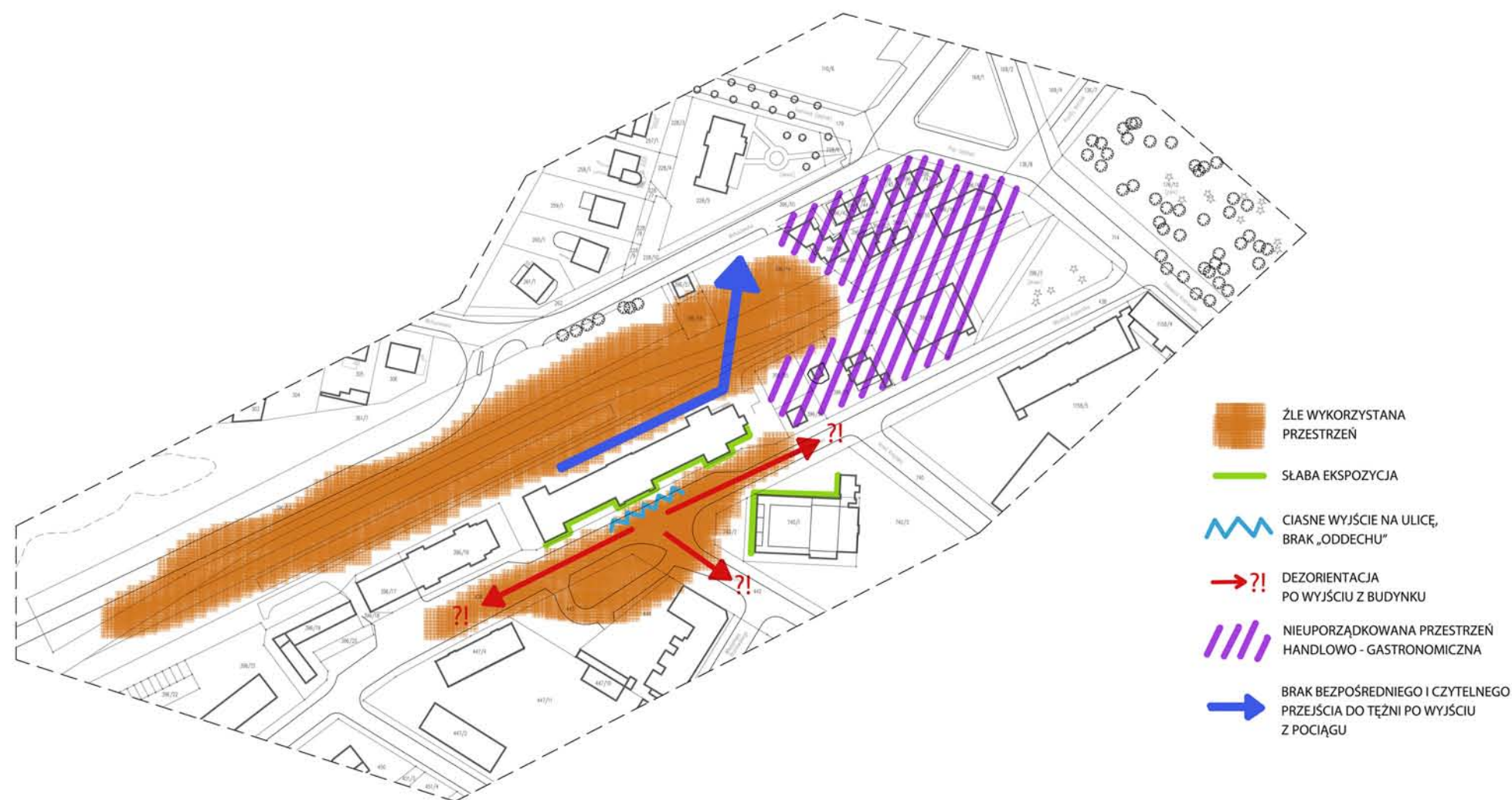
Dużą barierą dla układu komunikacyjnego są zbyt rozbudowane (jak na dzisiejsze potrzeby) tory kolejowe. Izolują one dworzec od terenów tężni i całej północno-zachodniej części miasta (fot. 1, 2).

Brak również prawidłowej ekspozycji budynku dworca. Przerośnięta roślinność zasłania obiekt i wpływa na degradację konstrukcji i ścian zewnętrznych budynku.

Problemem są też kolorowe, agresywne reklamy i szyldy zasłaniające budynek (fot. 3, 4, 5).

Dodatkowo przed wejściem głównym do budynku dworca brakuje "oddechu". Podróżny wychodzi na wąski chodnik wprost na zaparkowane taksówki (fot. 6).

W efekcie przeprowadzonych analiz wykonano schematy prezentujące główne problemy oraz autorską propozycję ich rozwiązania. Pierwszy schemat umieszczony został na niniejszej planszy.



Fot. 1



Fot. 2



Fot. 3



Fot. 4

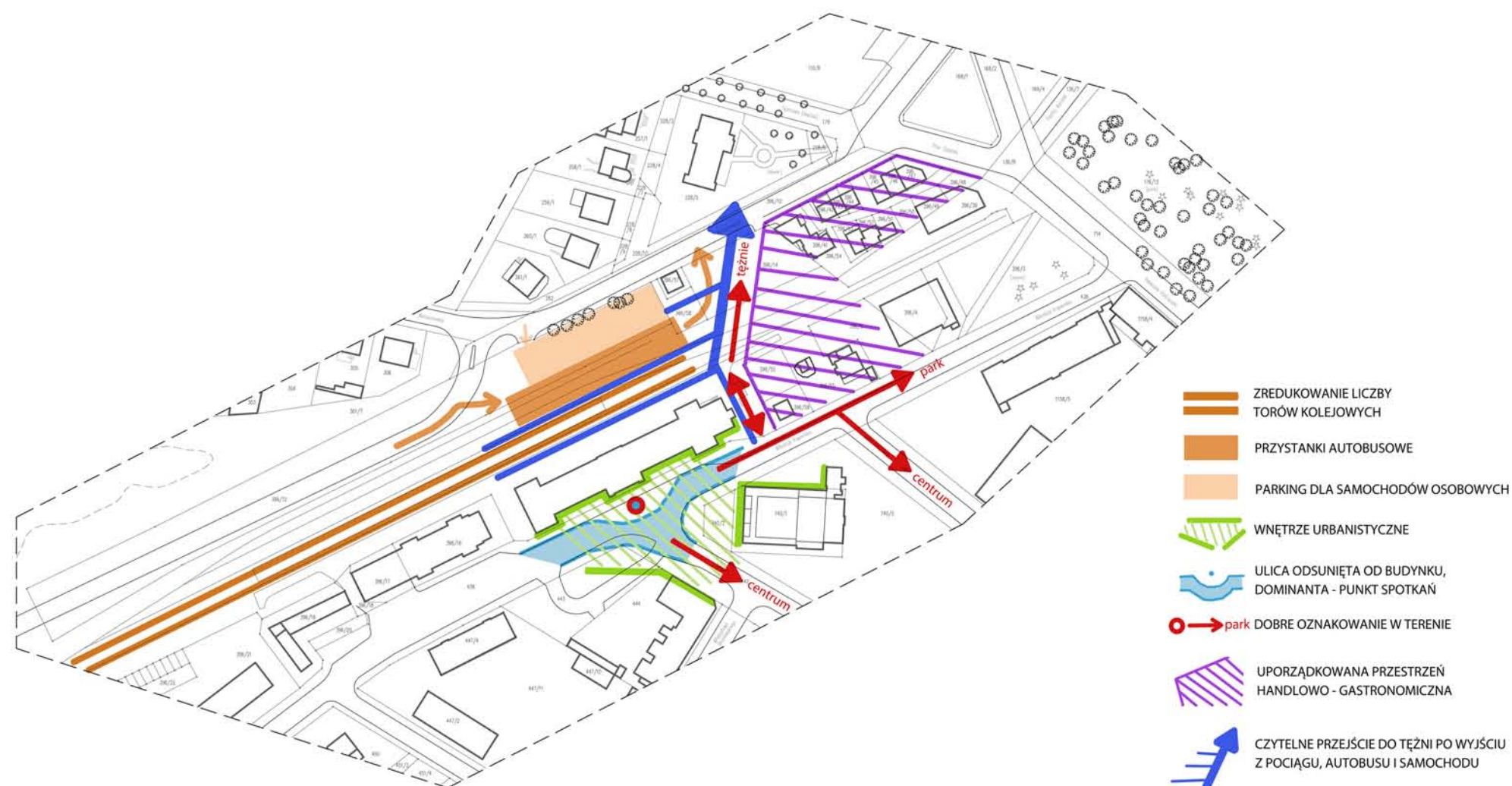


Fot. 5



Fot. 6

ROZWIĄZANIA - przestrzeń i komunikacja



Przewidywany zakres prac budowlanych przy zagospodarowaniu terenu:

- rozbiórka istniejących nawierzchni utwardzonych (peron, chodniki dla pieszych);
- rozbiórka budynku (parterowego pawilonu) na działce 396/56;
- rozbiórka części torów kolejowych i trakcji elektrycznej;
- wykonanie przebudowy torów kolejowych i trakcji elektrycznej;
- wykonanie jezdni i parkingów dla pojazdów z kostki granitowej;
- wykonanie chodników dla pieszych, nawierzchni peronów i placów z płyt granitowych i kostki granitowej różnych rozmiarów;
- wykonanie zadaszenia nad peronami (kolejowym i autobusowym) – wiata o konstrukcji stalowej z wypełnieniem ze szkła hartowanego;
- wykonanie ogrodzenia stalowego z wypełnieniem ze szkła hartowanego o wys. 1,2m i 3,0m;
- wykonanie oświetlenia zewnętrznego przed budynkiem, na placu, parkingu i peronach;
- wykonanie nowych przyłączy (wod.-kan., gazowe, elektryczne), oraz przebudowa istniejących sieci zewnętrznych kolidujących z projektowanym zamierzeniem inwestycyjnym;
- uporządkowanie zieleni – wycinkę części drzew i krzewów, odtworzenie zieleni ozdobnej przy budynku dworca i pozostałej części terenu inwestycji.

Na kolejnym schemacie zaproponowano stworzenie wspólnego rozwiązania łączącego linie komunikacji zewnętrznej (kolej, autobusy) z komunikacją wewnętrzną miasta. Po przebudowie (skróceniu) torów i peronów a także pozyskaniu części działek PKP możliwe będzie przeniesienie w okolice istniejącego parkingu przystanków dla dużych autobusów dalekobieżnych. Obecnie zatrzymują się one przy ul. Kopernika utrudniając komunikację mieszkańcom. Na pozyskanym terenie, bezpośrednio przy peronach kolejowych, nowych przystankach autobusowych i parkingu dla samochodów osobowych, zaproponowano utworzenie obszernego placu łączącego ul. Kopernika z ul. Wołoszewską. Przewidziane jest także zamknięcie placu zabudową usługowo – handlową od strony wschodniej (kontynuacja istniejącej zabudowy przy Placu Gdańskim). Proponowane rozwiązania terenowe umożliwią bezproblemowe poruszanie się po terenie "węzła przesiadkowego" a także zapewnią atrakcje zarówno turystom przyjeżdżającym lub oczekującym na transport jak i osobom pragnącym spędzić czas w milej dla oka przestrzeni publicznej.

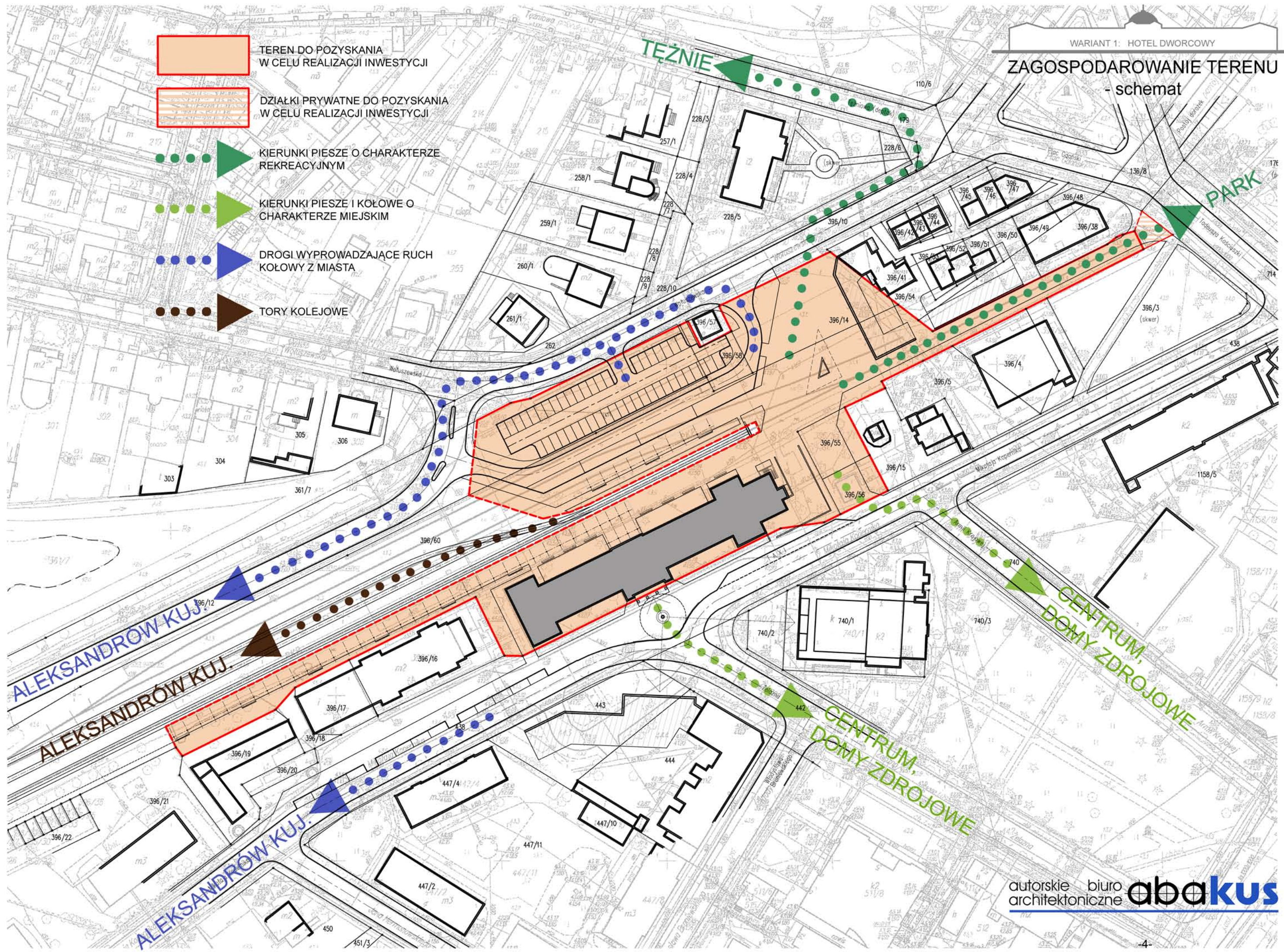
Kasy biletowe i informacja turystyczna zlokalizowane będą w budynku dworca. Dodatkowo rozkłady jazdy, oferty zakwaterowania, mapy oraz informacje miejskie i turystyczne, będzie można sprawdzić przy pomocy tablic interaktywnych zainstalowanych na placu i wewnątrz budynku dworca.

Aby zapewnić komfort podróżującym, perony - kolejowy i autobusowy - zadaszono wiatami stalowymi ze szklanym wypełnieniem.

Nowe zagospodarowanie terenu wokół dworca przewiduje wyeksponowanie budynku zarówno od strony torów kolejowych jak również od strony ul. Kopernika. Wiąże się to z koniecznością wycinki części drzew i krzewów rosnących bezpośrednio przy ścianach zewnętrznych budynku.

Przewidziano także korektę przebiegu ul. Kopernika przy dworcu w celu poprawy ekspozycji dworca od południa, a więc od strony głównego wejścia. Zaproponowano w tym miejscu niewielki plac z małą fontanną. Pozwoli to na stworzenie czytelny punktu orientacyjnego z miejscem odpoczynku dla podróżnych i turystów a jednocześnie ładnie wyeksponuje sąsiadujący z budynkiem dworca zabytkowy Teatr Letni. Dla większego uczytelnienia wnętrza urbanistycznego wokół placu i skrzyżowania ulic Kopernika i Żelaznej, zaproponowano zamknięcie południowej pierzei zabudową kubaturową (jest to propozycja do uwzględnienia w miejscowym planie zagospodarowania terenu).

ZAGOSPODAROWANIE TERENU - schemat



ZAGOSPODAROWANIE TERENU - schemat alternatywny

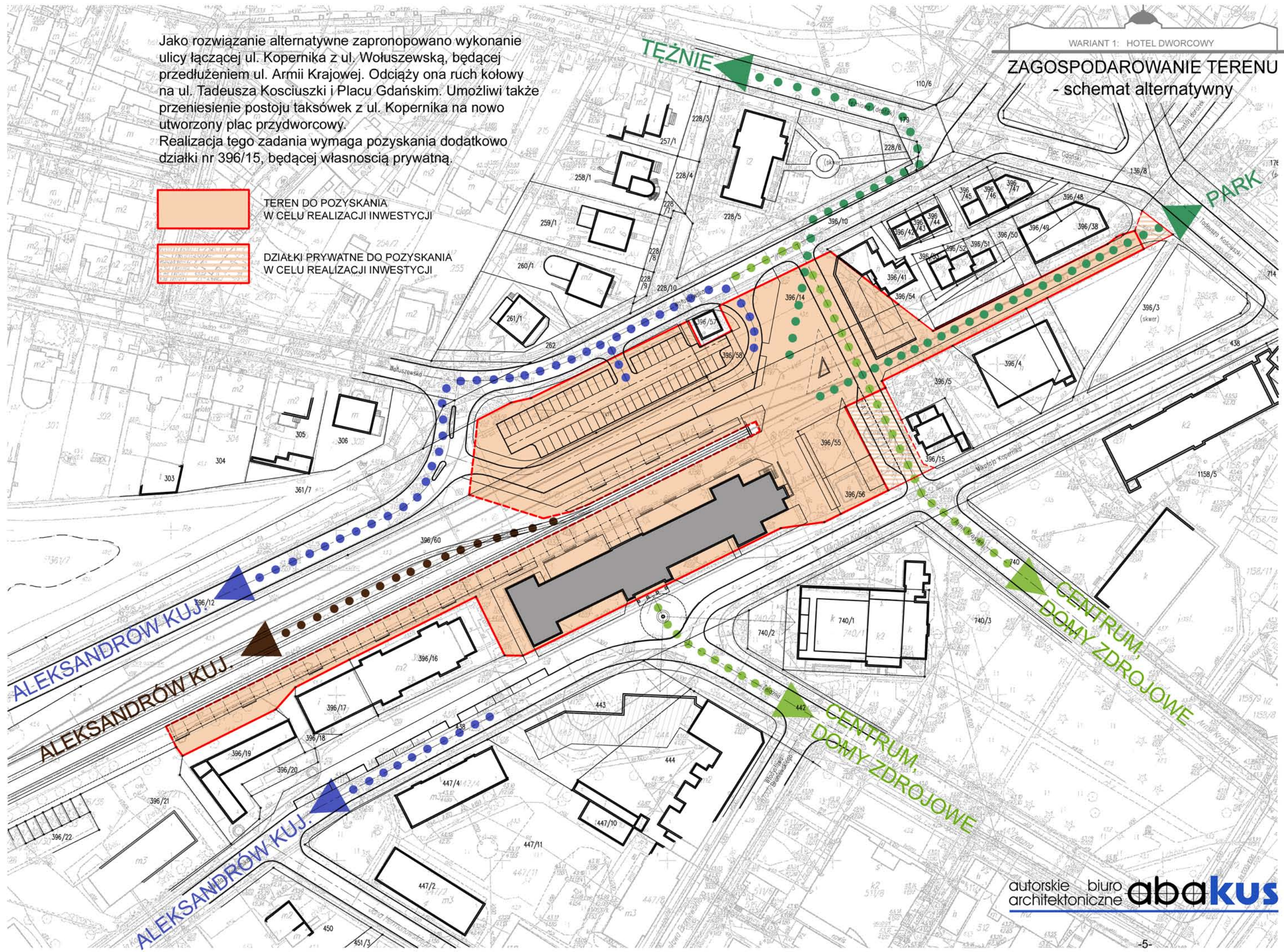
Jako rozwiązanie alternatywne zaproponowano wykonanie ulicy łączącej ul. Kopernika z ul. Wołoszewską, będącej przedłużeniem ul. Armii Krajowej. Odciąży ona ruch kołowy na ul. Tadeusza Kosciuszki i Placu Gdańskim. Umożliwi także przeniesienie postoju taksówek z ul. Kopernika na nowo utworzony plac przydworcowy. Realizacja tego zadania wymaga pozyskania dodatkowo działki nr 396/15, będącej własnością prywatną.



TEREN DO POZYSKANIA W CELU REALIZACJI INWESTYCJI

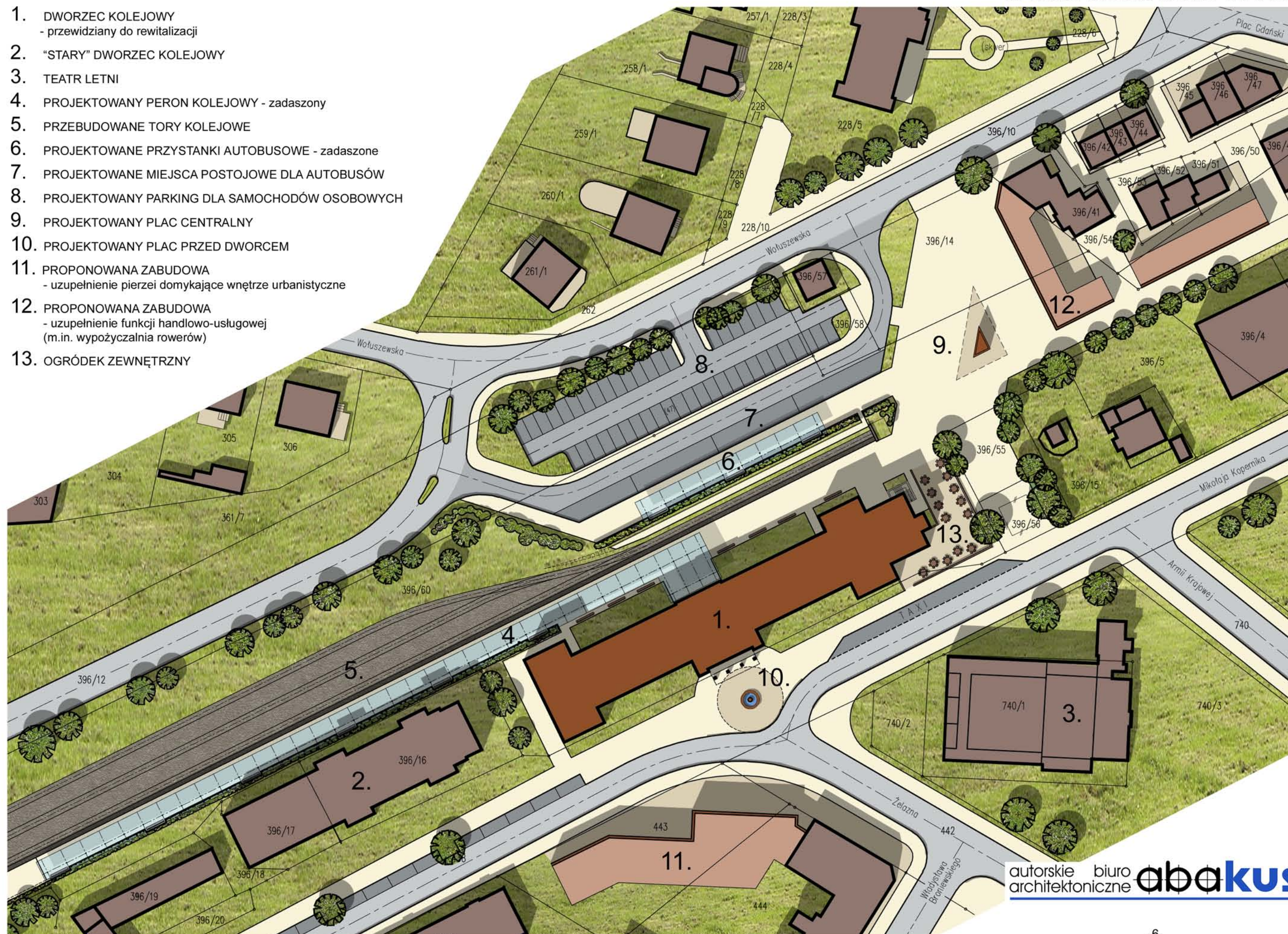


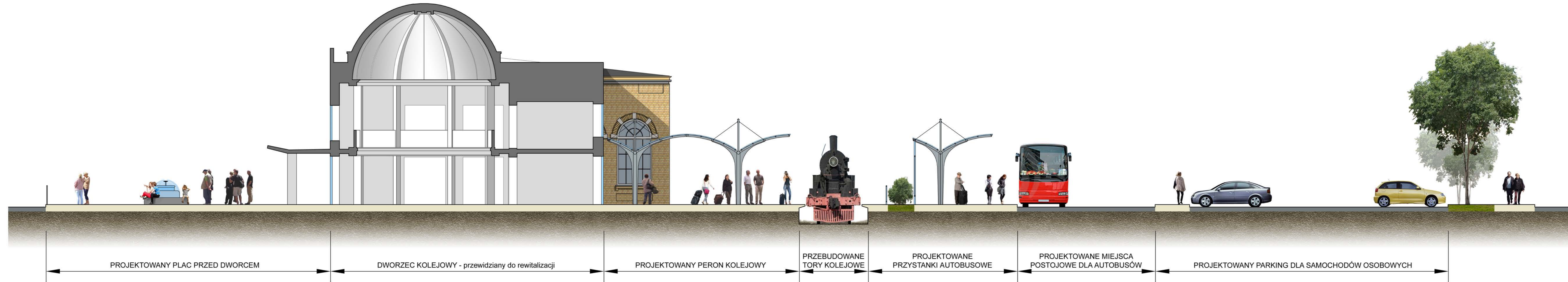
DZIAŁKI PRYWATNE DO POZYSKANIA W CELU REALIZACJI INWESTYCJI



ZAGOSPODAROWANIE TERENU

1. DWORZEC KOLEJOWY
- przewidziany do rewitalizacji
2. "STARY" DWORZEC KOLEJOWY
3. TEATR LETNI
4. PROJEKTOWANY PERON KOLEJOWY - zadaszony
5. PRZEBUDOWANE TORY KOLEJOWE
6. PROJEKTOWANE PRZYSTANKI AUTOBUSOWE - zadaszone
7. PROJEKTOWANE MIEJSCA POSTOJOWE DLA AUTOBUSÓW
8. PROJEKTOWANY PARKING DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH
9. PROJEKTOWANY PLAC CENTRALNY
10. PROJEKTOWANY PLAC PRZED DWORCEM
11. PROPONOWANA ZABUDOWA
- uzupełnienie pierzei domykające wnętrze urbanistyczne
12. PROPONOWANA ZABUDOWA
- uzupełnienie funkcji handlowo-usługowej
(m.in. wypożyczalnia rowerów)
13. OGRÓDEK ZEWNĘTRZNY





DWORZEC KOLEJOWY - stan istniejący

RYS HISTORYCZNY

Linia kolejowa w Ciechocinku powstała w 1867 r. jako boczne odgałęzienie od Kolei Warszawsko - Bydgoskiej. Była to jedna z najstarszych linii kolejowych w Polsce.

Starszy dworzec o konstrukcji szachulcowej wybudowano w latach 1866-1869. Obiekt zachowany jest do dzisiaj z przeznaczeniem na mieszkania.

Nowy dworzec autorstwa Czesława Domaniewskiego, będący przedmiotem opracowania, wybudowany został w latach 1901-1902 jako murowany, z dachem wysokim oraz bogatą dekoracją snycerską na szczytach. Oś budynku podkreślały duże półrozety doświetlające główny hol. Elewację zdobiły liczne wieżyczki narożne.

Budynek dworca spłonął w 1945 roku. Odbudowano go w latach 1950-1952 zmieniając jego formę. Obecnie dworzec jest niższy, bez przybudówek czy wieżyczek oraz z dachami płaskimi.

Dnia 30.12.1999 roku decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Włocławku obiekt został wpisany do rejestru zabytków pod nr 422/A.

STAN ISTNIEJĄCY

Obiekt jest jednokondygnacyjny, z wyjątkiem części centralnej, podwyższonej o jedną kondygnację.

Osiowość budynku wyznacza główne wejście z okrągłym holem otoczonym ośmioma słupami, na których wspiera się antresola, a wyżej - kopuła, będąca charakterystycznym elementem w elewacji. Skrzydło wschodnie jest częściowo podpiwniczone.

Ściany zewnętrzne budynku murowane są z cegły ceramicznej pełnej, licowane od zewnątrz cegłą klinkierową. Gzymsy wieńczące i cokół budynku - otynkowane. Centralna kopuła nad głównym holem oraz stropy i biegi schodów wykonane są w konstrukcji żelbetowej. Budynek przekryty jest dachem płaskim, wielospadowym, prawdopodobnie o konstrukcji drewnianej, krytym papą. Obróbki blacharskie wykonane są z blachy stalowej, ocynkowanej. Okna ościeżnicowe, pojedyncze, dwudzielne, dwupoziomowe z dwudzielnym naświetlem. Obiekt jest w dobrym stanie technicznym.

Obecnie obiekt jest użytkowany. W skrzydle wschodnim znajduje się restauracja, natomiast w skrzydle zachodnim - sklep z antykami (meble i przedmioty codziennego użytku). Ponadto w budynku funkcjonuje kilka mniejszych lokali usługowych, takich jak kantor czy biuro nieruchomości.



Fot. 1 - Widok dworca od ul. Kopernika (1902 r.)

źródło: fotopolska.eu



Fot. 2 - Widok dworca od strony torów kolejowych (1902 r.) źródło: wikimapia.org



Fot. 3 - Widok dworca z ul. Żelaznej (1931 r.)

źródło: fotopolska.eu



Fot. 4 - Skrzydło zachodnie, widok od strony torów kolejowych



Fot. 5 - Widok dworca od ul. Kopernika



Fot. 6 - Wejście główne



Fot. 7 - Widok dworca od ul. Żelaznej



Fot. 8 - Widok dworca od strony peronu



Fot. 9 - Widok dworca od strony peronu



Fot. 10 - Skrzydło wschodnie - widok od strony peronu



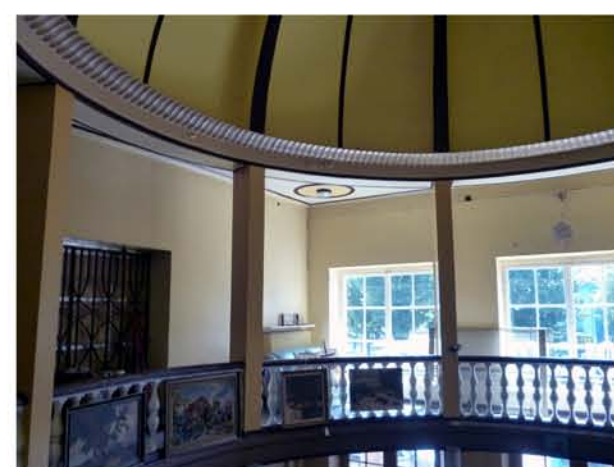
Fot. 11 - Istniejące okno



Fot. 12 - Hol główny, widok z antresoli



Fot. 13 - Posadzka w holu głównym, widok z antresoli



Fot. 14 - Hol główny - antresola i kopuła



Fot. 15 - Hol główny

OPIS

OGÓLNY OPIS PRAC BUDOWLANYCH

Rewitalizacja budynku dworca kolejowego w Ciechocinku jest dużym wyzwaniem. Budynek o stuletniej historii przeszedł w tym czasie znaczne przeobrażenia: zmieniona została bryła, a ostatnio także funkcja wnętrza. Z punktu widzenia konserwatorskiego odtworzenie bryły budynku sprzed 1945 roku byłoby najbardziej pożądane. Był to bowiem obiekt wspaniale wpisujący się w drewnianą architekturę ówczesnego uzdrowiska, podkreślającą detalem snycerskim ciechociński klimat.

Odbudowa budynku po spalaniu w 1945 roku w sposób bardzo ascetyczny potraktowała bryłę, a w szczególności detal. W zasadzie to, co pozostało po pożarze, przykryto płaskim dachem bez próby odtworzenia wysokiego dachu i bogatego detalu. Nie odbudowano również bardzo charakterystycznego zadaszenia peronów przy północnej elewacji budynku. Z pierwotnego budynku pozostały jedynie klinkierowe mury parteru z dużymi zwieńczonymi łukowo oknami i fragmenty klinkierowych gzymsów. Nowy gzyms wieńczący powstał już jako betonowy.

Z podobnym postępowaniem mieliśmy do czynienia przy odbudowie wnętrza. Poza centralnym ryzalitem z kopułą i antresolą, pozostała część budynku to jednokondygnacyjne hale wsparte na dwóch rzędach okrągłych w przekroju, żelbetowych słupów. Żelbetowe schody prowadzące na małe antresole wysunięte do wnętrza obu skrzydeł to jedyne wejścia na piętro. Antresole, ta pod kopułą i obie boczne, wykończone są żelbetową balustradą z żelbetowymi balaskami. Trudno się doszukać ciekawego detalu zachowanego z czasów powstania obiektu. Nowa forma budynku istnieje już ponad 60 lat - czyli znacznie dłużej niż istniał obiekt od czasu jego powstania w 1902 roku do spalania w 1945.

Na ile więc rewitalizacja powinna zachować obecną historyczną tkankę budynku? Jak nowa funkcja wprowadzona do wnętrza dworca kolejowego wpłynie na jego współczesny wizerunek? Ne te i inne pytania odpowiada niniejsze opracowanie.

Punktem wyjścia dla prac projektowych stało się śródmiejskie położenie obiektu, słabo zagospodarowane otoczenie - szczególnie od strony północnej oraz brak czytelnych kierunków poruszania się z dworca do innych rejonów miasta. Konieczne okazało się również ożywienie dużej kubatury budynku z jednoczesnym zachowaniem funkcji obsługi podróżnych linii kolejowej, która dla Ciechocinka była zawsze bardzo ważna.

Głównym założeniem projektowym stało się stworzenie wokół budynku dworca centrum komunikacji. Ma to być miejsce gdzie kolej szynowa, transport autobusowy, indywidualne parkingi, oraz miejscowe środki komunikacji takie jak taksówki, dorożki, rowery będą dostępne dla przyjezdnych, kuracjuszy i mieszkańców. Budynek dworca powinien być w tym miejscu dodatkową atrakcją, łączącą historyczną formę z ciekawą, współczesną propozycją funkcjonalną.

Opracowane zostały trzy warianty koncepcyjne:

Wariant 1 - **HOTEL DWORCOWY**,

Wariant 2 - **CENTRUM INFORMACJI - CIECHOCINEK**,

Wariant 3 - **REKREACJA, URODA I ZDROWIE**.

Każdy z nich zapewnia utrzymanie dotychczasowej funkcji obsługi podróżnych linii kolejowej a ponadto obsługę linii autobusowych i indywidualnego ruchu turystycznego. We wszystkich wariantach zachowano dotychczasową bryłę budynku i jego wygląd zewnętrzny.

Proponowane funkcje wymagają znacznych zmian wnętrza. Wysokość pomieszczeń w skrzydłach budynku oraz wysokie okna zewnętrzne nie pozwalają na mało inwazyjny dla zabudowy podział na dwie kondygnacje. Zaproponowaliśmy więc taki podział na przestrzeń dwukondygnacyjną aby nie naruszyć struktury wysokich ścian zewnętrznych i nie dokonywać podziału okien. Przy wprowadzaniu nowej funkcji w obiekcie przewidziano zlikwidowanie wszelkich barier architektonicznych, aby umożliwić korzystanie z obiektu osobom starszym i niepełnosprawnym.

HOTEL DWORCOWY

W tym wariantcie hotel stanowi podstawową funkcję w obiekcie. Pokoje gościnne zaprojektowano na dwóch kondygnacjach odsuwając je od istniejących ścian zewnętrznych, przy których zlokalizowano ciągi komunikacyjne. Ściany pomiędzy pokojami i korytarzem zaprojektowano na wzór wagonów kolejowych z początku XX wieku. Ma to sprawiać wrażenie, że pokój hotelowy jest wewnątrz wagonu zlokalizowanego wewnątrz budynku dworca. Pokoje doświetlono światłem dziennym przy pomocy studni doświetlających z rur szklanych zamkniętych dużymi świetlikami dachowymi. Rozwiązania te powinny znacznie uatrakcyjnić przebywanie w obiekcie tak mocno powiązaniem wizualnie z jego pierwotnym kolejowym charakterem.

Zaprojektowano 16 pokoi 2-osobowych oraz 3 apartamenty w tym jeden 4-osobowy i dwa dwukondygnacyjne dla 6 osób. Łącznie zapewniono miejsce dla 48 gości hotelowych.

W obiekcie zachowano funkcję obsługi podróżnych. W holu głównym przewiduje się zlokalizowanie wspólnych kas dla kolei i autobusów, informacji o połączeniach komunikacyjnych oraz informacji turystycznej. Hol stanowić będzie część wspólną dla klientów hotelu, podróżnych i turystów.

Jako uzupełnienie usługi hotelowej i funkcji obsługi podróżnych zaproponowano w budynku w skrzydle wschodnim mały lokal gastronomiczny. W okresie letnim przed lokalem przewidziano wystawienie dodatkowych stolików.

Powierzchnie i kubatura budynku:

Powierzchnia zabudowy	1 321,0 m2
Powierzchnia netto	1 985,1 m2
w tym:	
Powierzchnia wspólna	193,7 m2
Powierzchnia hotelowa	1 309,6 m2
Powierzchnia lokalu gastronomicznego	344,2 m2
Powierzchnia techniczne	137,6 m2
Kubatura	10 254,0 m3

Kubatura

Zachowano dotychczasową bryłę budynku i przewidziano następujące prace budowlane przy rewitalizacji budynku:

- rozbiórka istniejących ścian wewnętrznych i posadzek;
- piwnice (skrzydło wschodnie): obniżenie fundamentów z obniżeniem posadzki o ok. 1,2 m, wykonanie części stropu żelbetowego nad piwnicami;
- wykonanie izolacji pionowych istniejących fundamentów (ewentualnie drenaż opaskowy);
- wykonanie nowych stropów żelbetowych międzypiętrowych i stropodachu (pod konstrukcją drewnianą) w układzie szkieletowym - opartych na nowych filarach i podciągach żelbetowych;
- wykonanie czterech nowych żelbetowych klatek schodowych;
- wykonanie jednego dźwigu osobowego (parter-piętro);
- wykonanie ścian działowych murowanych i lekkich w systemie G-K - w części hotelowej ściany zewnętrzne pokoi imitujące ściany wagonu kolejowego;
- wykonanie ścian studni doświetlających ze szkła hartowanego, konstrukcyjnego oraz świetlików dachowych;
- wykonanie stropów podwieszonych, lekkich;
- wykonanie okładzin ściennych (płytki ceramiczne, okładziny kamienne);
- wykonanie nowych posadzek: kamiennych (hol główny, komunikacja hotelu, sala konsumpcyjna lokalu gastronomicznego), terakota (pomieszczenia zaplecza baru, socjalne, sanitarne i magazyny), wykładziny dywanowe (pokoje hotelowe).
- wymiana drewnianej stolarki okiennej i drzwiowej z zachowaniem ich dotychczasowego wyglądu;
- remont elewacji - oczyszczenie powierzchni i uzupełnienie ubytków;
- naprawa drewnianej konstrukcji dachu, wymiana pokrycia papowego dachu z dodatkowym ociepleniem wełną mineralną;
- wymiana obróbek blacharskich, rynien i rur spustowych na tytanowo-cynkowe lub aluminiowe.

Instalacje

- całkowita wymiana instalacji wewnętrznych (wod.-kan., c.o., elektryczne);
- wykonanie dodatkowych instalacji specjalistycznych w budynku (wentylacja mechaniczna nawiewno-wywiewna, klimatyzacja, instalacje telewizyjne i telefoniczne oraz instalacje sygnalizacyjne);
- zrealizowanie w podpiwniczeniu kotłowni opalanej gazem;
- wyposażenie pomieszczeń w urządzenia technologiczne gastronomii.

ZESTAWIENIE POMIESZCZEŃ

PIWNICE

NR	NAZWA POMIESZCZENIA	POW. [m ²]
001.	Rozdzielnia elektryczna	7,50
002.	Kotłownia	17,20
003.	Klatka schodowa	13,70
004.	Pom. porządkowe	4,70
005.	Pom. magazynowe	8,50
006.	Pom. socjalne - pracownicy kuchni (D)	8,60
007.	Łazienka	7,10
008.	Korytarz	10,90
009.	Pom. socjalne - pracownicy kuchni (M)	8,50
010.	Łazienka	6,70
011.	Pom. magazynowe	10,30
Suma:		103,70 m ²

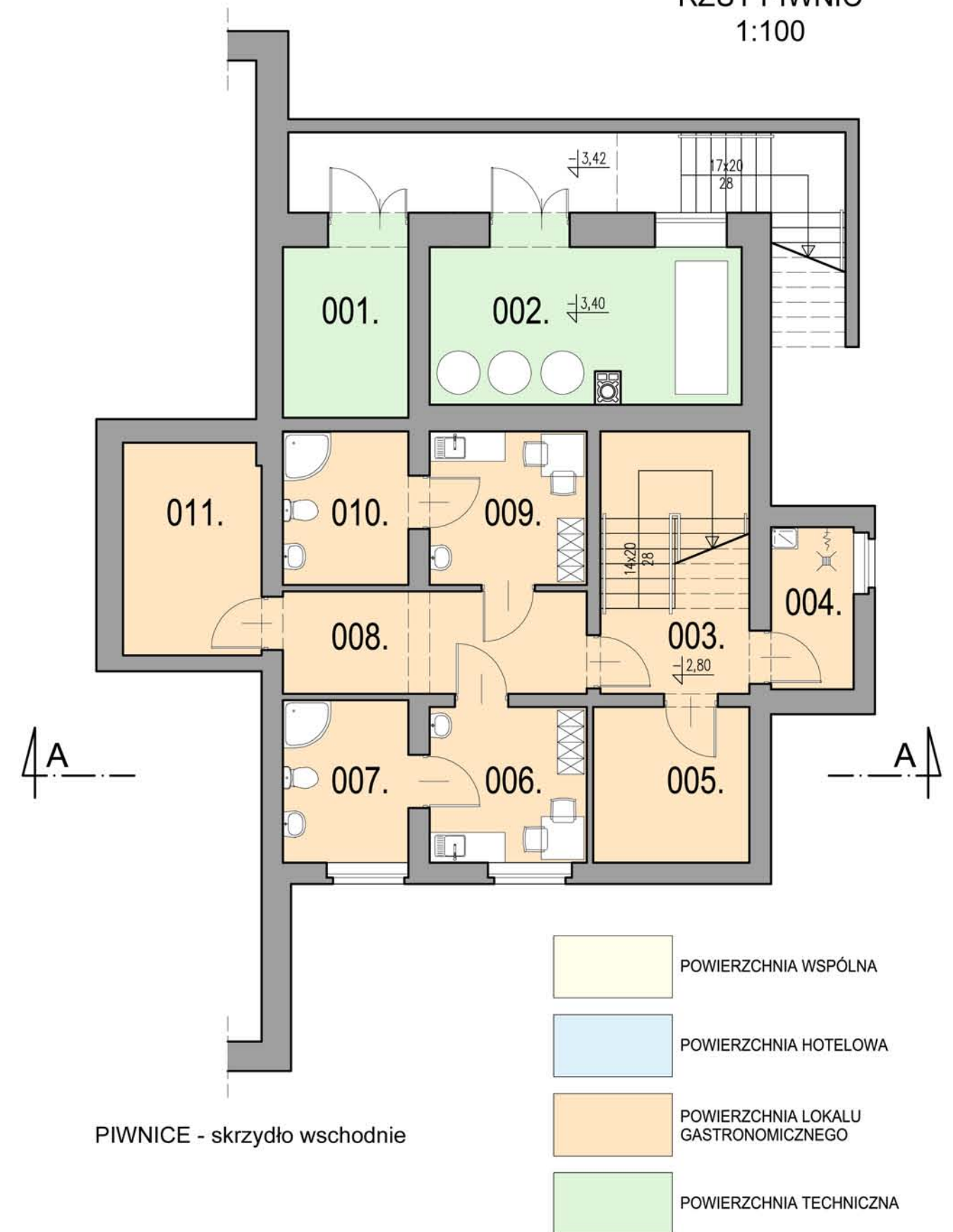
PARTER

NR	NAZWA POMIESZCZENIA	POW. [m ²]
1.	Wiatrołap	7,50
2.	Wc dla niepełnosprawnych	6,50
3.	Pom. socjalne	13,30
4.	Hol - Informacja / Dworzec	166,40
5.	Pom. socjalne	15,10
6.	Korytarz	111,40
7.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
8.	Pokój hotelowy z łazienką	23,10
9.	Pom. porządkowe	1,80
10.	Pokój hotelowy z łazienką	26,40
11.	Pokój hotelowy z łazienką	26,40
12.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
13.	Apartament 3-pokojowy (2-poziomowy)	81,10
14.	Pom. magazynowe	8,10
15.	Klatka schodowa (ewakuacyjna)	14,60
16.	Korytarz	6,90
17.	Apartament 3-pokojowy (2-poziomowy)	81,80
18.	Korytarz	92,0
19.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
20.	Pokój hotelowy z łazienką	27,10
21.	Klatka schodowa (ewakuacyjna)	22,00
22.	Korytarz	7,10
23.	WC damskie	11,40
24.	WC męskie	12,20
25.	Pom. porządkowe	1,80
26.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
27.	Sala śniadaniowa z barem sałatkowym	165,50
28.	Wiatrołap	4,70
29.	Klatka schodowa	14,10
30.	Korytarz	9,90
31.	Pom. magazynowe	7,30
32.	Pom. magazynowe	9,50
33.	Pom. magazynowe	10,70
34.	Rozdzielnia kelnerska	10,60
35.	Zmywalnia	12,50
36.	Przygotownia	20,40
Suma:		1131,20 m ²

PIĘTRO

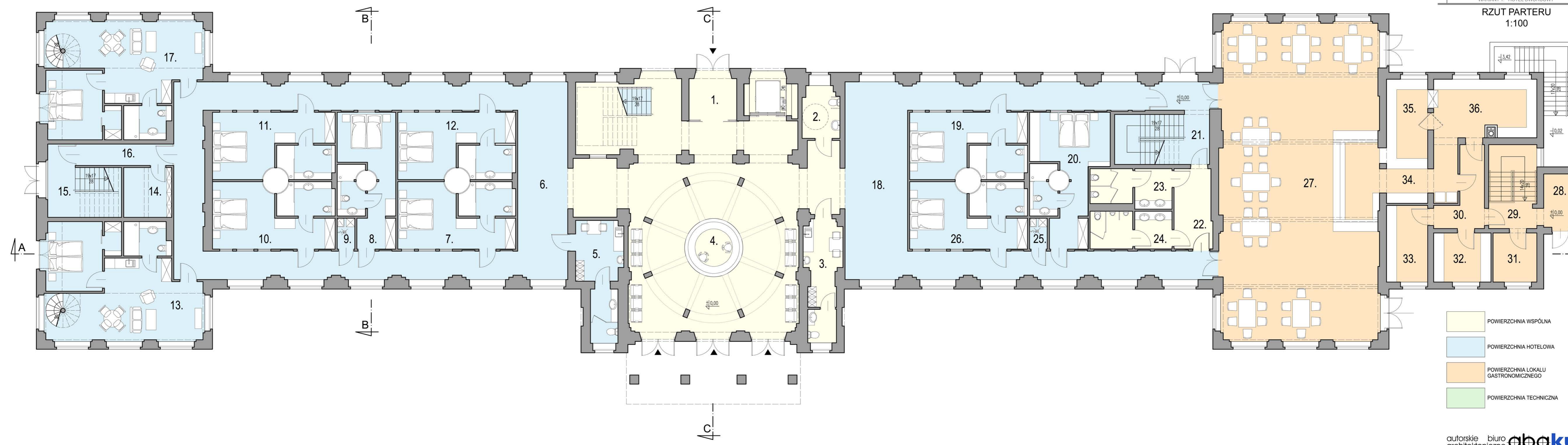
NR	NAZWA POMIESZCZENIA	POW. [m ²]
101.	Hol	145,60
102.	Antresola - komunikacja	108,40
103.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
104.	Pokój hotelowy z łazienką	23,10
105.	Pom. porządkowe	1,80
106.	Pokój hotelowy z łazienką	26,40
107.	Magazyn	4,10
108.	Klatka schodowa (ewakuacyjna)	14,60
109.	Korytarz	6,90
110.	Pokój hotelowy z łazienką	26,40
111.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
112.	Magazyn	5,00
113.	Magazyn	5,80
114.	Antresola - komunikacja	86,80
115.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
116.	Apartament 2-pokojowy	35,20
117.	Klatka schodowa (ewakuacyjna)	20,10
118.	Pom. porządkowe	7,10
119.	Pokój hotelowy z łazienką	18,40
120.	Pokój hotelowy z łazienką	25,40
121.	Pom. techniczne - wentylatorownia	112,90
Suma:		750,20 m ²

RZUT PIWNIC
1:100

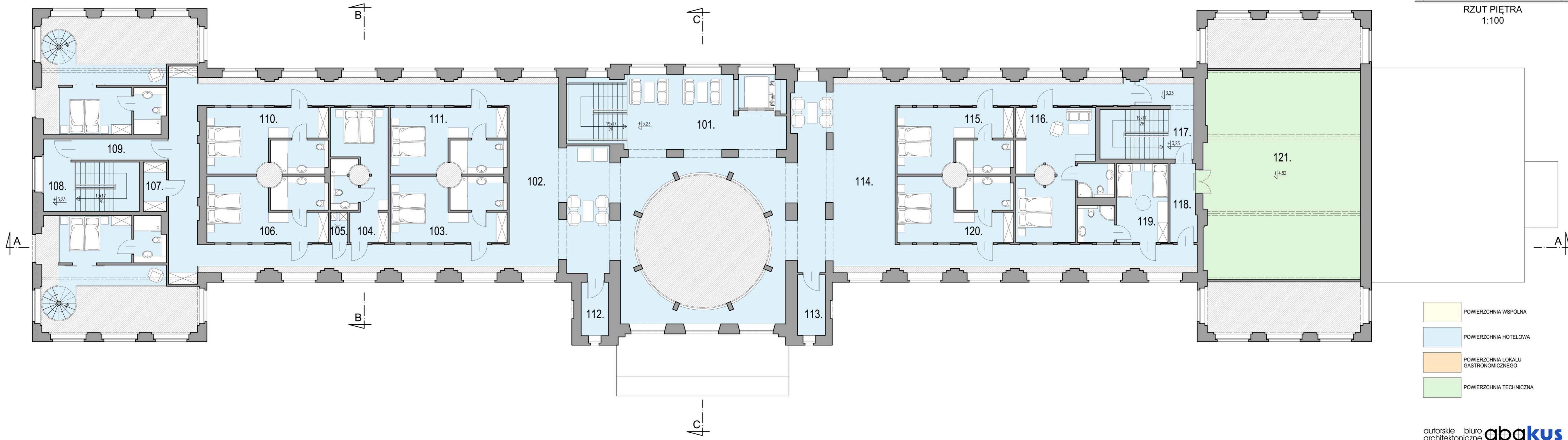


PIWNICE - skrzydło wschodnie

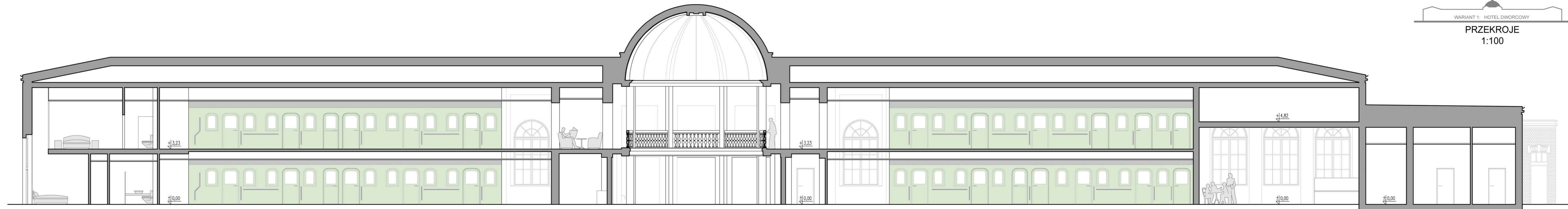
- POWIERZCHNIA WSPÓLNA
- POWIERZCHNIA HOTELOWA
- POWIERZCHNIA LOKALU GASTRONOMICZNEGO
- POWIERZCHNIA TECHNICZNA



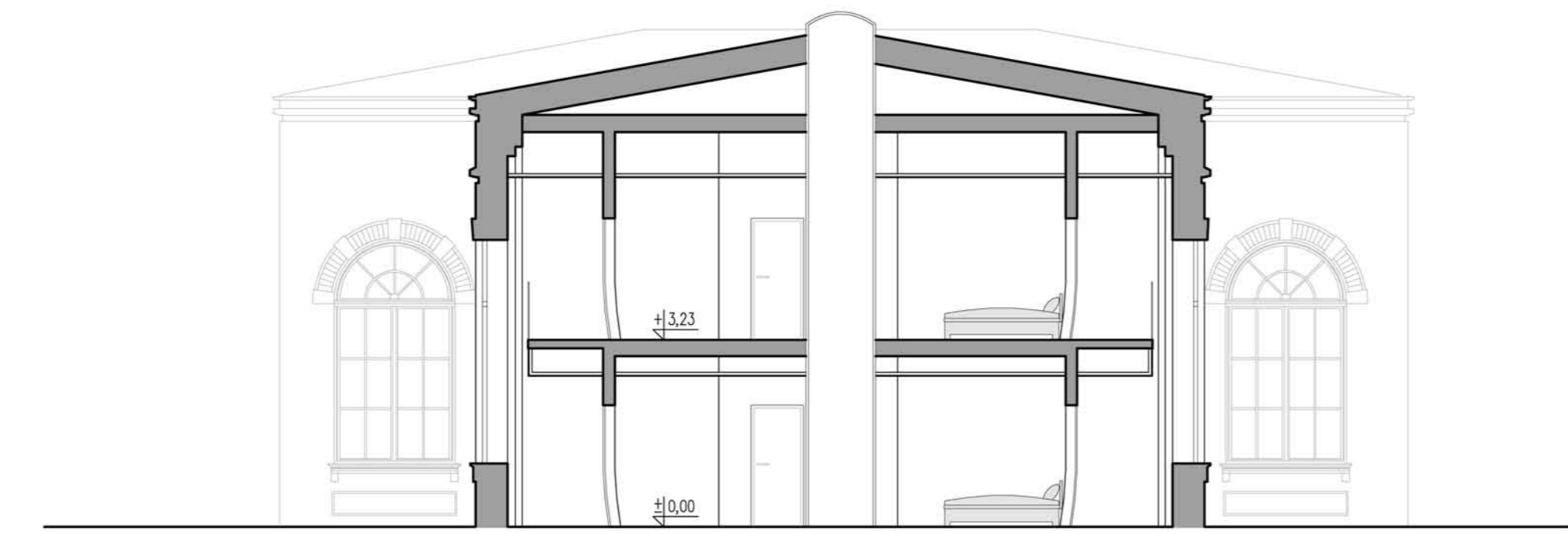
- POWIERZCHNIA WSPÓLNA
- POWIERZCHNIA HOTELOWA
- POWIERZCHNIA LOKALU GASTRONOMICZNEGO
- POWIERZCHNIA TECHNICZNA



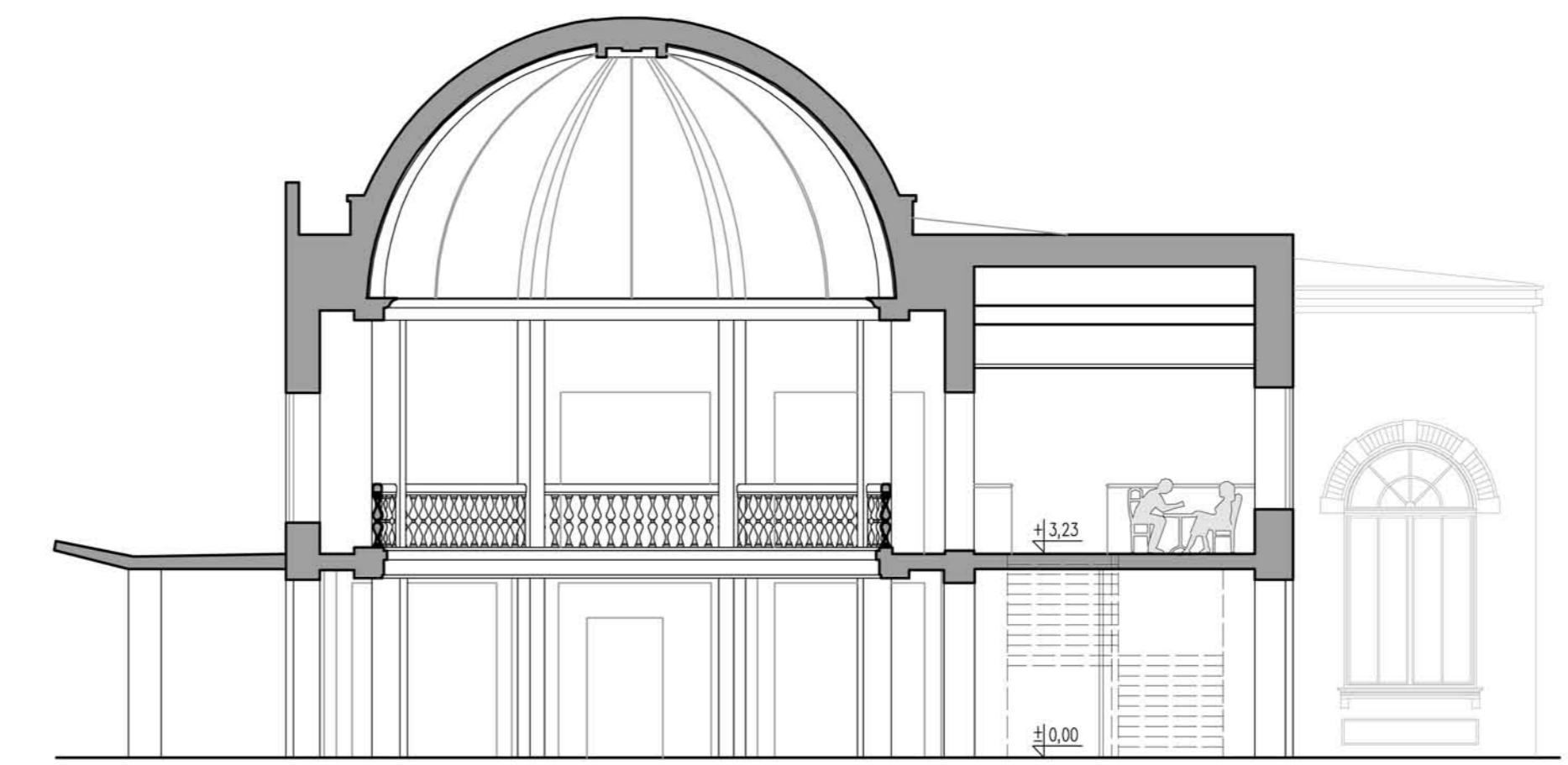
- POWIERZCHNIA WSPÓLNA
- POWIERZCHNIA HOTELOWA
- POWIERZCHNIA LOKALU GASTRONOMICZNEGO
- POWIERZCHNIA TECHNICZNA



PRZEKRÓJ A-A



PRZEKRÓJ B-B

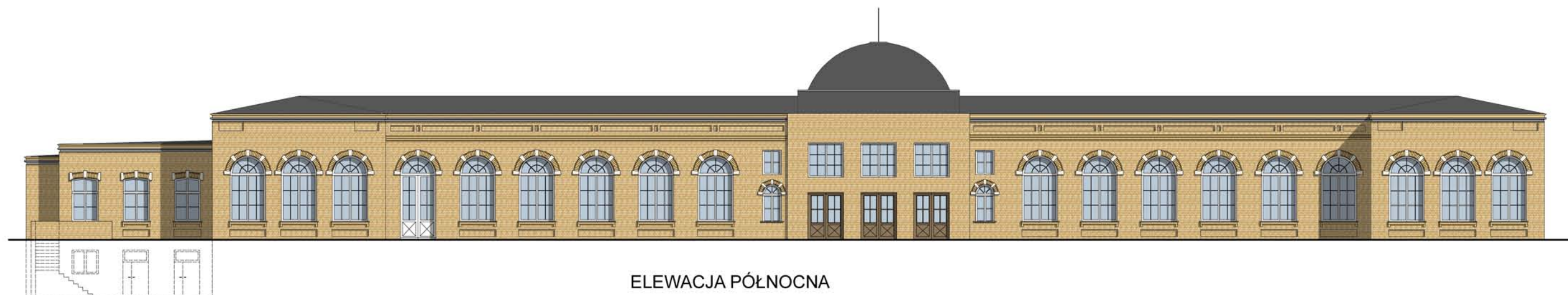


PRZEKRÓJ C-C

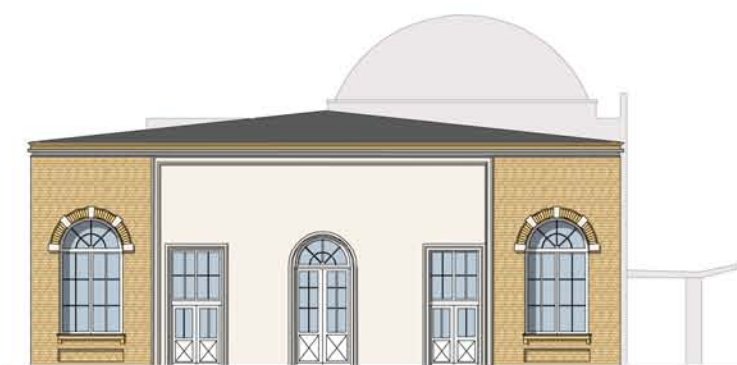
ELEWACJE
1:250



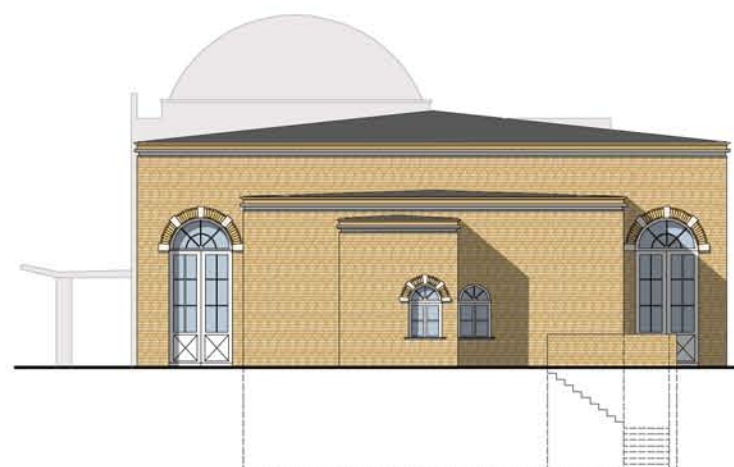
ELEWACJA POŁUDNIOWA



ELEWACJA PÓŁNOCNA



ELEWACJA ZACHODNIA



ELEWACJA WSCHODNIA

