



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Centrum Realizacji Inwestycji

03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel.: +4822 473 30 08, fax: +4822 473 33 34

Nr IRORg – 051 – 06/1/12

Warszawa, 15 stycznia 2013 r.

Mateusz Woźniak

W odpowiedzi na Pana wniosek dotyczący prośby o udzielenie wyjaśnień związanych z działalnością Spółki w zakresie projektowania i realizacji przebudów stacji pasażerskich w największych miastach kraju, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji przekazuje następujące informacje:

Ad.1 Dla przystanków i stacji na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia należało zastosować spójną biało-granatową kolorystykę przyjętą w Systemie Identyfikacji Wizualnej PKP S.A. Uzasadnieniem dla powyższego było to, że będzie zachowana spójność z już wykonanym oznakowaniem na stacji Warszawa Centralna i Warszawa Stadion oraz w budynkach Warszawa Ochota i Warszawa Powiśle, zachowana zostanie spójność z wyświetlaczami dynamicznej informacji pasażerskiej (biało-granatowa kolorystyka treści prezentowanych na wyświetlaczach oraz spełnione zostaną postanowienia karty UIC 413 (pkt A.6.7.2; pkt A.6.8.1).

Odnosnie kolorystyki elementów infrastruktury peronowej, została określona w opisie przedmiotu zamówienia na podstawie porozumień zawartych między PKP S.A. a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zgodnie z którymi, ich kolorystyka miała być spójna z kolorystyką budynku dworca Warszawa Wschodnia.

Ad.2 *"Wytyczne dotyczące zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróżnych oraz elementów informacji wizualnej"* przyjęte Uchwałą Nr 347 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 23 grudnia 2003 r. w części VII odnoszą się do zasad kolorystyki i informacji dla pozostałych linii kolejowych (nie objętych planami modernizacji). Natomiast przystanek osobowy Warszawa Stadion znajduje się na linii E 65 Warszawa – Gdynia, zasady kolorystyki i informacji dla tej linii określone zostały w części VI.

W trakcie opracowywania i uzgadniania dokumentacji projektowej przebudowy przystanku osobowego Warszawa Stadion kładziono nacisk aby forma architektoniczno-przestrzenna w/w przystanku osobowego była spójna z założeniami urbanistycznymi

planowanymi w jego otoczeniu a w szczególności budową Stadionu Narodowego. Należało również zachować istniejącą formę konstrukcyjno-architektoniczną istniejącego przejścia podziemnego dla pieszych pod torami kolejowymi wraz z zadaszeniem od strony budynku dworca. Zastosowane rozwiązania zostały dopuszczone przez Urząd Miasta Stołecznego Warszawy Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków jako zachowujące istniejące, wartościowe elementy oraz ich układ funkcjonalny.

Statyczne tablice informacyjne zostały Wykonane zgodnie z systemem identyfikacji wizualnej PKP S.A. (Załącznik do Uchwały nr 162 z dnia 3 marca 2009 r.) oraz według zasad obowiązującymi w karcie UIC413.

Natomiast tablice dynamiczne zostały Wykonane zgodnie z „Wytycznymi wyświetlaczy dynamicznej informacji pasażerskiej” stanowiącej załącznik do uchwały Nr 502/2011 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 1 sierpnia 2011 r.

Ze względu na w/w uwarunkowania nie zastosowano zapisów *”Wytycznych dotyczących zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróżnych oraz elementów informacji wizualnej”* przyjętych Uchwałą Nr 347 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 23 grudnia 2003 r.

Ad.3 Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowa była objęta częściowym remontem a nie budowana od nowa. Istniejące krawędzie peronowe są wykonane z wielkowymiarowych płyt granitowych grub. 10 cm (całkowita długość krawędzi stanowi 4000 metrów bieżących). Płyty te mimo upływu lat (30-tu na peronach nr 5 i 4 , a 25-ciu na peronach nr 2 i 3) były w znakomitym stanie, tak że zniszczenie ich tylko dla wymiany na płyty betonowe o znacznie niższej jakości i trwałości byłaby ogromną niegospodarnością. Remont nawierzchni peronów z założenia polegał na wykorzystaniu istniejącego materiału (płyty z granitu Strzegom i Borów o grubości 5-7 cm o powierzchni łącznej ok. 24000m²). Poprawę jakości przeciwpoślizgowej uzyskano metodą płomieniowania powierzchni tych płyt. Wymianą objęto tylko płyty pęknięte. W ciągach wyznaczników 1 m od krawędzi wymieniono czarne płyty sjenitowe na płytki z „guzkami” o zalecanym kolorze żółtym – jako wyznaczniki informacyjne i bezpieczeństwa dla osób z dysfunkcją wzroku.

Trzeba jeszcze dodać, że zmiana elementów nawierzchni peronów a szczególnie płyt krawędziowych wymagała by również zmiany ścianek podperonowych. Jest to niemożliwe w związku z tym, że w poprzek peronów stacji przebiegają 4-ry tunele,

których konstrukcja stanowi równocześnie ścianki podperonowe, a stropy konstrukcję płyty peronów. Szczególnie w miejscu dworca podziemnego (na długości 110mb) i tunelu drogowego W-Z (na długości 54 mb) nie było w ogóle możliwe naruszanie tych konstrukcji.

Kolor niebieski jest użyty w pasach odcinającym zadaszenie (w obudowie Płyty Centrum stanowiącej zadaszenie stacji w ilości kilkuset m²) oraz na ściankach wszystkich kiosków, pawilonów i posterunków dyżurnych ruchu peronowych. Kolor niebieski w kolorystyce obowiązującej w UIC, PKP SA i PKP Polskie Linie Kolejowe SA. (Pantone 295 C) znajduje się na wszystkich tablicach informacyjnych, informatorach i piktogramach, granicach sektorów. Przebywając na peronach i rozglądając się widać ogromną ilość tych informacyjnych elementów. Zauważając, że jest go optycznie w nadmiarze, nie zastosowano w wystroju towarzyszącym tej masie informacyjnej koloru niebieskiego, natomiast zastosowane materiały stanowią doskonałe tło dla informacji, nie odciągające wzroku od istotnych dla pasażera elementów.

Wszystkie tablice informacyjne i piktogramy zostały wykonane w całkowitej zgodności z obowiązującymi katalogami UIC i Zarządzeniem Prezesa PKP Polskie Linie Kolejowe SA. wynikającego z zawartym porozumieniem PKP SA. i PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Dotyczy to wymiarowania, czcionki i odstępów pomiędzy literami w napisach, koloru niebieskiego Pantone 295 C.

Dodatkowo należy podkreślić, że wskazane przez Pana Wytyczne przyjęte Uchwałą nr 347 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 23 grudnia 2003r. dopuszczają zmianę odcieni kolorów elementów elewacji, wynikające z uwarunkowań lokalnych po uprzednim uzgodnieniu z właściwym terytorialnie Oddziałem Regionalnym. Ponadto przy projektowaniu uwzględniono obowiązujące uwarunkowania prawne w czasie teraźniejszym dla tego procesu inwestycyjnego. Przedstawiamy Panu poniżej również stanowisko generalnego projektanta.

Stanowisko generalnego projektanta.

Stacja kolejowa Kraków Główny Osobowa jest jednym z pięciu głównych składowych Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego (KCK) w które wchodzi: Stacja kolejowa (pozaklasowa), Dworzec kolejowy (klasy A) , Płyta Parkingowa Centrum, Regionalny Dworzec Autobusowy, Przystanek tunelowy „Dworzec” Krakowskiego Szybkiego Tramwaju. KCK jest realizowane zgodnie z autorskim projektem architektonicznym wyróżnionym w drodze międzynarodowego konkursu architektonicznego. Ponieważ autorzy żyją nie wygasły jeszcze osobiste prawa autorskie. Ryszard Frankowicz

aktualny generalny projektant KCK pełniący tę funkcję od 1980 r. był członkiem tego zespołu autorskiego i reprezentuje ten zespół jako generalny projektant KCK, pełniąc tę funkcję od 1980 r. Rozwiązania architektoniczne są rozwiązaniami autorskimi dzieła architektonicznego (w rozumieniu Prawa).

Stacja jest zlokalizowana w ścisłym obszarze konserwatorskim Miasta Krakowa, wyznaczonym i chronionym Ustawą i tym samym jest objęta decyzyjnym działaniem Wojewódzkiego Małopolskiego Konserwatora Zabytków oraz Głównego Plastyka Miasta Krakowa z którymi sprawy estetyki stacji (w tym kolorystyk) i całości założenia KCK były uzgadniane i którzy udzielali wytycznych, warunków i ostatecznie którzy wydali Decyzje i Postanowienia do pozyskania decyzji Pozwolenia na Budowę. Przebudowa Stacji kolejowej Kraków Główny Osobowa została zrealizowana zgodnie z tą prawomocną Decyzją Pozwolenia na Budowę.

Z-ca DYREKTORA CENTRUM

Krzysztof Grublewski

Przygotowali:

1. Mariola Kosmala (022) 47 336 98 - pyt. 1
2. Teresa Cichoń .: (012) 393 14 61 – pyt. 2
3. Sebastian Matuszewski (022) 47-32-919 – pyt.3

Opracował:

Bartosz Matuszewski (022) 473-30-52