

**Wyjaśnienia nr 5 do konkursu na opracowanie urbanistyczno-architektonicznej koncepcji
„Zintegrowanego węzła przesiadkowego w Cieszynie”**

Pytanie nr 1: Czy organizator jest w stanie szacunkowo określić dobowy przepływ pasażerów dworca oraz średni czas oczekiwania na wybraną linię? Pomocna będzie również informacja o szacowanej maksymalnej liczbie oczekujących na przyjazd autobusów w godzinach szczytu.

Wyjaśnienie: Jeżeli chodzi o szacunkowy dobowy przepływ pasażerów dworca oraz średni czas oczekiwania na wybraną linię to informujemy, iż nie dysponujemy takimi danymi. Natomiast z przeprowadzonej przez nas analizy wynika, iż w godzinach szczytu liczba oczekujących (w jednym momencie) na przyjazd autobusów wyniosła ok. 600 osób.

Pytanie nr 2: Dlaczego w warunkach konkursu nie podano żadnych wytycznych urbanistycznych takich jak np. linie zabudowy, intensywność i maksymalna wysokość zabudowy oraz wytycznych programowych ustalonych z przewoźnikami? W przygotowaniu jest bowiem miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego - obecnie na etapie uzgodnień. W jaki sposób Organizator konkursu zapewni możliwość realizacji nagrodzonej pracy, jeśli będzie ona sprzeczna z ustaleniami planu miejscowego?

Wyjaśnienie: Na dzień dzisiejszy teren objęty konkursem nie posiada zatwierdzonego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Autorzy prac konkursowych mogą swobodnie przedstawiać swoje pomysły dotyczące zagospodarowania terenu. Nie jest wykluczone wykorzystanie najciekawszych rozwiązań z prac konkursowych w konstruowaniu zapisów tworzonego planu.

Pytanie nr 3: Jak Organizator konkursu i Projektant ronda widzi jego funkcjonowanie w sytuacji przywrócenia połączeń kolejowych i konieczności zamykania przejazdu?

Wyjaśnienie: Jest to determinanta, którą powinien uwzględnić autor koncepcji, zgodnie z informacją zawartą w pierwszym zdaniu pkt. 5.2. Regulaminu Konkursu.

Pytanie nr 4: Co oznacza w ekspertyzie technicznej dotyczącej budynku dworca PKP określenie „stan techniczny średni” w odniesieniu do wielu elementów konstrukcyjnych budynku? Jakie założenia należy przyjąć w odniesieniu do fundamentów budynku, które nie zostały poddane żadnej ocenie?

Wyjaśnienie: Przez określenie „stan techniczny średni” w odniesieniu do niektórych elementów konstrukcyjnych, o których mowa w ekspertyzie technicznej budynku dworca PKP, należy rozumieć, że stan techniczny danego elementu nie jest na tyle dobry aby nie wymagał żadnych działań naprawczych, ani na tyle zły aby wymagał bezwzględnej wymiany.

Odnośnie fundamentów należy przyjąć następujące założenia:

- fundamenty części piętrowej budynku byłego dworca kolejowego oraz pod „historyczną” ścianą frontową części parterowej (2) od strony peronów nie wymagają działań naprawczych;
- pozostałe fundamenty należy zaprojektować stosownie do przyjętego w koncepcji rozwiązania architektonicznego tej części obiektu.

Pytanie nr 5: Ekspertyza techniczna zakłada 3 warianty odrestaurowania dworca PKP - który z tych wariantów jest zgodny ze stanowiskiem Konserwatora Zabytków?

Wyjaśnienie: Załączona w materiałach konkursowych ekspertyza techniczna budynku byłego dworca kolejowego została opracowana w celu oceny stanu technicznego obiektu, nie stanowi wytycznych projektowych wymagających uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. W części kosztowej ekspertyzy oszacowano wstępnie koszty rewitalizacji obiektu zakładając trzy

ewentualne warianty postępowania. Część kosztowa ekspertyzy ma charakter wyłącznie poglądowy.

Pytanie nr 6: Dlaczego Organizator przewidział część kosztową, skoro mamy do czynienia z KONCEPCJĄ urbanistyczno-architektoniczną i brakować będzie podstawowych danych branżowych do przygotowania kosztorysu? (Część kosztową, o której mowa w Regulaminie, można przygotować dopiero na etapie projektu realizacyjnego).

Wyjaśnienie: Część kosztowa jest bardzo ważnym elementem koncepcji, ponieważ w Regulaminie Konkursu został określony maksymalny planowany łączny koszt inwestycji. Projektowanie „pod budżet” niewątpliwie ma wpływ na przyjęcie określonych rozwiązań projektowych w koncepcji. Doświadczone Jednostki Projektowe dysponują instrumentami pozwalającymi z dużym przybliżeniem oszacować koszty inwestycji na etapie koncepcji.

Pytanie nr 7: Dlaczego Organizator konkursu uczynił udział uprawnionego projektanta w specjalności drogowej warunkiem złożenia pracy konkursowej, skoro mamy do czynienia z koncepcją URBANISTYCZNO-ARCHITEKTONICZNĄ? Co w/w projektant miałby do zrobienia na tym etapie opracowania projektu, tym bardziej, że rondo zostało już zaprojektowane? Czy Organizator zdaje sobie sprawę na ile ograniczy to liczbę projektantów / zespołów biorących udział w konkursie?

Wyjaśnienie: Udział uprawnionego projektanta w specjalności drogowej w opracowaniu koncepcji ma istotne znaczenie, ponieważ praca konkursowa oprócz rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych powinna zawierać rozwiązania komunikacyjne dworca autobusowego oraz jego skomunikowanie z układem drogowym. Ponadto w celu oszacowania kosztów branży drogowej należy określić rodzaj i grubość warstw podbudowy, rodzaj nawierzchni itp.

Pytanie nr 8: Jak Organizator konkursu zagwarantuje ochronę OSOBISTYCH praw autorskich do projektu, które to prawa są niezbywalne?

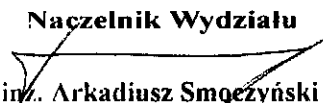
Wyjaśnienie: Postanowienia dotyczące praw autorskich zawarte są w pkt. 14 Regulaminu Konkursu.

Pytanie nr 9: Dlaczego w Regulaminie konkursu nie podano składu sądu konkursowego? Jak w takiej sytuacji zagwarantować brak powiązań uczestników konkursu z członkami jury, skoro prace są szyfrowane? Czy jest zapewniony udział sędziego konkursowego SARP lub z Izby Architektów?

Wyjaśnienie: Skład Sądu Konkursowego został podany do publicznej wiadomości w Wyjaśnieniach nr 4 (odpowiedź na pytanie nr 9). W składzie 7-osobowego Sądu Konkursowego znajduje się dwóch doświadczonych architektów. Dla tego typu konkursów nie ma obowiązku powoływania w skład Sądu Konkursowego przedstawiciela SARP lub Izby Architektów.

Pytanie nr 10: Czy jest możliwość wykorzystania drogi pomiędzy zachodnią częścią ul. Hajduka, a ul. Wojciecha Korfantego jako łącznika pomiędzy tymi dwiema ulicami? Chodzi o ulicę naprzeciwko budynku dworca, która obecnie kończy się parkingiem.

Wyjaśnienie: Nie przewidujemy możliwości połączenia ul. Hajduka z ul. Korfantego z wykorzystaniem drogi, o której Państwo wspominali.

Naczelnik Wydziału

inż. Arkadiusz Smoczyński