

Aleja Mickiewicza oraz Rynek są zdecydowanie centrotwórczymi obszarami Buska – Zdroju. Rynek od zawsze spełniał tu przede wszystkim funkcję handlową. Położenie Buska na skrzyżowaniu traktów handlowych, sprzyjało rozwojowi handlu oraz rzemiosła, szczególnie od momentu przyznania buskim mieszkańcom prawa organizacji jarmarków. Aleja Mickiewicza z kolei była integralną częścią Parku Zdrojowego - deptakiem łączącym Park z Rynkiem.

Ten charakter został nieco zakłócony z czasem, kiedy to w obiektach usytuowanych wzdłuż alei lokowano funkcje usługowe, kulturowe i urzędowe. To spowodowało, że Aleja stała się przestrzenią bardziej publiczną, a mniej parkową i rekreacyjną. Z drugiej jednak strony ulokowanie obiektów typu budynek urzędu miasta, starostwa, policji, poczty, szkoły, etc, powoduje ciągły napływ ludzi. Pragnąc podkreślić ten utworzony przez lata specyficzny charakter funkcjonowania Rynku oraz Alei, zwracając jednocześnie uwagę na istniejące otoczenie w obszarze opracowania konkursowego, zaproponowano następujące rozwiązania projektowe:

- przebudowa Rynku z wprowadzeniem kubatury (STOA) oraz zmian w komunikacji,
- przebudowa alei z podziałem na strefy:

strefy zielone – tworzone jako kontynuacja zieleni istniejącej w otoczeniu alei, strefy, które mają zapewnić zarówno mieszkańcom, jak i kuracjom przestrzeń rekreacyjną, wypoczynkową i spacerową

strefy alei - place - mające charakter miejskiej ulicy – deptaku lokowane przy budynkach użyteczności publicznej, oraz miejscach o znaczeniu historycznym

- wprowadzenie na teren Alei i Rynku formy komunikacji w postaci lekkich pojazdów akumulatorowych, zasilanych alternatywnym źródłem energii słonecznej tzw. „ULTRA”,
- zmiana układu komunikacyjnego w obrębie obecnego dworca PKS, z wprowadzeniem układu dwukierunkowego i dodatkowych pasów ruchu przeznaczonych dla komunikacji publicznej, BUS-y,
- zmiana układu komunikacyjnego w obszarach: górny odcinek ul. Kopernika, A. Mickiewicza na odcinku północnym do Rynku, Plac Targowy – parking, ul. Spacerowa

OPIS	SCHEMAT
<p>RYNEK</p> <p>W centralnej części placu zaprojektowano, przekrzywioną w stosunku do układu Rynku, U-kształtną niską zabudowę, która ma być alegorią greckiej STOY.</p> <p>Obiekt ma mieć charakter białej syntetycznej w formie „wstęgi” zlokalizowanej na tle pní drzew. Tak powstała „wstęgę” przecina czarna bryła projektowanego info-boxu, wykonanego z czarnego kamienia. Pomiędzy wschodnim i zachodnim skrzydłem stoy zaprojektowany został „LAS”. Istniejące wysokie drzewa pozostawiono dodając do nowoprojektowanego układu zieleni nowe, tworząc zielony gęsty ogród. Drzewa będące w kolizji z nowoprojektowanym obiektem, przeznaczone zostały do przesadzenia do wnętrza układu. Pomiędzy drzewami ulokowano płytką taflę wody (głębokości 20cm), przeciętą dwiema pieszymi ścieżkami z południowego wschodu na północny zachód i południowego zachodu na północny wschód.</p> <p>Takie rozwiązanie ma na celu utworzenie miejsca spotkań, uporządkowania Rynku oraz stworzenie nowej jakości przestrzeni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - we wnętrzu nowoprojektowanego założenia, - we wnętrzu obiektu (podcienia, kawiarenki, info-box) - przestrzeni placu pomiędzy istniejącymi pierzejami rynku a stoą. <p>Prosty układ projektowanego obiektu jest częściowo zamknięty a miejscami tworzy podcienia dając nowe otwarcia i widoki do środka i na zewnątrz układu.</p> <p>W zachodnim skrzydle obiektu zlokalizowano handel, natomiast we wschodnim usługi restauracyjne. Projektuje się również wejście na taras, zlokalizowany na dachu wschodniego skrzydła obiektu. Taras został ukształtowany jako widokowy, dając możliwość podziwiania widoku w kierunku Alei Mickiewicza.</p> <p>“STOA” będzie skupiać w sobie m.in. takie usługi i funkcje jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> • punkt informacji o mieście (info-box) zlokalizowany w północno-zachodniej części obiektu; widoczny z dróg wyjazdowych z miasta – Bohaterów Warszawy i Wojska Polskiego; na ścianie północnej info-boxu wykorzystano symbol herbowego słońca dla lepszej identyfikacji miejsca • podcienia - miejsce spotkań mieszkańców, • funkcje usługowe takie jak gastronomia, drobny selektywny rodzaj handlu (upominki, jubiler, pamiątki) <p>Powierzchnia w obiekcie poza centrum informacji o mieście, jest powierzchnią pod wynajem, na której MIASTO ma możliwość zarobkowania.</p> <p>W układzie rynku wprowadzono zasadnicze zmiany w kształtowaniu przestrzeni:</p> <ul style="list-style-type: none"> -wyprowadzono z rynku ruch samochodowy (za wyjątkiem dojazdu do lokali usługowych oraz dojazdu do projektowanych miejsc postojowych do 30 min. parkowania). -zlokalizowano w południowej części placu Rynku końcową stację transportu lekkiego tzw. „ULTRA”. <p>Na rynku zmieniono i ujednolicono nawierzchnię pozostawiając miejsca postojowe</p>	<p>SCHEMAT</p> 

zlokalizowane wzdłuż wschodniej i zachodniej pierzei rynku.

Stacja końcowa transportu komunikacji publicznej „ULTRA”, zlokalizowana w południowej części Rynku, otwiera się na „LAS”- wewnątrz nowego założenia, ukazując pasażerom miejsce o unikalnym charakterze.

Poprzez zabieg przekrzywienia U-kształtnej pierzei względem osi Rynku, otrzymano lokalne poszerzenia nawierzchni placu, uzyskując w ten sposób bardziej dynamiczne perspektywy wzdłuż pierzei rynku. Na otrzymanych „placach” projektuje się dominanty z zegarami ulicznymi. Mają one spełniać funkcję orientacyjną w przestrzeni. W słupach zegarów ulicznych zamontowano multimedialne tablice informacyjne o mieście.

ZASTOSOWANE MATERIAŁY:

- **posadzki** – kostka granitowa, kostka betonowa brukowa, żwir, kamień
- **budynek** – konstrukcja : żelbet, stal
wykończenia: płytki gresowe, kamień naturalny, tynki min.
fasada - szkło w konst. stalowej

ALEJA MICKIEWICZA

Głównym celem w kształtowaniu Alei była próba zaburzenia jednoznacznego osiowego charakteru, poprzez wprowadzenie lokalnych poszerzeń lub zawężeń dotychczasowego układu. W tym celu wprowadzono strefowanie alei i podział na obszary zielone, strefy deptaka miejskiego oraz place kształtowane przy obiektach użyteczności publicznej i miejscach o znaczeniu historycznym.

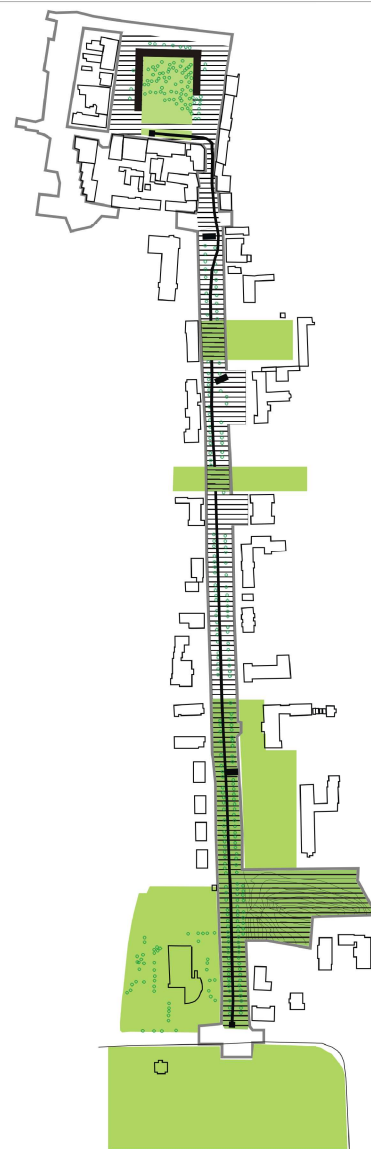
Nowy podział Alei na strefy jest wynikiem analizy istniejącego otoczenia deptaka.

Na całej długości Alei Mickiewicza została zapewniona możliwość obsługi komunikacyjnej ruchu awaryjnego oraz dostawczego.

Każda z nowoutworzonych stref otrzymała nazwę własną, utworzoną od istniejących obiektów zabytkowych lub istniejących form zagospodarowania terenu.

Wprowadzona została następująca „klasyfikacja” stref, podążając w kierunku południowym od Rynku po Park Zdrojowy:

- **ALEJA „POLONIA”** - I część alei zaprojektowana jako połączenie Rynku z Aleją Mickiewicza. Odcinek ok 80m, do niedawna funkcjonujący jako droga dojazdowa do Rynku. W projekcie został zamknięty dla ruchu drogowego - za wyjątkiem ruchu i postoju taksówek. Wprowadzono tu nową nawierzchnię oraz drzewa projektowane w obszarze postoju TAXI.
- **ALEJA ŚW. JANA NAPOMUCENA** - II część – odcinek alei o charakterze miejskim. Poddany niewielkiej ingerencji projektowej poza zmianą rodzaju nawierzchni oraz oświetlenia. Ze względu na najwyższe położenie względem pozostałej części Alei Mickiewicza, zaprojektowano tu tzw. **BRAMĘ ŚW. JANA NAPOMUCENA**, formę stalowej rzeźby architektonicznej – bramy, która na wzór kadru filmowego umożliwi spacerowiczom odkrywanie nowego widoku alei.
- **ALEJA WYSOKICH TRAW** – III część alei, której nadano nazwę ze względu na zastosowane projektowane gatunki wysokich traw ozdobnych. Jest to odcinek deptaka, który ze względu na bliskie sąsiedztwo zieleni zlokalizowanej od wschodniej strony alei, tuż przed szkołą, został ukształtowany jako strefa zielona. Zaprojektowano tu dosadzenia pasm ozdobnych traw wysokich, nowe kształtowanie trawników, zmianę nawierzchni z zastosowaniem kostki brukowej w odcieniach zieleni. W paśmie wysokich traw zastosowano niskie oświetlenie parkowe o wysokości do 120cm, które nocą wyeksponuje ozdobne gatunki projektowanej zieleni. Istniejące pawilony handlowe, zlokalizowane od zachodniej strony tego odcinka deptaka, pomimo położenia tuż poza granicami obszaru opracowania, proponuje się zamienić na nowy spójny obiekt usługowo – handlowy.
- **PLAC KOŚCIUSZKI** - IV część – plac utworzony pomiędzy dwiema szkołami. Istotne miejsce pod względem historycznym, podkreślające lokalizację istniejącego pomnika Tadeusza Kościuszki. Obszar placu został całkowicie przebudowany – dwa z istniejących drzew, zlokalizowanych przed pomnikiem Kościuszki zostały przeznaczone do przesadzenia, w celu nadania tej strefie charakteru typowo miejskiego placu. Wprowadzono tu również kolejną z trzech bram widokowych tzw. „**BRAMĘ KOŚCIUSZKI**”, dla podkreślenia znaczenia tego miejsca. Widok z bramy został skadrowany dla spacerowiczów podążających w dół alei, bezpośrednio na pomnik T. Kościuszki.
- **ALEJA KAMIENI** -V część – strefa zielona zaprojektowana jako kontynuacja zieleni istniejącej, sąsiadującej bezpośrednio z deptakiem. Wprowadzono tu elementy małej architektury w postaci czarnych kamieni - kubicznych i graniastosłupowych elementów wykonanych z materiału typu bazalt lub czarny matowy marmur, które mogą posłużyć jako siedziska lub jako formy rzeźbiarskie nadające temu obszarowi specyficzny charakter.



- **PLAC URZĘDOWY** -VI część – plac ten został utworzony ze względu na podkreślenie istotnej funkcji budynków Urzędu Miasta oraz Starostwa. Ze względu na różnicę terenu plac został we fragmentach wypłaszczony, co wymusiło wprowadzenie schodów po wschodniej stronie placu. Strona zachodnia została ukształtowana ze spadkiem, w celu zapewnienia możliwości transportu kołowego. Dla podkreślenia osi wschód – zachód, pomiędzy budynkami Urzędu i Starostwa, zaprojektowano oświetlenie posadzkowe.
- **ALEJA „TRZECH RÓŻ”** - VII część – aleja nazwana tak od willi „Trzech Róż, mieszczącej się na tym odcinku alei. Odcinek ten otrzymał w projekcie charakter miejskiego deptaka, wzdłuż którego posadzono rabaty różane, parafrazując nazwę, trzech różnych gatunków róż. Ten odcinek alei ma zachowany wyraźny charakter osiowy.
- **ALEJA DERSŁAWA** - VIII część – zaprojektowana jako „zielone” przedłużenie parku zdrojowego, z przewagą charakteru miejskiego. Wprowadzono tu trzecią bramę widokową, nazwaną **BRAMĄ DERSŁAWA**, skierowaną widokowo na obszary zielone – drzewa, projektowane trawniki, etc. Wzdłuż toru dla transportu alternatywnego ULTRA, na wysokości zabudowy wielorodzinnej, zaprojektowano elementy małej architektury, w postaci ekranów wizualnych, które stanowią barierę widokową przed obiektami mieszkalnymi.
- **ALEJA ZDROJOWA** - IX część – aleja zielona projektowana jako bezpośrednie przedłużanie Parku Zdrojowego. W części środkowej alei tego obszaru wprowadzono zarówno zieleń wysoką jak i niską, nadając deptakowi charakter raczej parku niż alei miejskiej. W kształtowaniu nawierzchni przejść, zastosowano lokalnie, poza materiałem betonowej kostki brukowej, żwir, drobnej frakcji kamyki oraz drewno ryflowane, co ma wpłynąć na nieco egzotyczny odbiór alei.
W obrębie tak zwanej Byczej Góry ukształtowano miejsce rekreacji i wypoczynku, wyeksponowane w kierunku południowo - zachodniego słońca. Z niewielkiego placu na szczyt góry poprowadzono ścieżkę, zwaną „**byczym jarem**”, która wprowadza do ulokowanego na wzniesieniu punktu widokowego.
Tu też przy ulicy Spacerowej zlokalizowano miejsca postojowe.

ZASTOSOWANE MATERIAŁY:

- **nawierzchnie** – kostka brukowa betonowa, zróżnicowana kolorystycznie i fakturowo, kamienie naturalne, żwir, drewno ryflowane,
- **zieleń** – trawy ozdobne niskie i wysokie, rabaty kwiatowe / różane, krzewy ozdobne niskie i wysokie, drzewa ozdobne, gatunki parkowe
- **oświetlenie** – lampy parkowe wysokie do 5m wysokości, słupy stalowe
lampy parkowe niskie do 1,2m wysokości, słupy stalowe
lampy posadzkowe parkowe
- **elementy małej architektury** – ławki kamienno – drewniane,
pojemniki na śmieci – kamień
siedziska – kamień bazalt
ekrany wizualne – kamień, szkło

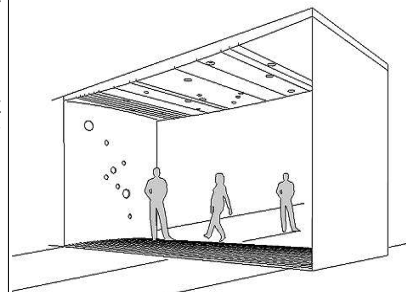
BRAMY

Na terenie Alei Mickiewicza zaprojektowano trzy bramy widokowe, których celem jest kadrowanie i generowanie nowych widoków dla pieszych.

Bramy są przestrzennymi elementami rzeźbiarskimi, o wymiarach 10,5m x 4,0m w rzucie oraz wysokości 4,5m. Bramy zostały zlokalizowane w charakterystycznych miejscach alei, podkreślając istotne widoki, elementy małej architektury lub budynki. Mają one również informować o zmianie ukształtowania deptaku oraz jego charakteru – przejście ze strefy zielonej do strefy typowo miejskiej. Wprowadzono w projekcie trzy bramy nadając im nazwy od przyjętych nazw poszczególnych projektowanych odcinków alei:

- BRAMA ŚW. JANA NEPOMUCENA
- BRAMA KOŚCIUSZKI
- BRAMA DERSŁAWA

We wnętrzu bram projektuje się zlokalizowanie takich elementów jak multimedialne informatory o mieście, elementy małej architektury i oświetlenie.



ULTRA LIGHT

Jest to system sposobu lekkiej komunikacji, którą stanowią specjalnie przygotowane pojazdy elektryczne, napędzane alternatywnym źródłem energii w postaci słońca, pozyskiwanym na zasadzie kolektorów słonecznych wbudowanych w pojazd. System ten stosowany jest m.in. z powodzeniem na londyńskim lotnisku Heathrow. Pojazdy przewożące 4 osoby poruszają się po przygotowanym torze.

Charakterystyka pojazdu: waga – 500kg, max. prędkość – 40km/h, promień skrętu – 5m, max. kąt nachylenia wzniesieni – 20%, dł. pojazdu – 3,7m, zew. szer. pojazdu – 1,8m.

Celem wprowadzonej komunikacji jest bezpośrednie połączenie Parku Zdrojowego z Rynkiem. Po torze przygotowanym pod system ULTRA mogą się alternatywnie poruszać innego rodzaju lekkie pojazdy akumulatorowe, które będą spełniać takie samo zadanie jak planowany system. Tor może być również wykorzystany na całej swojej długości jako tor rowerowy.

**KOMUNIKACJA**

Wyprowadzono komunikację kołową z obszary rynku, wprowadzając ruch uspokojony jednokierunkowy od strony północnej placu w kierunku wschód-zachód (w celu obsługi dostawczej lokali usługowych oraz skorzystania z projektowanych miejsc postojowych do 30min). Odcinek ul. Wojska Polskiego, od Rynku do ul. Sądowej, zaplanowano jako jednokierunkowy – w kierunku północnym, wyjazdowym z miasta. Ulice Staszica oraz Sądową proponuje się poszerzyć w związku z planowanym zwiększeniem natężenia ruchu na tym odcinku.

Północna część Alei Mickiewicza została zamknięta dla ruchu kołowego, za wyjątkiem taksówek, których to postój został tu przeniesiony z obszaru małego dworca PKS. Dworzec PKS został ograniczony do wyznaczenia przystanków autobusowych na ulicy Poprzecznej. Ulica Poprzeczna została zamieniona na dwukierunkową, z wprowadzeniem dodatkowych pasów ruchu dla autobusów i minibusów. Północny odcinek ul. Kopernika został zaprojektowany jako odcinek dwukierunkowy, z poszerzonymi pasami ruchu w obu kierunkach. Ulicę Wojska Polskiego na odcinku południowym, łączącym Rynek z ul. Sądową, proponuje się ukształtować jako jednokierunkową wyjazdową drogę z miasta. Odcinek ul. Bohaterów Warszawy, pomiędzy rynkiem a ul. Poprzeczną, kształtuje się jako jednokierunkowy w kierunku do rynku. Ulicę Kościuszki należy kształtować jako drogę ruchu uspokojonego na odcinku skrzyżowania z Aleją Mickiewicza. Proponuje się zamontowanie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach: Bohaterów Warszawy – Poprzeczna, Kościuszki – Kopernika, Kościuszki – Aleja Mickiewicza. Wprowadzono parking na Placu Targowym liczący 77 miejsc postojowych.

**PRZEWIDYWANY KOSZT REALIZACJI W GRANICACH INWESTYCJI****32 000 000 zł (brutto)****KOSZT OPRACOWANIA DOKUMENTACJI PROJEKTOWO – KOSZTORYSOWEJ****1 500 000zł (brutto)****ZESTAWIENIE POWIERZCHNI TERENU Z UWZGLĘDNIENIEM RODZAJU NAWIERZCHNI**

RODZAJ NAWIERZCHNI	ILOŚĆ
TRAWY ZWYKŁE	9 013m ²
TRAWY WYSOKIE	1 396m ²
ŚCIEŻKI ŻWIROWE	238 m ²
ŚCIEŻKI WYBRUKOWANE (KOSTKA BETONOWA)	19 943m ²
ŚCIEŻKI - PODESTY DREWNIANE	1 831m ²
PLACE BRUKOWE (KOSTKA BRUKOWA)	1 664m ²
TAFLA WODY (20CM GŁĘBOKOŚCI) - RYNEK	224m ²
POZOSTAŁE ELEMENTY	ILOŚĆ
DRZEWA PROJEKTOWANE	190 szt.
OŚWIETLENIE WYSOKIE	199 szt.
OŚWIETLENIE POSADZKOWE I PARKOWE DO H=120CM	166 szt.
ŁAKWI I INNE ELEMENTY MAŁEJ ARCHITEKTURY	197 szt.