

# PROJEKT DWORCA KOLEJOWEGO W JURACIE

## POŁĄCZENIA - KOMUNIKACJA - 1:75000



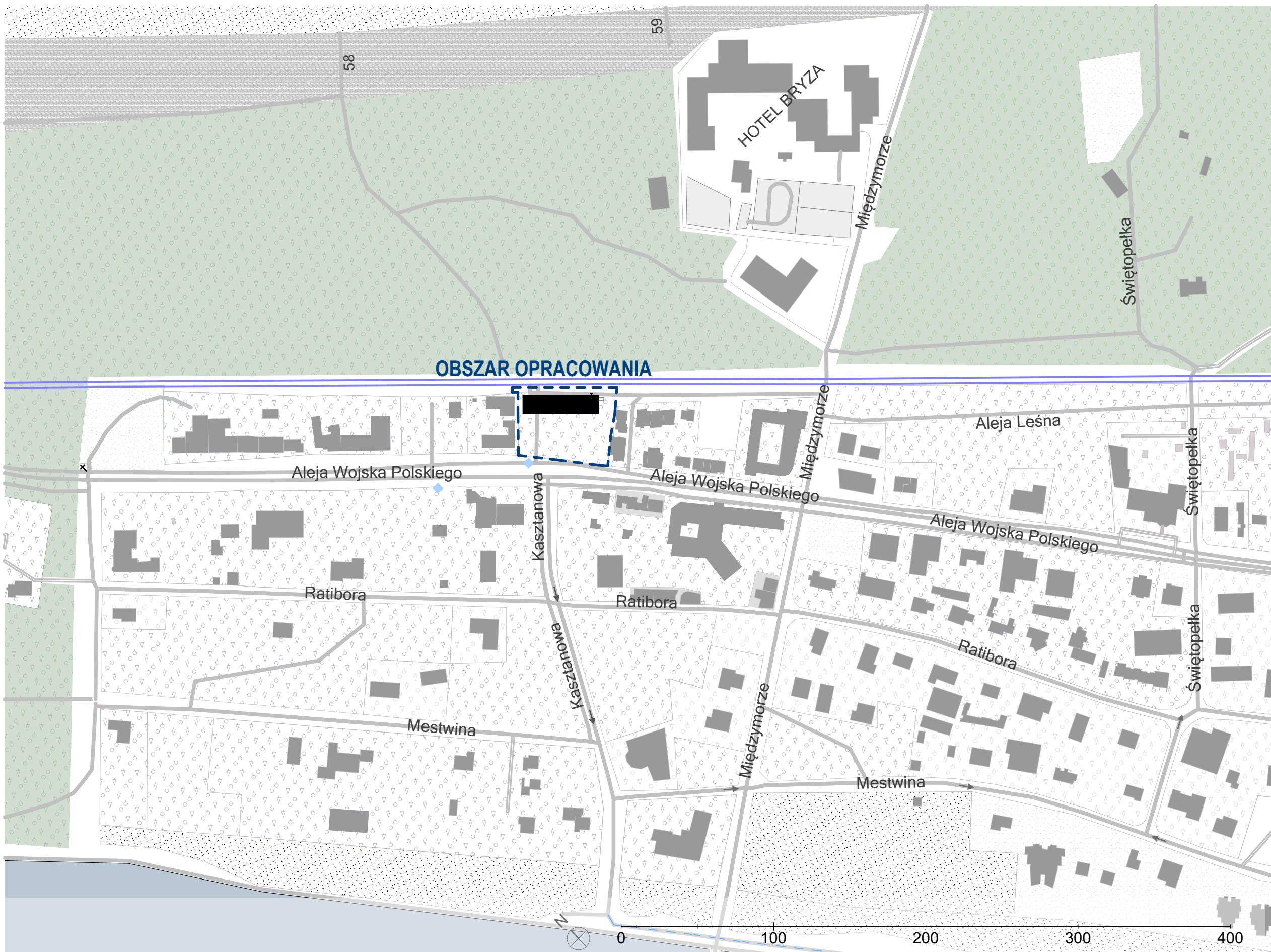
## TRASA KOLEJOWA - WŁADYSŁAWOWO - HEL



## CIĄGI KOMUNIKACYJNE - 1:5000



## KONTEKST ZABUDOWY 1:2500



Jurata jest miejscowością nadmorską znajdującą się na Półwyspie Helskim, posiadającą wiele walorów klimatycznych i krajobrazowych, jakimi są szerokie, piaszczyste plaże oraz zalesione obszary, głównie sosnami zwyczajnymi.

Obecnie jest popularnym miejscem turystycznym, przyciągającym turystów nie tylko latem, ale także w okresie jesienno-zimowym. Położenie miejscowości nad zatoką oraz lasy przybrzeżne zapewniają liczne możliwości aktywnego wypoczynku, takie jak sporty wodne, wędrówki piesze czy rowerowe. Atrakcyjność tych walorów powoduje wzmożony ruch deweloperski. Z tego względu, coraz więcej przestrzeni zajmowanych jest na budowę nowoczesnych apartamentów i hoteli, by przyjąć w nich zamożnych gości. I tak polskie „Palm Beach” pozbywa się dawnego klimatu urokliwych pensjonatów, restauracji i kawiarni.

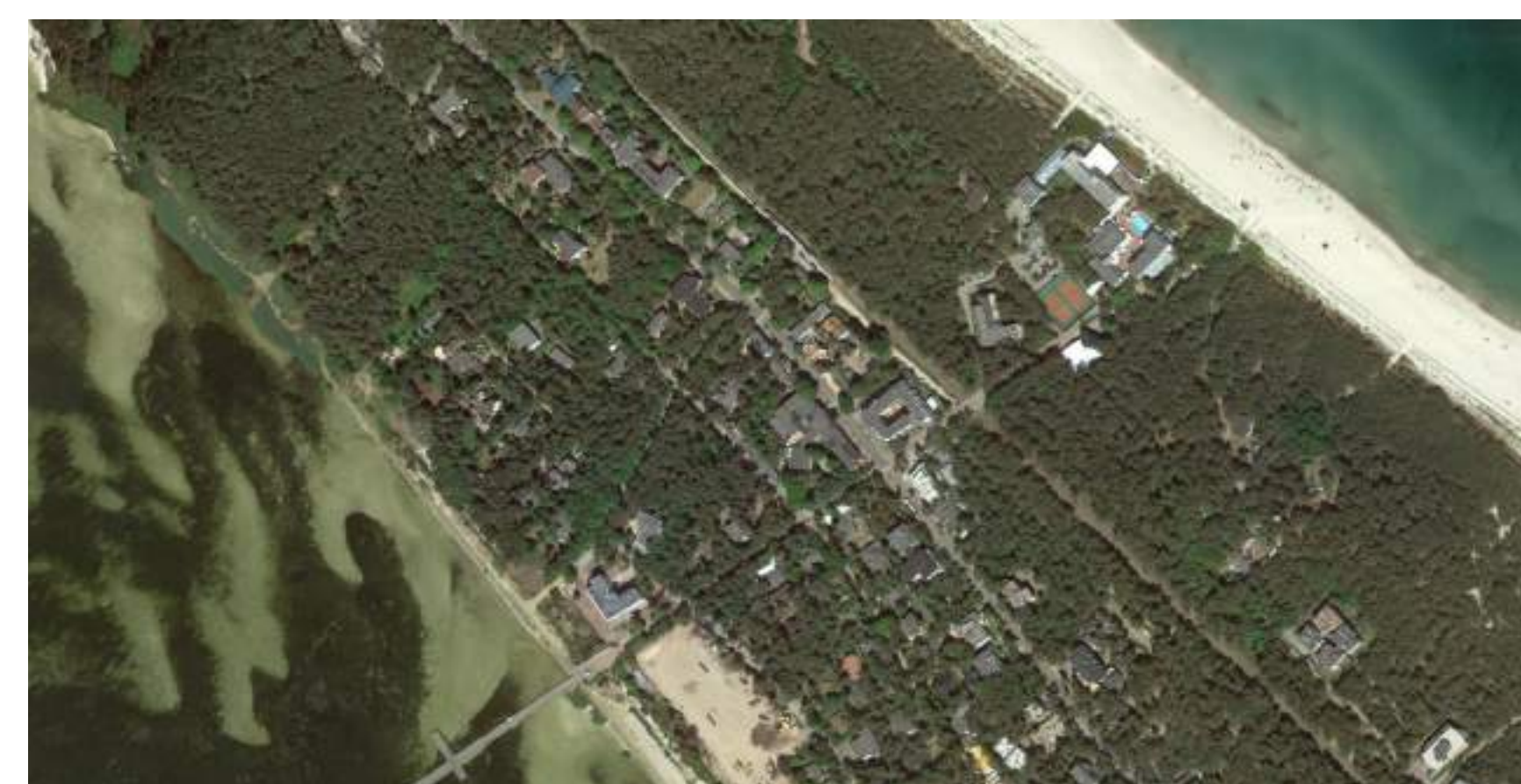
W ciągu najbliższego roku, jeden z znaczących dla Juraty obiektów użyteczności publicznej, jakim jest dworzec kolejowy, również ma ulec modernizacji. Nie uwzględniono przy tym ani potrzeb mieszkańców ani turystów, nie mówiąc o wpisaniu się w lokalny kontekst architektoniczny bądź krajobrazowy.

Przedmiotem pracy jest nowa koncepcja dworca kolejowego w Juracie, która odpowiada na szereg problemów aktualnie kształtujących się w przestrzeni kurortu nadmorskiego. Swoją formą i funkcją ma zachować zgodność z lokalnymi tradycjami i wartościami kulturowymi, jednocześnie przyczynić się do poprawienia jakości życia mieszkańców oraz odzyskania blasku i historycznego charakteru, jakim było tętniące życie miejscowości w dwudziestolecie międzywojennym.

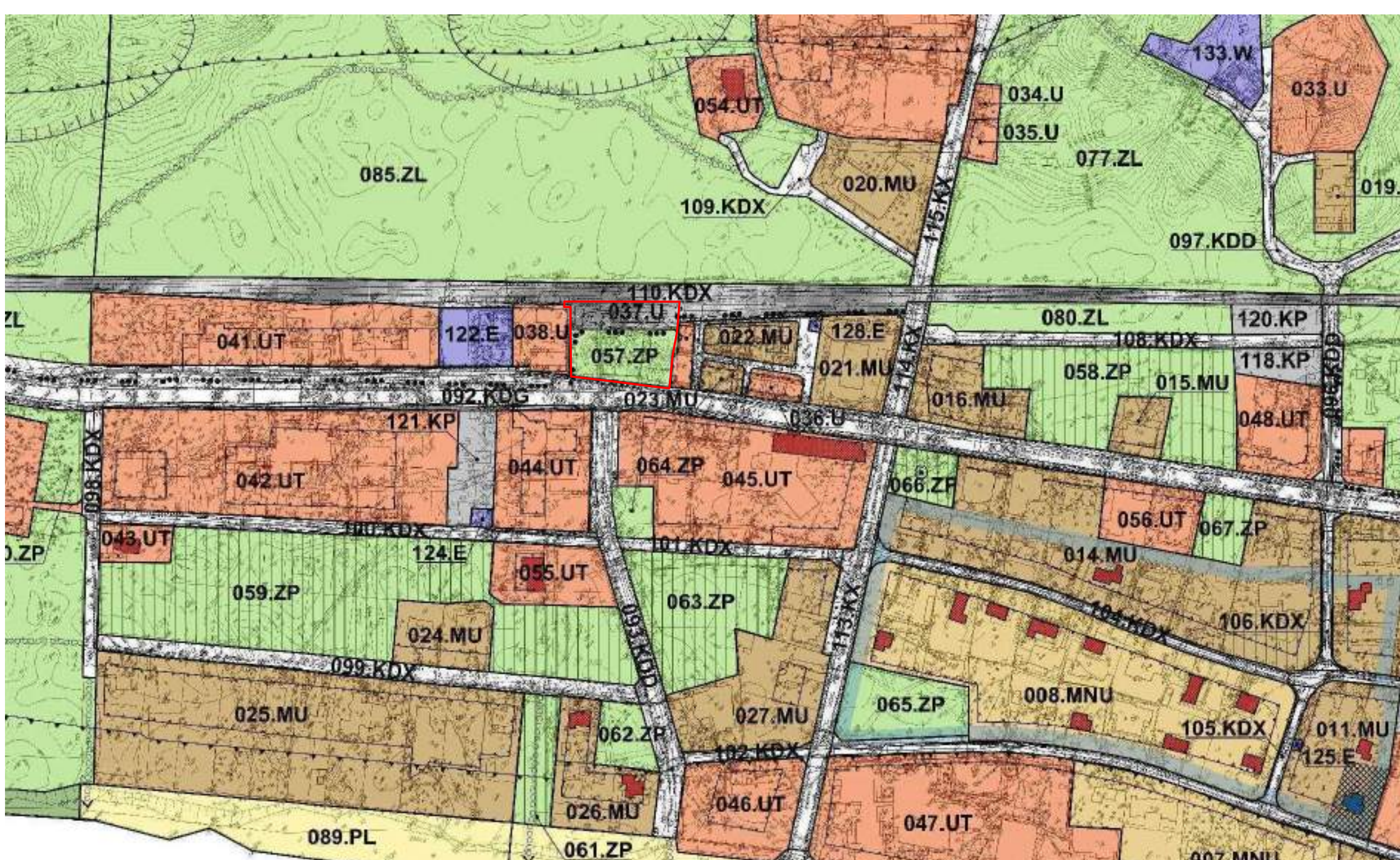
Dworzec kolejowy w Juracie odgrywa ważną rolę nie tylko jako element infrastruktury transportowej, ale także jako centrum życia kulturalnego i gospodarczego regionu. Celem projektu jest przywrócenie tej roli z zachowaniem standardów proekologicznych, jakim odpowiadają standardy budynku pasywnego oraz zachowaniem walorów krajobrazowych, jakimi są m. in. rosnące w pobliżu projektowanej przestrzeni sosny, stanowiące znak rozpoznawczy Półwyspu Helskiego.

LEGENDA	
	obszar opracowania
	działki projektowane
	drogi
	linia kolejowa
	ciągi piesze
	ciągi pieszo-rowerowe
	zleńki wysoka
	piaski
	powierzchnia utwardzona
	wydmny
	budynki projektowany
	budynki istniejące
	przystanki autobusowe

## ZDJĘCIE SATELITARNE



## STUDIUM UWARUNKOWAŃ - 1:2500



Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w Juracie zaznacza, że struktura przestrzenna nie powinna ulegać zasadniczym zmianom. Dąży się do zachowania charakteru miejscowości, zachowania historycznej kompozycji urbanistycznej wyznaczonej przez prostą siatkę ulic, osi założenia, którą stanowi ciąg usługowo-spacerowy.

Przystanek kolejowy „Jurata” znajduje się w Juracie, w gminie Jastarnia, w województwie pomorskim. Pierwsze otwarcie miało miejsce w 1927 roku przez PKP. Stacja kolejowa zmieniła swoją nazwę na przestrzeni lat, była znana jako Jurata w latach 1929-1943, Helshede w latach 1943-1945, a ponownie jako Jurata od 1945 do dzisiaj. Przystanek obsługiwany jest przez linię kolejową 213, która biegnie z Gdyni przez m.in. Redę, Puck, Władysławowo do Helu. Długość tej linii wynosi 62,827 km, a jest ona jednotorowa, przez co mijanki na stacjach stają się powodem opóźnień. W roku 2017, w sezonie letnim, przystanek obsługiwał 300-499 pasażerów na dobę.

Dworzec kolejowy przy stacji „Jurata”, który powstał w okresie międzywojennym, wraz z należącą do niego kawiarnią i parkiem miał reprezentacyjną funkcję. Na przestrzeni lat zasło jednak sporo zmian, nie tylko w samej formie bryły budynku, ale także i funkcji. Wygląd dworca po II wojnie światowej znacznie się zmienił. Zebrane zdjęcia pokazują zmiany modernizacyjne na przestrzeni ostatnich 30 lat. W latach 80. do głównego budynku dworca, w którym znajdowały się kasy biletowe, przylegała wiata, która pełniła funkcję poczekalni zewnętrznej dla podróżnych. Wiata została zaprojektowana w taki sposób, by zachować rosnące tam drzewa. Konary „przebijają” dach, dzięki czemu uzyskany został otwarty widok na przejeżdżające pociągi, wrzącą pewnego rodzaju kadr, z widoczną nazwą stacji.

## STAN ISTNIEJĄCY DZIAŁKI - 1:1000



Dzisiaj budynek dworca od paru lat nie pełni swojej pierwotnej funkcji. Do 2020 roku istniała tam restauracja, która przyciągała gości, nie tylko dobrym jedzeniem, ale także kameralnymi koncertami na żywo, odbywającymi się w ciepłe dni na dworze, wśród stolików. Mimo swojej krzywej formy i kolorystyki, klimat tego miejsca przypominał przedwojenny obraz wczasowiczów korzystających z kawiarni w oczekiwaniu na pociąg. Dzisiaj dworzec jest nieużytkowany, czeka na wyburzenie, aby na jego miejscu stanął nowy, według projektu PKP S.A. w formie IDS (Innowacyjne Dworce Systemowe). Projekty tych dworców są systematycznie wprowadzane w Polsce przez PKP od 2013 roku.



## BUDYNEK DWORCA - DAWNIEJ I OBECNIE



Dworzec z kawiarnią 1933-1937



Wiata dworca obejmująca rosnące sosny 2004



Przebieżenie z parku na peron 2004



Oś pieszo-rowerowa 2004



Dworzec gotowy do przebudowy 2023



Dworzec gotowy do przebudowy 2023



Park przed dworcem 2023



Rytm sosen kształtujący koncept projektowanej elewacji



## ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest na działce o numerze ewid. 8, 99, Obręb: Jurata. Aktualnie teren jest zabudowany przez dawny budynek dworca i toalet. Oba ulokowane na działce nr 8. Sąsiadujący z nią plac przydrożowy znajduje się na działce nr 99 w dużej mierze jest zalesiony. Ukształtowanie terenu jest płaskie.

### STAN ISTNIEJĄCY DZIAŁKI:

- Obecny stan zagospodarowania działki: istniejący budynek dworca kolejowego oraz budynek przeznaczony na toalety. Oba czekają na rozbiórkę. Pod nową inwestycją planowana jest wycinka drzew.
- Obecne uzbrojenie techniczne działki: dostęp do drogi, dostępu do sieci elektrycznej, dostępu do sieci wodno-kanalizacyjnej, dostępu do sieci wód opadowych

### OPIS ZAGOSPODAROWANIA TERENU

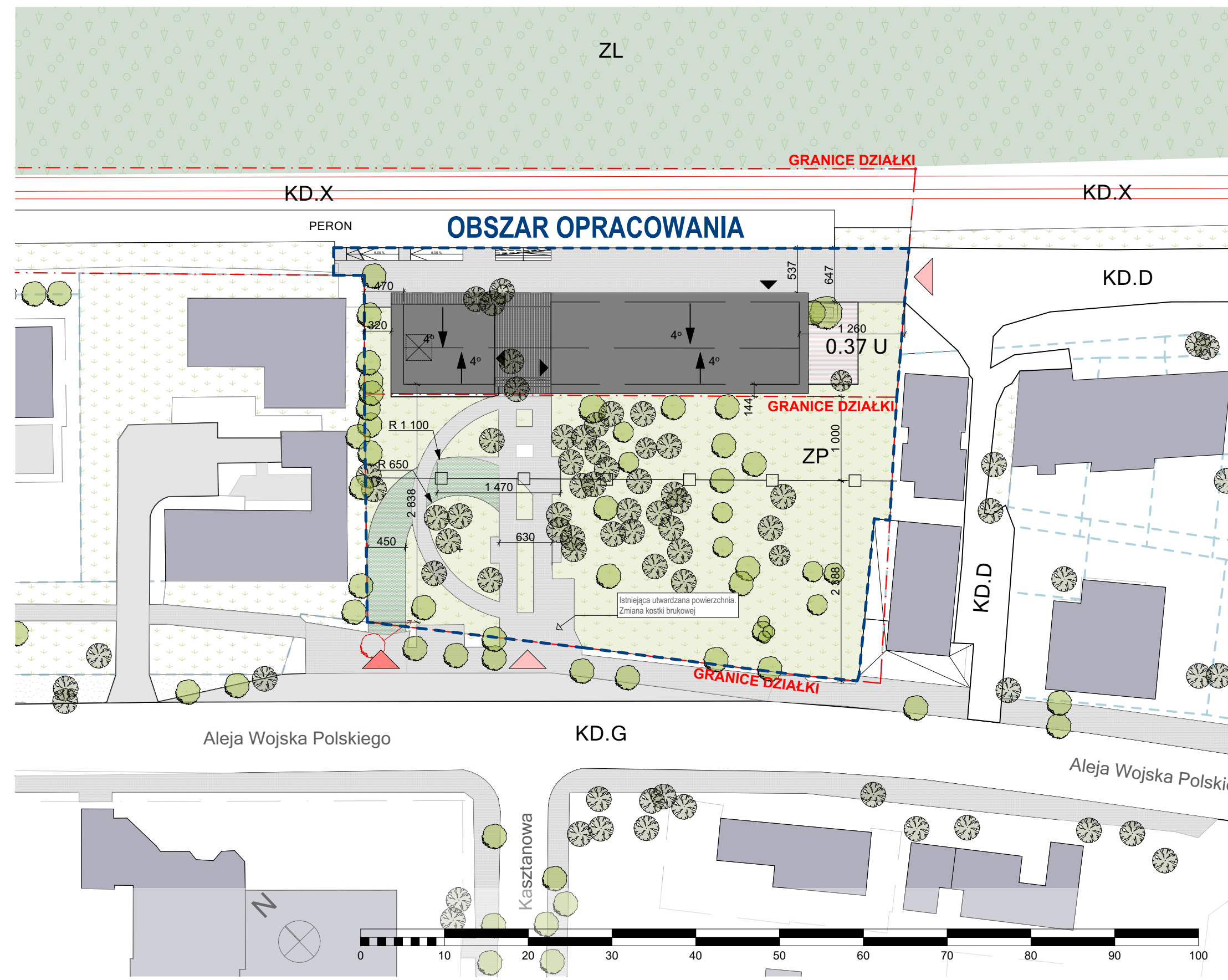
- Schody i rampa dla niepełnosprawnych na wzniesiony fundament budynków.
- Wejścia techniczne zaprojektowano od strony północno-wschodniej oraz północno-zachodniej.
- Zapewniono drogą pożarową o szerokości 4,5m, wjazd od głównej ulicy Alei Wojska Polskiego, wyznaczony pas na postój wozu wzdłuż dłuższej elewacji budynku o szerokości 30% dłuższego boku budynku.
- Dojazd do budynku z ulicy bez nazwy (110. KDX) poprzez teren zamknięty
- Ścieżki ciągów pieszych w parku pozostały w swojej pierwotnej lokalizacji, z wymienioną nawierzchnią dopasowaną do nawierzchni wokół budynku.
- Nie spełniono wymogu zapewnienia minimum 1 miejsca parkingowego dla budynków usługowych - ze względu na lokalizację budynku bezpośrednio przy terenie parkowym i blisko położonym pasie torów kolejowych nie ma wystarczająco miejsca na zapewnienie miejsc parkingowych na terenie U.37. Na terenie 057ZP jest zakaz lokalizacji miejsc parkingowych. Następuje odstępstwo od przepisów.
- Teren położony w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Zatoka Pucka i Półwysep Helski” oraz w granicach Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Inwestycja nie powoduje zagrożenia dla chronionego obszaru.
- Nasadenia drzew, które zostały wycięte, z uwzględnieniem gatunków rodzimych - preferowana sosna „helska”.
- Obiór odpadów stałych odbywa się od strony drogi dojazdowej K.D.D. Wiata śmietnikowa znajduje się w budynku „A”, do której dostęp mają pracownicy z obu budynków.
- Główna kategoria obiektu budowlanego: XVII

Przedmiotem opracowania jest projekt koncepcyjny przebudowy dworca kolejowego wraz z lokalem gastronomicznym. W ramach projektu planowana jest budowa zespołu dwóch budynków, niepodpiwniczonych i parterowych, których dachy są połączone ze sobą ażurową wiadłą. Wznieszone zostały w technologii prefabrykowanych płyt z drewna klejonego krzyżowo CLT, ze względu na precyzyjność wykonawstwa na etapie prefabrykacji, a dzięki temu szczelności w miejscach łączeń.

Budynek główny (B), funkcjonujący całorocznie, będzie obsługiwał podróźnych oraz posiadał dodatkową funkcję lokalu gastronomicznego. Z tego powodu posiada parametry odpowiadające budynkowi pasywnemu. Wznieszone zostały w technologii prefabrykowanych płyt z drewna klejonego krzyżowo CLT, ze względu na precyzyjność wykonawstwa na etapie prefabrykacji, a dzięki temu szczelności w miejscach łączeń.

Bryła została skomponowana na podstawie analizy zastanej zieleni oraz orientacji względem południa. Planowany obiekt, miał w jak najmniejszym stopniu spowodować wycinkę drzew i osiągnąć efektywność energetyczną. Wymóg stosowania dachów płaskich pozwolił uzyskać prostą formę. Zastosowano stropodach pełny z odwodnieniem wewnętrznym, na którym zamontowano panele fotowoltaiczne.

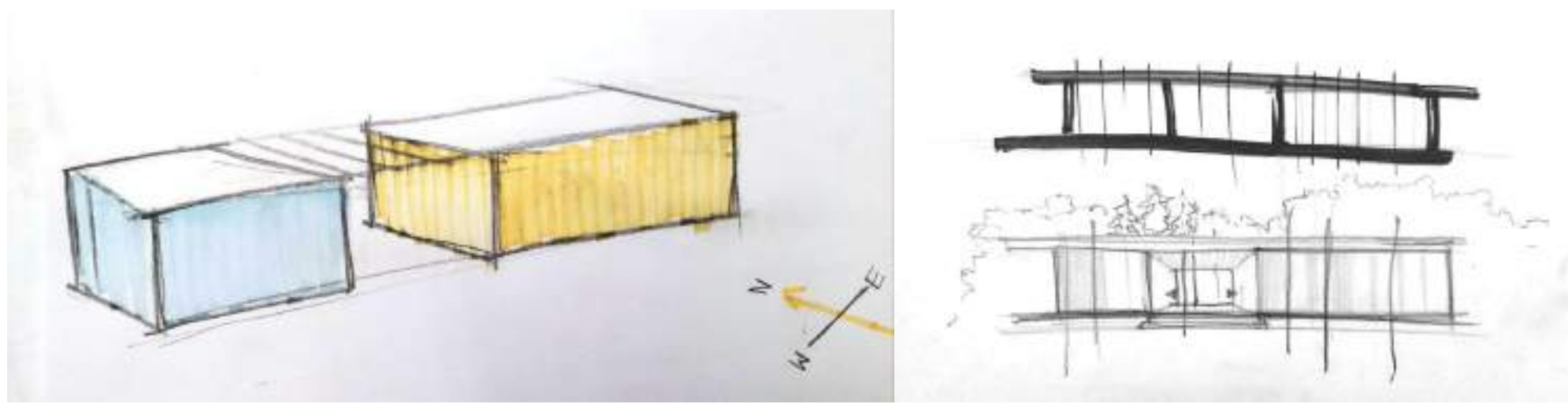
## ZAGOSPODAROWANIE TERENU - 1:500



BILANS TERENU		
pow. działek	11 251 m <sup>2</sup>	
pow. opracowania	3012,1 m <sup>2</sup>	100%
pow. zabudowy	367,5 m <sup>2</sup>	12,20%
pow. utwardzona	926,2 m <sup>2</sup>	30,74%
pow. biologicznie czynna	1685,5 m <sup>2</sup>	56,28%
pow. użytkowa	309,7 m <sup>2</sup>	

LEGENDA	
	wejście na posesję
	droga pożarowa
	główne wejście do budynku
	strefa ochronna obszaru kolejowego
	granice działek projektowanych
	granice działek sąsiadujących
	budynek projektowany
	budynek istniejący
	powierzchnia utwardzona
	powierzchnia biologicznie czynna
	powierzchnia drogi pożarowa z geokraty (bio. czynna)
	miejsce gromadzenia odpadów stałych
	zieleni wysoka - drzewa liściaste
	zieleni wysoka - drzewa liściaste
	teren drogi dojazdowej

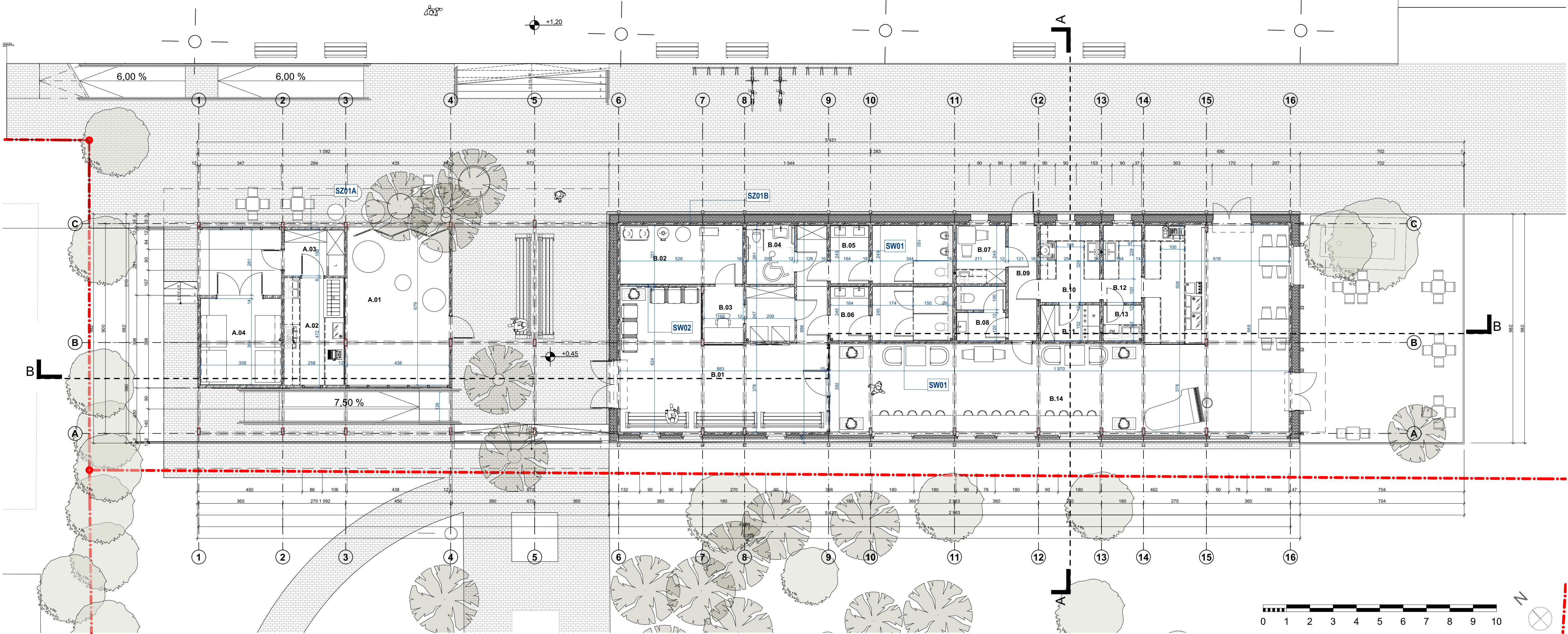
## KONCEPT BRYŁY I PODZIAŁÓW KONSTRUKCYJNYCH



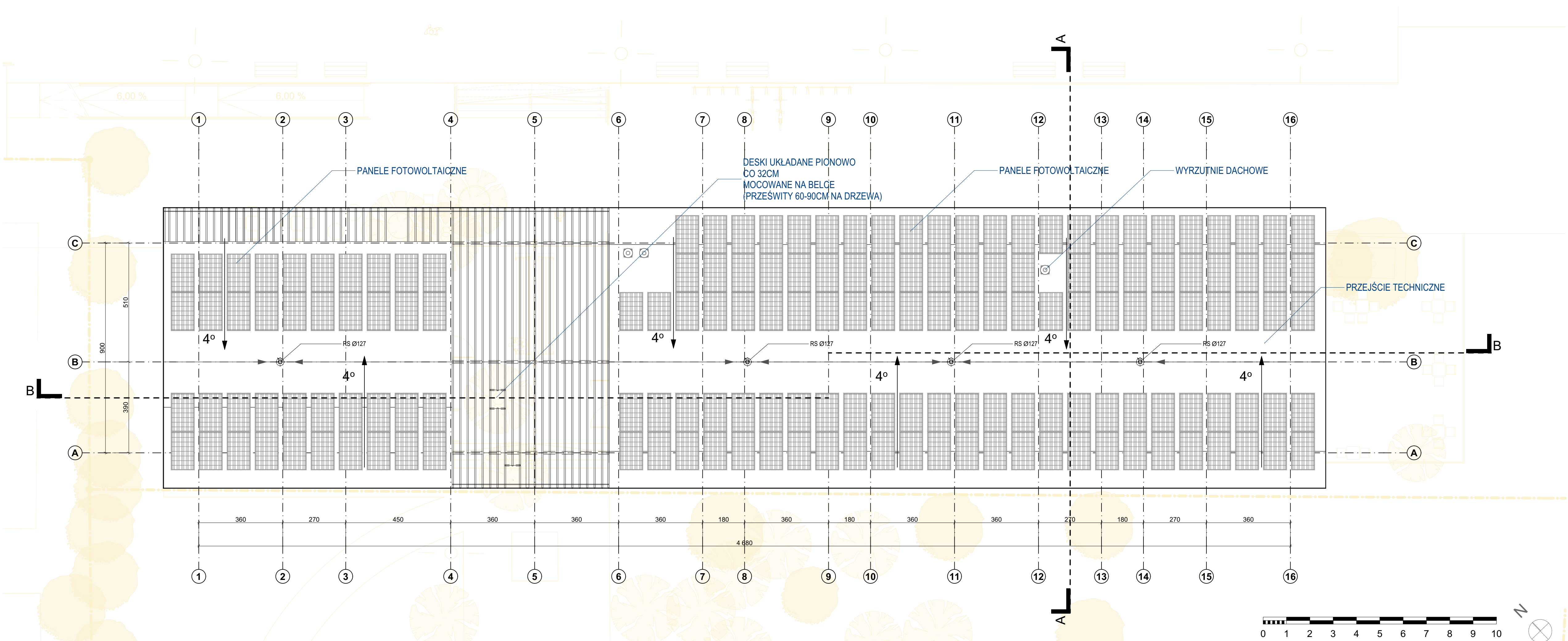
## ZESTAWIENIE POMIESZCZEŃ

Zestawienie pomieszczeń: BUDYNEK A				Zestawienie pomieszczeń: BUDYNEK B								SUMA		
Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia		Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia		Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia		Nr	Nazwa pomieszczenia	Powierzchnia
A.01	POCZEKALNIA	29,4		B.01	POCZEKALNIA	49,2		B.06	WC DAMSKIE	11,8		B.11	MAGAZYN	3,9
A.02	SPRZEDAŻ LODÓW	11,8		B.02	POM. TECHNICZNE	13,3		B.07	POM. SOCIALNE	6,4		B.12	KUCHNIA 2	5,4
A.03	ZAPLECZE	5,2		B.03	KASA BILETOWA	9,3		B.08	WC PRACOWNICZE	4,7		B.13	ZMYWALNIA	2,4
A.04	WIATASMIETNIKOWA	12,8		B.04	WC DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH	5,1		B.09	KORYTARZ	6,8		B.14	BAR I RESTAURACJA	109,3
		<b>59,2 m<sup>2</sup></b>		B.05	WC MĘSKIE	12,9		B.10	KUCHNIA 1	10,1				<b>250,6 m<sup>2</sup></b>

## RZUT PARTERU - 1:100

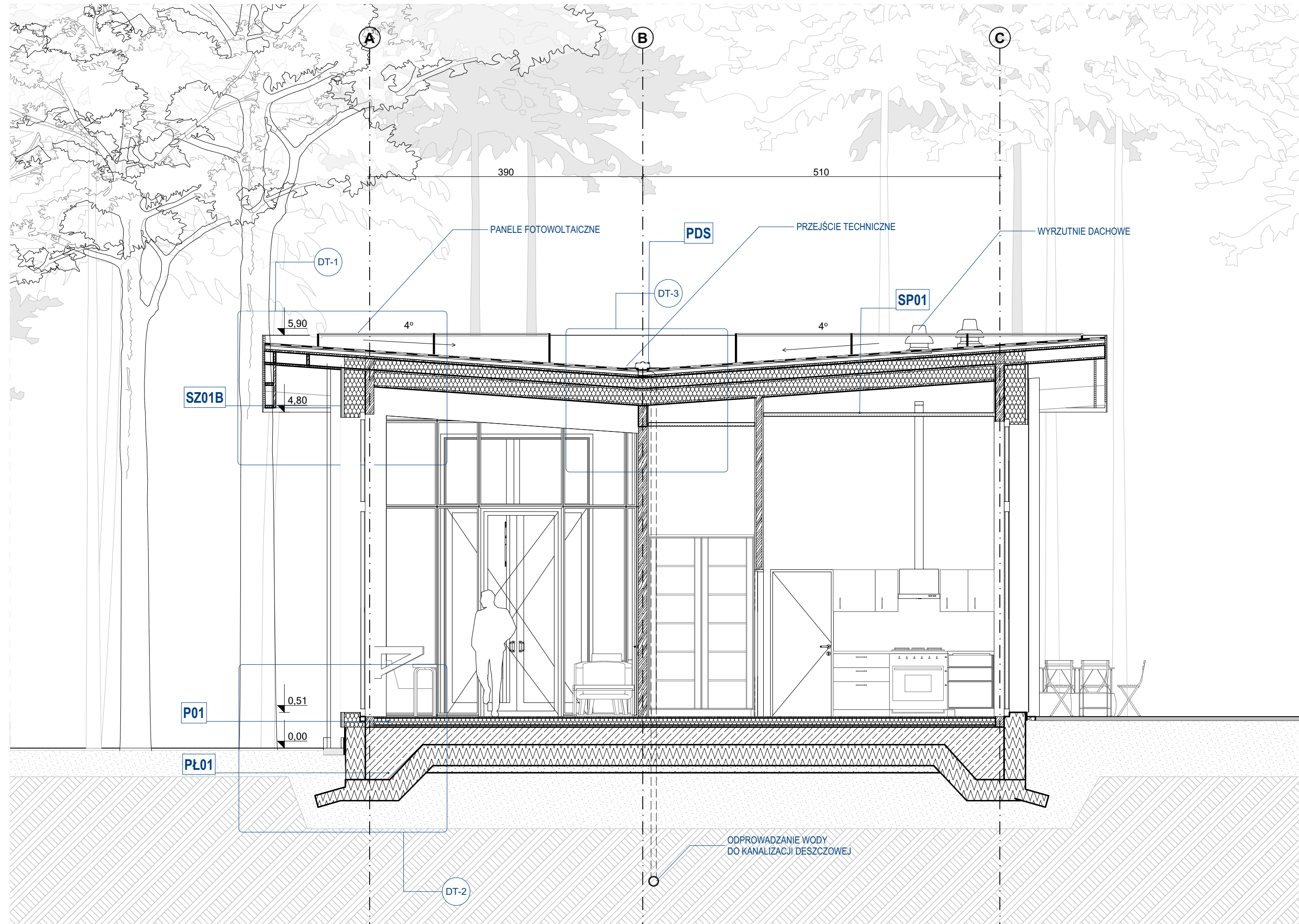


## RZUT DACHU - 1:100

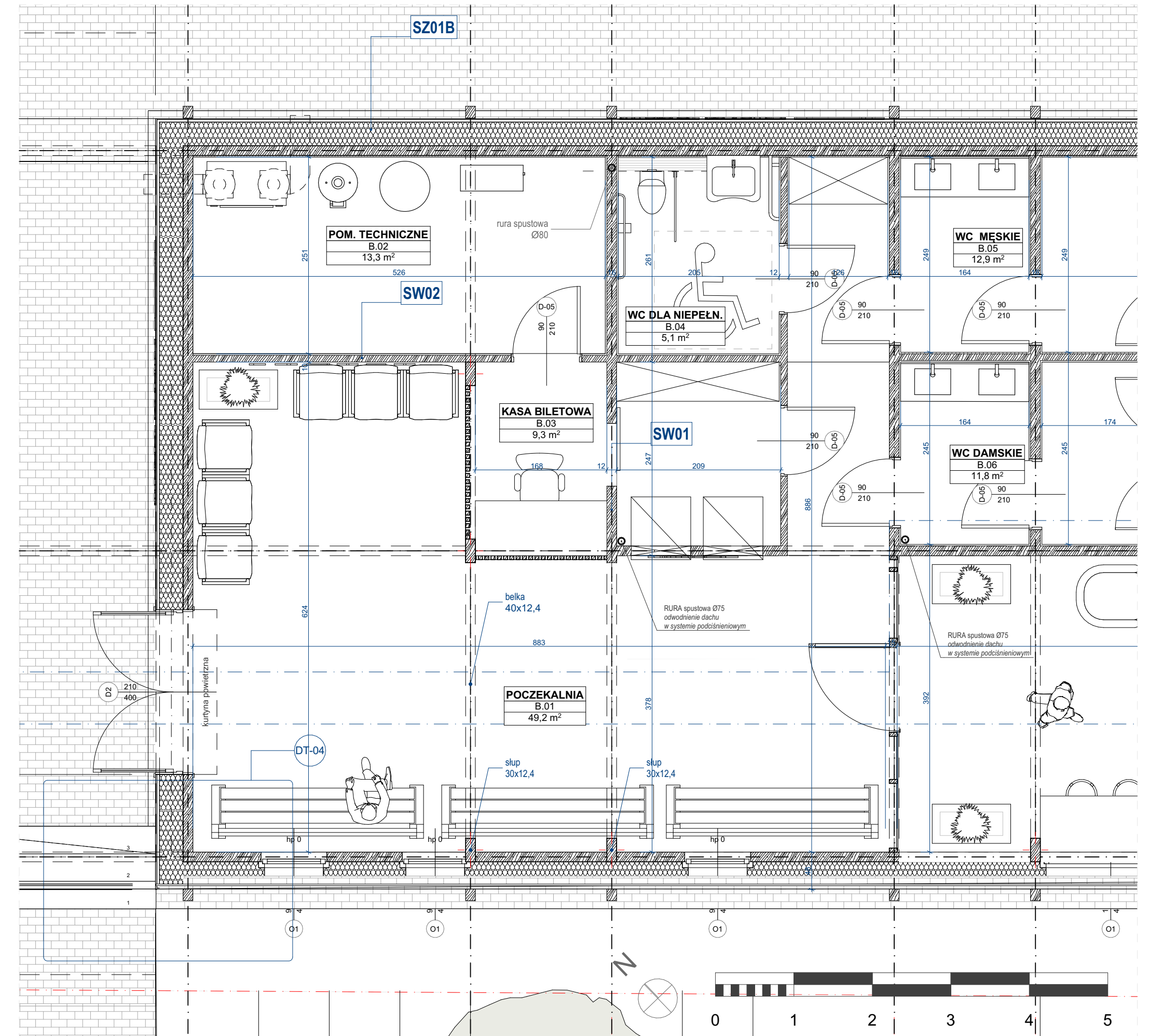




PRZEKRÓJ A - 1:50

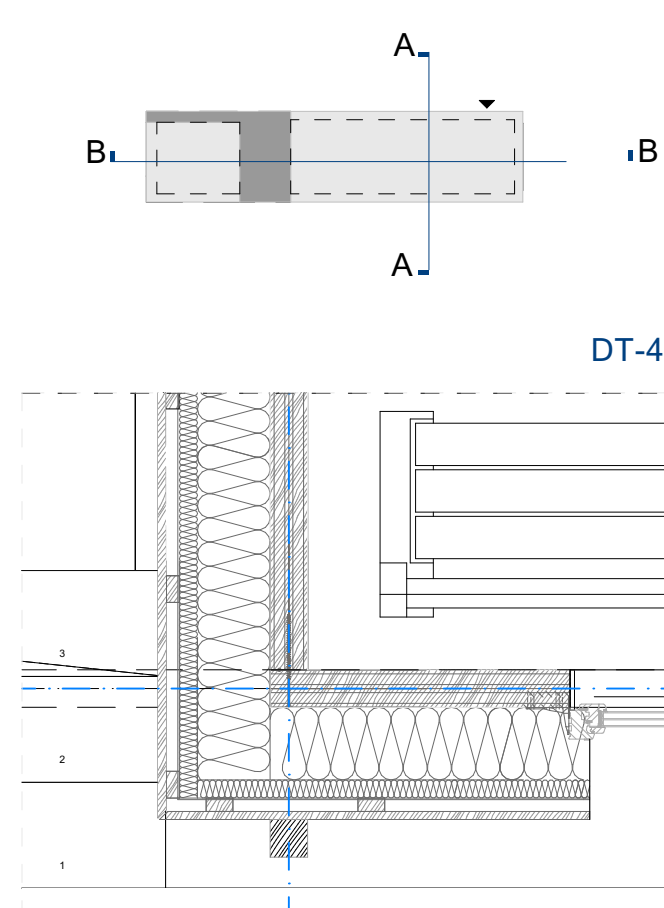


RZUT - 1:50 (OPRACOWANIE SZCZEGÓŁOWE)

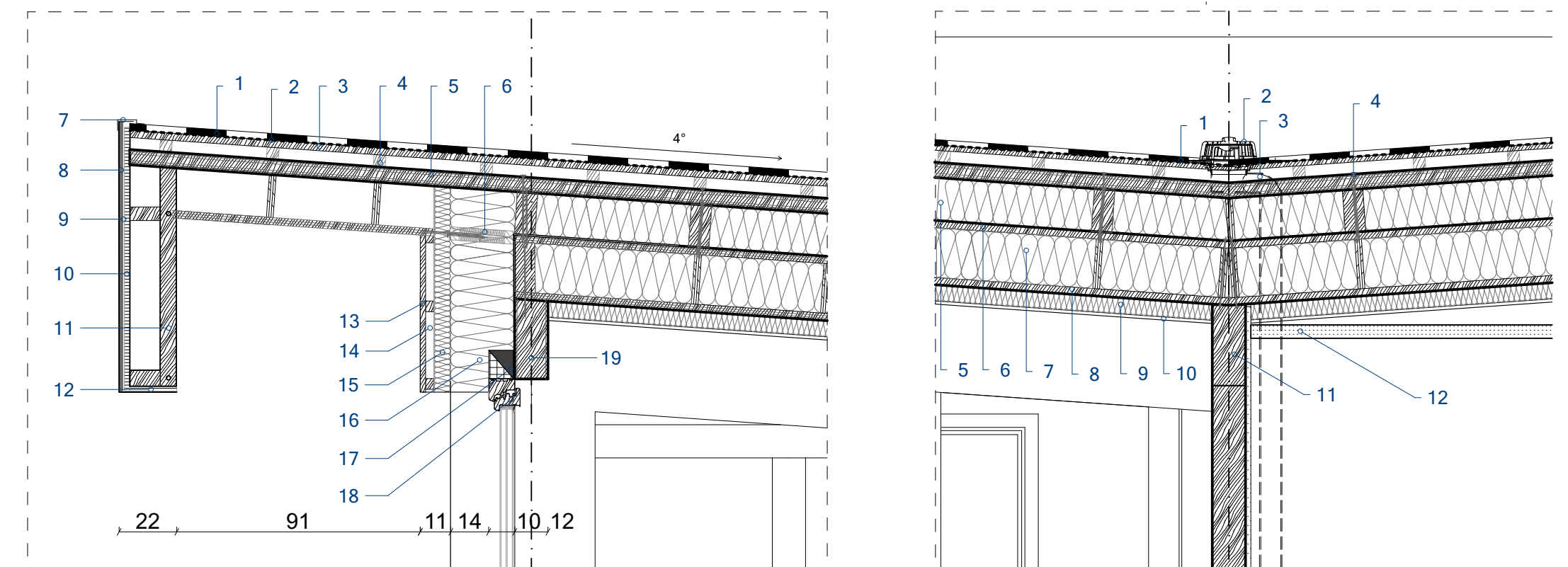


ROZWIĄZANIA ARCHYTEKTONICZNO-BUDOWLANE

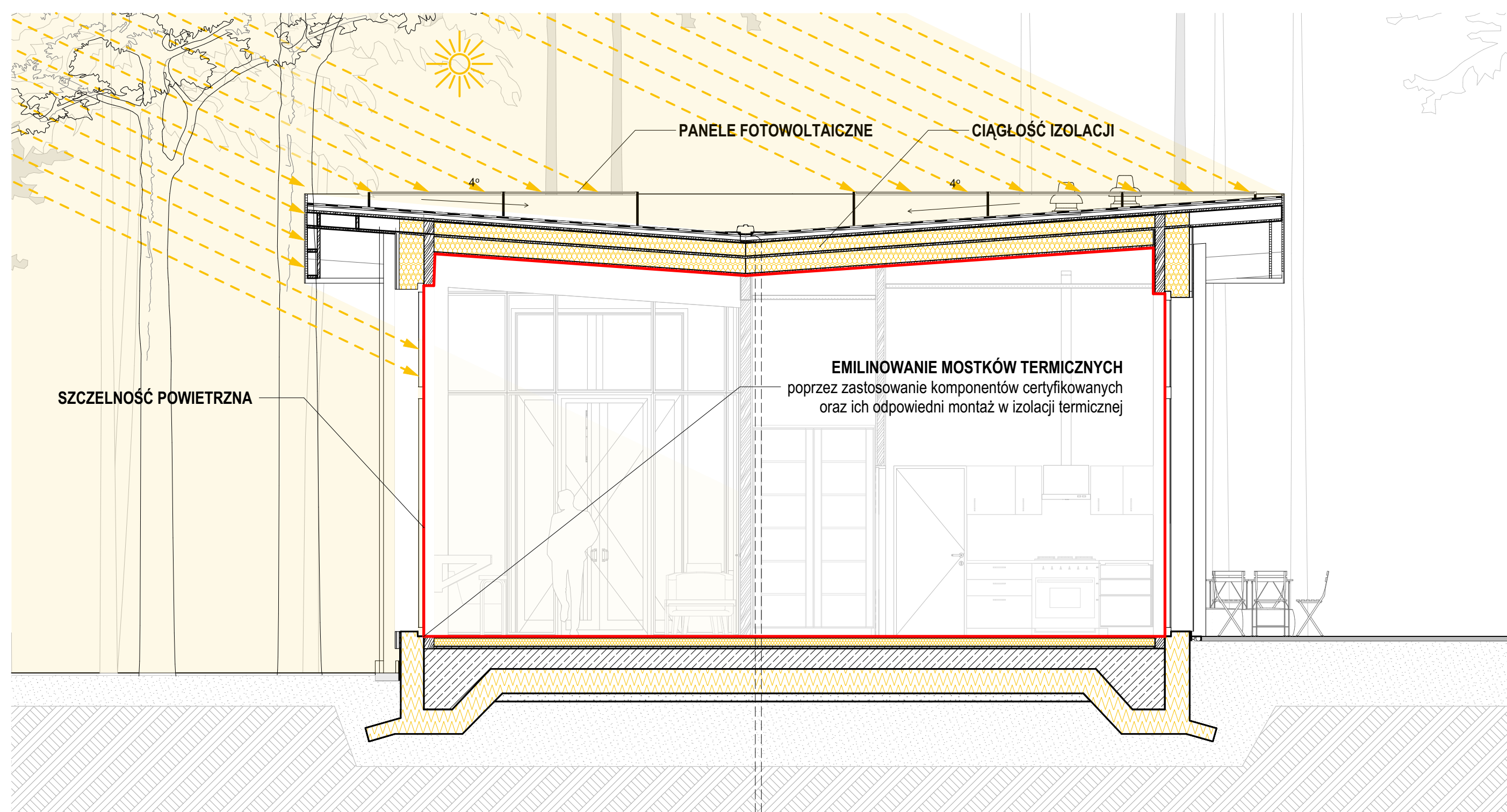
- SZ01B - ŚCIANA ZEWNĘTRZNA**  
Drewno elewacyjne - modrzew syberyjski (20mm)  
Folia dyfuzyjna  
Łata drewniana w pustce wentylacyjnej (30mm)  
Izolacja - włókno drzewne STEICO FLEX (60mm)  
Izolacja - włókno drzewne STEICO THERM (240mm)  
Ściana z litego drewna - płyta NOVATOP SOLID (124mm)  
Wykończenie z płyty gipsowo-włóknowej (w zależności od przeznaczenia pomieszczenia)
- SW01 - ŚCIANA WEWNĘTRZNA KONSTRUKCYJNA**  
Wykończenie z płyty gipsowo-włóknowej (w zależności od przeznaczenia pomieszczenia)  
Ściana z litego drewna - płyta NOVATOP SOLID (124mm)  
Wykończenie z płyty gipsowo-włóknowej (w zależności od przeznaczenia pomieszczenia)
- SW02 - ŚCIANA WEWNĘTRZNA DZIAŁOWA**  
Wykończenie z płyty gipsowo-włóknowej (w zależności od przeznaczenia pomieszczenia)  
Ściana z litego drewna - płyta NOVATOP SOLID (124mm)  
Wykończenie z płyty gipsowo-włóknowej (w zależności od przeznaczenia pomieszczenia)
- D01 - DACH NOVATOP ELEMENT**  
membrana dachowa EPDM  
deskowanie pełne  
pusta powietrzna z latarni  
płyta wielowarstwowa CLT (58mm)  
izolacja z włókna drzewnego STEICO THERM (160mm)  
płyta górna CLT (27mm)  
izolacja z włókna drzewnego STEICO FLEX (186mm)  
płyta dolna CLT (27mm)  
wełna mineralna (60mm)  
płyta gipsowo - włóknowa (12mm)
- SP01 - SUFIT PODWIESZANY**  
Płyta gipsowo-kartonowa (20mm)
- PDS - PODCIŚNIENIOWY SYSTEM ODWADNIANIA DACHU**
- P02 - POSADZKA NA GRUNCIE**  
warstwa wykończeniowa - płytki gresowe (20mm)  
izolacja przeciwwilgociowa  
izolacja (styropan twardy - 100mm)  
izolacja przeciwwilgociowa  
chudy beton (30mm)
- P03 - TARAS**  
warstwa wykończeniowa - modrzew syberyjski (30mm)  
warstwa izolacyjna - papa  
chudy beton-warstwa spadołkowa 1°  
błoczek betonowy konstrukcyjny  
posypka piaskowa  
grunt rodzimy
- PL01 - PŁYTA FUNDAMENTOWA**  
warstwa wykończeniowa 20mm - płytki gresowe  
płyta styropianowa 2x50mm  
wyłewka betonowa 30mm  
izolacja przeciwwilgociowa  
beton zbrojony 250mm  
polistyren ekstrudowany 300mm  
podbeton C10/C15 100mm  
posypka piaskowa 300mm  
podbudowa żwirowa 100mm



DETALE - 1:20

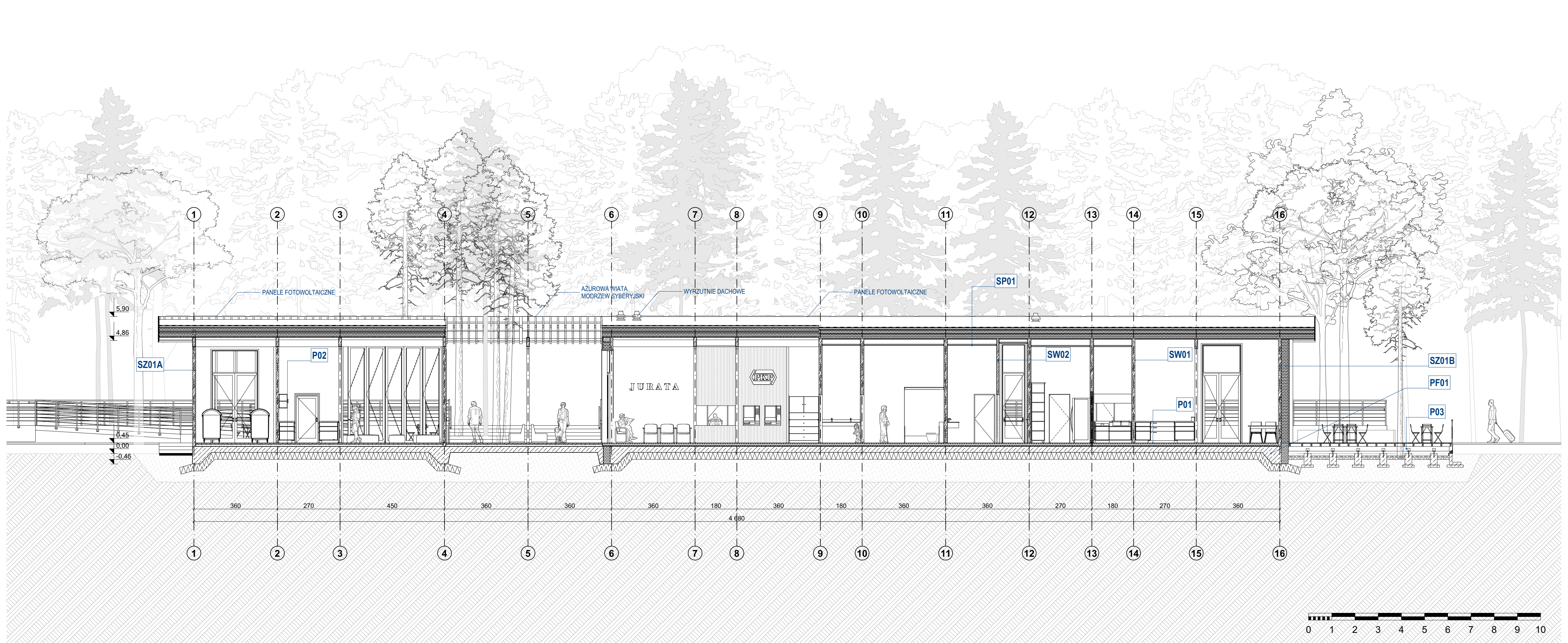


PASYWNOŚĆ BUDYNKU - SCHEMAT IZOLACJI



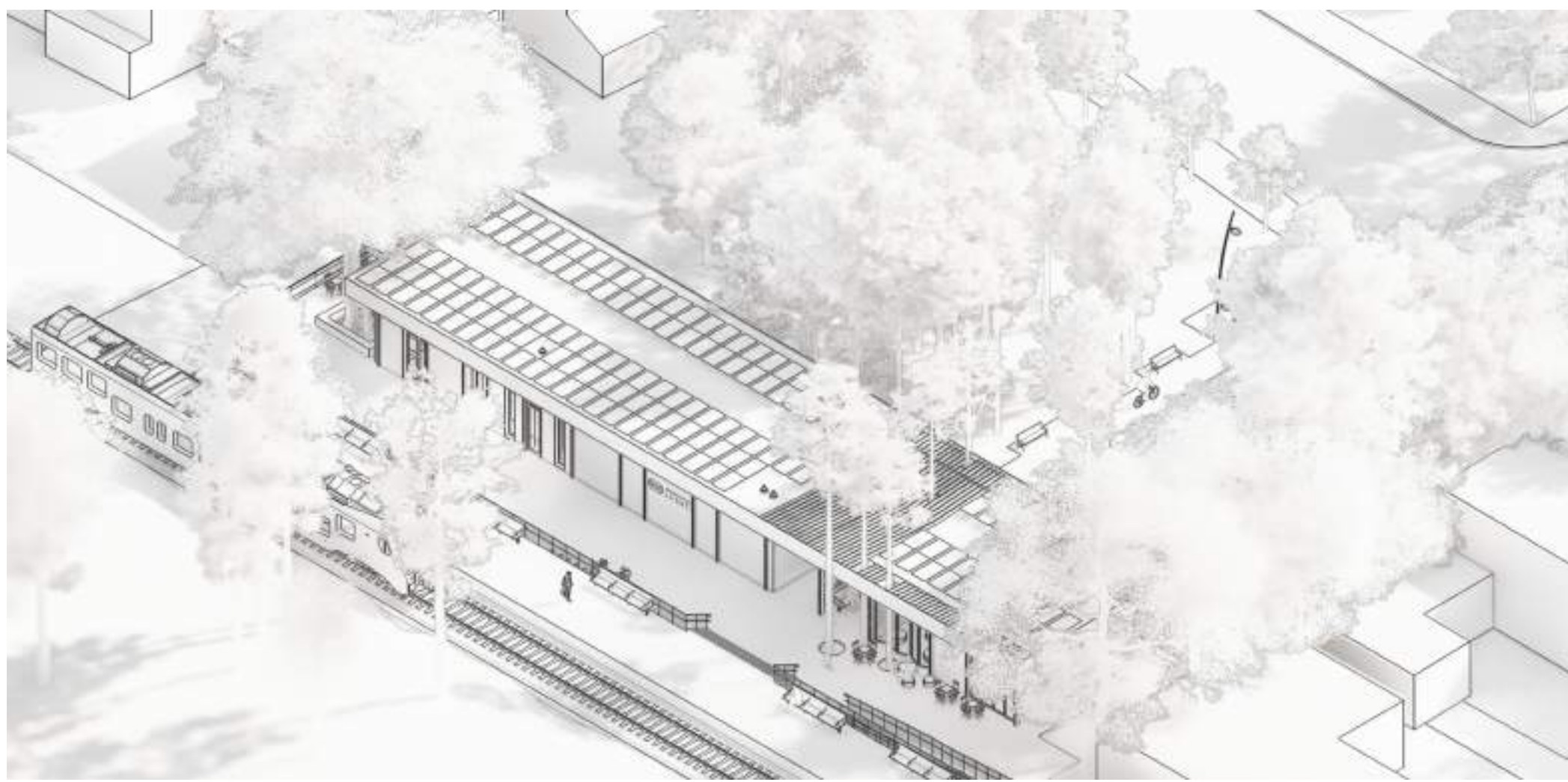
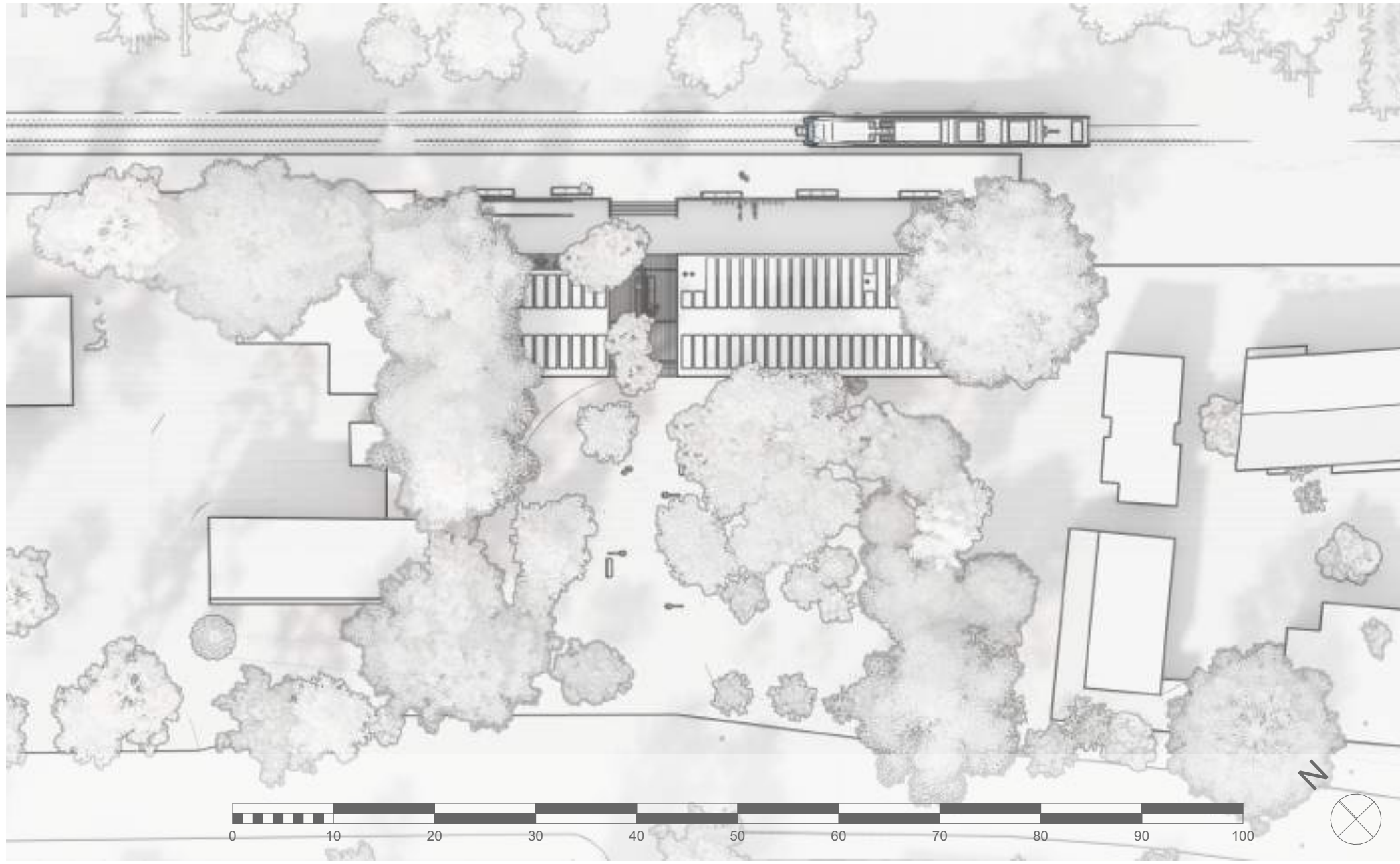
- 1. membrana dachowa EPDM (20mm)
- 2. izolacja przeciwwilgociowa - folia
- 3. pełne deskowanie
- 4. pełna izolacja
- 5. płyta wielowarstwowa CLT (58mm)
- 6. płyta górna CLT 27mm
- 7. obróbka blacharska
- 8. płyta cementowo-włóknowa RAL 7005 (15mm)
- 9. pustka powietrzna z podstawkami
- 10. płyta OSB 20mm
- 11. płyta wielowarstwowa CLT (58mm)
- 12. podbitka
- 13. wykończenie drewnem elewacyjnym 20mm
- 14. łąta drewniana w pustce wentylacyjnej 30mm
- 15. izolacja - włókno drzewne STEICO FLEX 60mm
- 16. izolacja - włókno drzewne STEICO THERM 240mm
- 17. spoina klejowa ILLBRUCK
- 18. okno GEMINI PASSIVE 78mm
- 19. ściana z litego drewna - NOVATOP SOLID 124mm
- 20. UWAGA! Karta katalogowa okna GEMINI PASSIVE + certyfikat w ZAŁĄCZNIKACH nr 1,2
- 21. kołnier do podłączenia na hydroizolację
- 22. kosz
- 23. wpust Ø75mm
- 24. przekładki izolacyjne z wkrętami
- 25. izolacja z włókna drzewnego STEICO THERM 160mm
- 26. płyta górna CLT 27mm
- 27. izolacja między płytami - włókno drzewne STEICO FLEX 186mm
- 28. płyta dolna CLT 27mm
- 29. wełna mineralna 60mm
- 30. płyta gipsowo - włóknowa 12mm
- 31. więźba główna - TOP PURLIN
- 32. sufit podwieszany - płyta gipsowo-kartonowa
- 33. UWAGA! Szczegółowa karta katalogowa wpustu w ZAŁĄCZNIKU nr 5
- 34. warstwa wykończeniowa 20mm - płytki gresowe
- 35. \*Klej montażowy mineralny
- 36. płyta styropianowa 2x50mm
- 37. wyłewka betonowa 30mm
- 38. izolacja przeciwwilgociowa
- 39. beton zbrojony 250mm
- 40. polistyren ekstrudowany 300mm
- 41. podbeton C10/C15 100mm
- 42. posypka piaskowa 300mm
- 43. podbudowa żwirowa 100mm
- 44. opaska przeciwwyślizgowa ze styropianu (200mm)
- 45. izolacja pionowa - styropian XPS
- 46. izolacja pionowa przeciwwodna
- 47. opaska drenazowa - żwirowa
- 48. płyta betonowa (wykończenie powierzchni) 50mm
- 49. wykończenie płytą cementowo-włóknową RAL 7005
- 50. kotwa
- 51. purenit
- 52. okno GEMINI PASSIVE 78mm
- 53. obróbka blacharska

PRZEKRÓJ B - 1:100



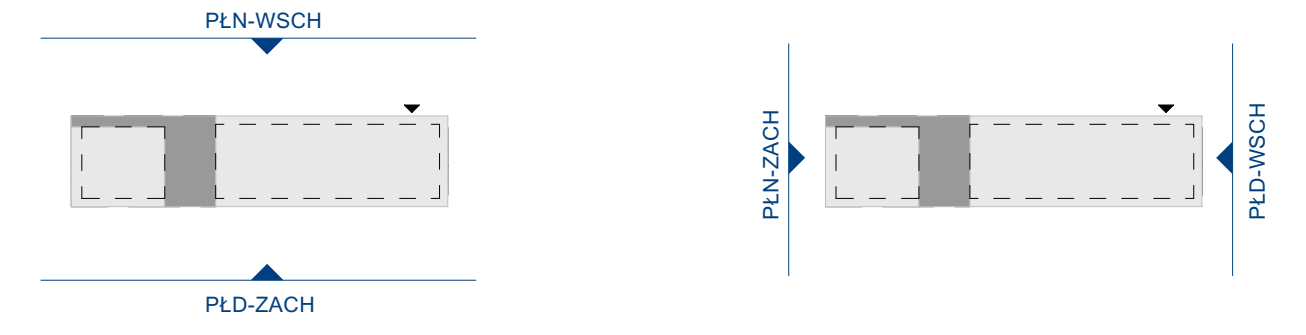


## KONTEKST OTOCZENIA 1:500



## PROJEKT ELEWACJI

Podziały elewacji są odpowiedzią na kształtowanie się rytmu rosnących sosen w parku sosen. Dodatkowym aspektem była odpowiednia orientacja względem stron świata. Elewacje południowo-zachodnia oraz południowo-wschodnia zostały zaprojektowane w taki sposób, aby poziom szklenia wynosił 30-40% powierzchni całej elewacji. Ma to na celu zachowanie odpowiedniego poziomu nagrzewania budynku.



## MATERIAŁY WYKOŃCZENIOWE

[A] - słupki elewacyjne - modrzew syberyjski  
[C] - deski elewacyjne - modrzew syberyjski

[B] - okna i drzwi pasywne GEMINI PASSIVE  
[D] - drewniane fasady słupowo-ryglowe

[E] - logo PKP Jurata - blacha ocynkowana malowana proszkowo na biało  
[F] - płyta cementowo - włóknowa RAL 7005

[G] - balustrada - blacha ocynkowana, malowana proszkowo RAL 7005  
[H] - obrzeże z płyt betonowych

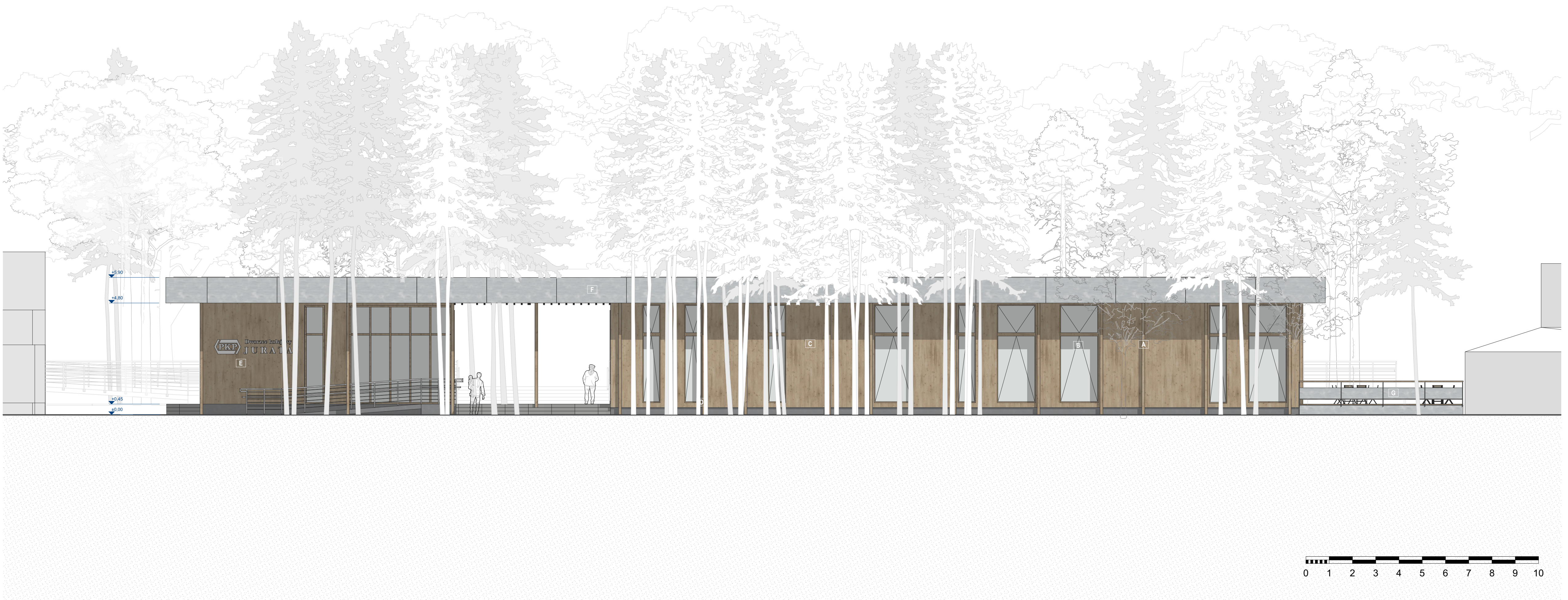
## ELEWACJA POŁUDNIOWO-WSCHODNIA - 1:100



## ELEWACJA PÓŁNOCNO-ZACHODNIA - 1:100



## ELEWACJA POŁUDNIOWO-ZACHODNIA - 1:100



## ELEWACJA PÓŁNOCNO-WSCHODNIA - 1:100





