

## PROJEKT KONCEPCYJNY ADAPTACJI BUDYNKÓW DWORCA KOLEJOWEGO W KĘTRZYNIE

Adres obiektu budowlanego: Dworzec Kolejowy, Kętrzyn, ul. Dworcowa

Nazwa i adres Inwestora: Urząd Miasta Kętrzyn, ul. Wojska Polskiego 11, 11-400 Kętrzyn



**DŽUS G.K. ARCHITEKCI S.C.**  
ul. Prosta 1/2/5 10 - 028 Olsztyn  
ul. Artyleryjska 3H 10 - 127 Olsztyn  
tel. 89 523 64 23  
dzusgkarchitekci@wp.pl  
ww.dzusgkarchitekci.pl

**PROJEKT KONCEPCYJNY ADAPTACJI  
BUDYNKÓW DWORCA KOLEJOWEGO W KĘTRZYŃE**

Kętrzyn - plac dworcowy 1940 r.



[www.Bildarchiv-Ostpreussen.de](http://www.Bildarchiv-Ostpreussen.de) 000829 / RH1, 1  
Rastenburg, Stadt, Kreis Rastenburg, MT19094-0. Bahnhof 1940. (1940), ©

**SPIS TREŚCI**

1. Opis
2. Uprawnienia, zaświadczenia
3. Koncepcja zagospodarowania terenu – rys nr 1

**BUDYNEK DWORCA KOLEJOWEGO**

4. Rzut parteru – rys nr 2
5. Rzut 1 piętra – rys nr 3
6. Elewacje – rys nr 4
7. Elewacje – rys nr 5

**BUDYNEK TOALET**

8. Rzut parteru – rys nr 6
9. Elewacje – rys nr 7

10. Wizualizacje

**OPIS DO PROJEKTU KONCEPCYJNEGO  
ADAPTACJI BUDYNKÓW DWORCA KOLEJOWEGO W KĘTRZYNIE**

Kętrzyn - pierwotna bryła dworca, 1900 - 1915 r.



[www.Bildarchiv-Ostpreussen.de](http://www.Bildarchiv-Ostpreussen.de) 011686 / R  
Rastenburg, Stadt, Kreis Rastenburg, MT19094-0. Bahnhof. (1900-1915), ©

**1. Podstawa opracowania:**

- 1.1. Umowa zawarta 15.03.2013 r pomiędzy Gminą Miejska Kętrzyn, a pracownią DŻUS GK ARCHITEKCI na opracowanie koncepcji
- 1.2. Inwentaryzacja budowlana obiektów wykonana przez inż. L. Czerwonko 2013 r.
- 1.3. Wyniki badań historycznych wykonanych przez mgr Aleksandrę Marszałkowską w 2013 r.
- 1.4. Program funkcjonalny przekazany przez Inwestora
- 1.5. Wytyczne Inwestora
- 1.6. Decyzji WKZ nr 39/07 w sprawie wpisania zabytku do rejestru zabytków
- 1.7. Obowiązujące prawodawstwo
- 1.8. Stare zdjęcia dworca w Kętrzynie oraz dworców w Giżycku, Elku, Starych Juchach

**2. Inwestor:**

Urząd Miasta Kętrzyn  
ul. Wojska Polskiego 11  
11-400 Kętrzyn

**3. Autorzy projektu**

DŻUS GK ARCHITEKCI S.C.  
ul. Artyleryjska 3H  
10-173 Olsztyn  
arch. Grzegorz Dżus, arch. Katarzyna Orzechowska-Dżus  
opracowanie: arch. Piotr Paczkowski

**4. Przedmiot opracowania**

Tematem opracowania jest koncepcja adaptacji dwóch obiektów dworcowych tj. budynku głównego dworca oraz sąsiedniego budynku toalet, wraz z opracowaniem koncepcji zagospodarowania przyległego terenu.

Kętrzyn - fragment elewacji od strony torów, 1920 r.



www.Bildarchiv-Ostpreussen.de 003003 / R H1, 4  
Rastenburg, Kreis Rastenburg, MT19094-0. Bahnhof 1920. (1920), © Scharley

## 5. Lokalizacja

Obiekty położone są przy ul. Dworcowej 10 w Kętrzynie, na działce nr 1/5, w południowo-wschodniej części miasta.

Opracowano koncepcję zagospodarowania terenów sąsiadujących z dworcem kolejowym, zlokalizowanych na działkach 1/1, 144/1, 144/2 a także ul. Dworcowej i terenu kolejowego.

## 6. Historia

Dworzec kolejowy w Kętrzynie zbudowany przez Ostpreussische Südbahn (Wschodniopruskie Koleje Południowe) otwarto w 1867 r. Początkowo linia kolejowa prowadziła do Bartoszyca, rok później uruchomiono szlak do Elku. W 1907 r. spółka Preussische Staatsbahnen (Pruskie Koleje Państwowe) uruchomiła linię do Węgorzewa.

Ponadto, w 1898 r. otwarto linię Rastenburger Kleinbahnen (Kętrzyńskiej Kolei Wąskotorowej). Wybudowano 3 linie wąskotorowe: Kętrzyn - Srokowo (24,8 km), Barciany - Gierdawy (19,7 km) oraz Barciany - Kryłowo (25,4 km). Linie te zostały zdemontowane.

Pierwotnie bryła dworca składała się z budynku na rzucie prostokąta zakończonego dwoma ryzalitami. Bardzo szybko nastąpiła rozbudowa o skrzydło od strony zachodniej oraz dobudowa hallu wejściowego od strony miasta. Kolejny etap to podwyższenie podłużnej bryły środkowej. Następne zmiany odbywały się w obrębie rozbudowanej na początku XXw bryły i dotyczyły przebudowy wnętrza obiektu i zmiany wyglądu elewacji.

## 7. Stan istniejący

Dojeżdżając do budynków dworca wzdłuż ul. Dworcowej można zauważyć kilka obiektów pochodzących z przełomu wieków, posiadających reprezentacyjny wygląd. Świadczy to o tym, że ta część miasta stanowiła zawsze właściwą lokalizację dla obiektów użyteczności publicznej odgrywając istotne znaczenie w funkcjonowaniu całego Miasta.

Modernizacja dworca w połączeniu z rewitalizacją interesujących, stanowiących zabudowę ulicy Dworcowej obiektów może spowodować podniesienie rangi całej ulicy i uzyskanie statusu, jaki posiadała ona w okresie międzywojennym. Znajdujące się tu obiekty zarówno gospodarcze magazyny jak i gmachy użyteczności publicznej są przykładami architektury o wysokim poziomie estetycznym i wartościach historycznych. Odnowienie elewacji, wyczyszczenie ulicy z szyldów i wątpliwej jakości elementów małej architektury spowodowało by podniesienie estetyki, a co za tym idzie ożywienie i wciągnięcie do przestrzeni publicznej całego kwartału miasta. Zwłaszcza, że ulica Dworcowa z jednej strony zamknięta budynkiem dworca z drugiej sąsiaduje z tak cennym obiektem jak krzyżacki zamek, dalej otwiera się na panoramę obronnej kolegiaty.

Budynki dworcowe otoczone rozbudowaną infrastrukturą zamykają ulicę Dworcową, która rozgałęzia się na dwie drogi dojazdowe do terenów mieszkaniowych i przemysłowych.

Funkcja obiektów w ostatnich latach straciła na znaczeniu, a nieremontowane budynki są w coraz gorszym stanie technicznym.

Budynek główny dworca jest aktualnie tylko częściowo wykorzystywany na potrzeby PKP, a parterowe skrzydło zachodnie zajmowane jest przez przedsiębiorstwo Veolia - transport autobusowy. Pomieszczenia parteru wykorzystywane są także na cele handlowe (sklep motoryzacyjny, kiosk). Poddasze jest aktualnie nieużytkowane. W piwnicy znajduje się pomieszczenie kotłowni pozostałe pomieszczenia są nie zagospodarowane.

Bryła budynku oryginalnie wykonana z cegły licowej kolorze żółtym, została przykryta tynkiem. Do obiektów, o takiej samej architekturze z zachowaną do dziś oryginalną elewacją należą dworce kolejowe w Starych Juchach i Drogoszach. W celu odtworzenia detali architektonicznych pomocne będą też stare zdjęcia dworców wybudowanych w Prusach Wschodnich w tym samym okresie. Obiekty powstawały w oparciu o powtarzalne projekty, różniły się między sobą wielkością, przy powieleniu tych samych rozwiązań architektonicznych i materiałowych.

Kętrzyn - dworzec po rozbudowie, 1929 r.



www.Bildarchiv-Ostpreussen.de 003031 / R H1, 2  
Rastenburg, Kreis Rastenburg, MT19094-0. Bahnhof 1929. (1929), ©

Obiekt w Kętrzynie był wielokrotnie przebudowywany i remontowany. Wydaje się, że ostatnie ingerencje są przypadkowe i dotyczące tylko poszczególnych fragmentów bez całościowego podejścia do obiektu.

Stąd różne poziomy wtórnych stropów, zmieniony układ funkcjonalny, komunikacja pionowa obiektu odbywa się w tej chwili tylko przez jedną klatkę schodową, oryginalna klatka boczna drewniana jest zdewastowana, nowa żelbetowa w centralnej części obiektu- niedokończona.

Układ ścian wewnętrznych był wielokrotnie zmieniany, przebiccia i zamurowania otworów wewnętrznych pochodzą z różnych okresów.

Niestety nie zachowały się żadne elementy wystroju Sali głównej dworca. W tej chwili pomieszczenie hallu ma przytłaczająco małą wysokość i nieodpowiednie do historycznego charakteru budynku wykończenie. Dwa nowe żelbetowe słupy zostały dodatkowo obudowane stanowiąc wraz z nieczynną klatką główne elementy Sali.

Otynkowanie elewacji budynku, przebudowa dachu oraz usunięcie ozdobnych detali spowodowało, że budynek nie przypomina obiektu jaki możemy oglądać na starych zdjęciach. Nie spełnia też żadnych standardów ani pod względem użytkowym ani estetycznym, jakich można by było oczekiwać od obiektu o takiej funkcji.

## 8. Założenia projektowe

Zakłada się, że projektowana modernizacja obiektów dworcowych pozwoli na:

- przywrócenie (w takiej części jak będzie to możliwe) lub uczynienie dawnego wyglądu obiektu
- stworzenie obiektu spełniającego standardy stawiane nowoczesnym obiektom dworcowym
- wprowadzenie nowej funkcji do obiektu tak, żeby przy malejącym znaczeniu komunikacji kolejowej obiekt mógłby służyć mieszkańcom jako siedziba stowarzyszeń, miejsce spotkań, konferencji, obiekt wystawienniczy, w którym można organizować różnego rodzaju wydarzenia,
- usprawnienie rozwiązań komunikacyjnych
- poprawę estetyki tej części miasta

### 8.1. Koncepcja zagospodarowania terenu

Otoczenie związane z obiektami dworca to rozległy teren przed budynkiem, na którym znajdują się drogi, miejsca postojowe dla autobusów, samochodów, stanowiska postoju taksówek, wiaty przystankowe, dojścia, w niewielkim stopniu tereny zielone.

Nowy układ komunikacyjny powstał głównie w oparciu o wytyczne Inwestora i przekazany schemat przebudowy ul. Dworcowej, który uwzględniał rozwiązanie nowego parkingu.

Zakłada się, że plac przed dworcem wraz z parkingiem powinien funkcjonować jako jedna strefa, o uspokojonym ruchu pojazdów, posiadającym szlachetną nawierzchnię i umożliwiającym pieszym swobodne przekraczanie ulicy w dowolnym miejscu.

W koncepcji zaproponowaliśmy parking z jednokierunkowym wjazdem zlokalizowanym przy wejściu głównym. Rozgałęzia się on w parking posiadający 30 miejsca postojowe o wymiarach 5 x 2,5 m w bardzo wygodnym w użytkowaniu układzie ukośnym oraz 1 m.p. dla osób niepełnosprawnych. Zatoka postojowa przeznaczona jest dla 4 taksówek i 1 autobusu. Obok przystanku autobusów miejskich przewidzieliśmy wygodny i bezpieczny parking mieszczący 22 rowery. Wyjazd z części parkingowej zlokalizowany jest ok. 100 m na wschód do wjazdu. Przed wejściem głównym przewidzieliśmy formę placu miejskiego odrodzonego od drogi słupkami z wbudowanym oświetleniem.

Giżycko, elewacja frontowa dworca wg tego samego projektu. Widoczne detale dachu.



Źródło: <http://rygielpisz.eu/sercemazur/viewtopic.php?t=391>

Wykończenie tej części nawierzchni mogło być wykonane z bruku klinkierowego w kolorze piaskowo-żółtym jako nawiązanie do klinkierowej elewacji obiektu. Dla podkreślenia linii elewacji oraz architektury obiektu proponujemy wprowadzenie delikatnego detalu w formie pasów w ciemniejszym bruku i wpuszczonego w nawierzchnię medalu odlanego w mosiądzu np. z herbem miasta i sylwetą dworca upamiętniającego modernizację obiektu. Tego typu elementy podnoszą rangę obiektu przy niedużych nakładach finansowych.

Od strony wejścia obok parkingu przewidziano niewielki skwer, na którym zaprojektowano zieleń, ławki dla podróżnych z widokiem na odrestaurowaną elewację. Zarówno od strony frontowej jak i torów przewiduje się nasadzenia niewielkich drzew i krzewów ozdobnych. Proponujemy, aby gatunki roślin były tak dobrane, aby kwitły lub przebarwiały się na kolor żółty, co będzie harmonizowało z elewacją dworca.

Przyjęta na potrzeby projektu koncepcja otoczenia dworca lepiej zaspokaja potrzeby pieszych, kształtuje bardziej przyjazną przestrzeń miejską i posiada więcej walorów estetycznych niż dostarczona przez Inwestora koncepcja przebudowy ul. Dworcowej.

Warto podjąć działania, które umożliwią likwidację nieużywanego toru między budynkiem dworca, a obecnym peronem. Pozwoli to na powiększenie przestrzeni dla podróżnych, która będzie mogła zostać wykorzystana np. jako ogródek kawiarniany lub zewnętrzna poczekania w cieniu drzew. Ponadto, ułatwi dojście na peron i zdecydowanie poprawi ogólne wrażenie odbioru całego założenia.

Przebudowie powinny ulec wiaty na peronach, które posiadają ciężką żelbetonową bryłę, nowe wiaty powinny powstać w lekkiej stalowej konstrukcji przykrytej szkłem. Współczesna forma mogłaby być inspirowana historycznymi wiatami, jakie widzimy np. na zdjęciach starego dworca w Giżycku.

Istotnym elementem będą nowe nawierzchnie, które powinny być wykonane z użyciem szlachetnych materiałów- płyt i kostki granitowej w kolorze beżowo-żółtym oraz bruku klinkierowego w kolorze piaskowym.

Proponujemy przyjęcie propozycji współpracy ze strony firmy Philips Lighting Poland, która mogłaby dostarczyć wysokiej jakości oświetlenie architektoniczne, które wyeksponuje walory budynku dworca. W koncepcji założyliśmy wykorzystanie produktów takich jak:

- Słupki oświetleniowe, zlokalizowane przed wejściem głównym, oddzielające plac dworcowy od ulicy
- Projektory liniowe LED do oświetlenia ogólnego elewacji
- Reflektory LED do oświetlenia detali, np. dekoracyjnej snycerki przy dachu

Warto zapoznać się z obiektami referencyjnymi np. Pałacem Biskupów Krakowskich w Kielcach lub IV Liceum Ogólnokształcącym w Bytomiu, aby docenić możliwości oświetlenia architektonicznego.

Ciekawym pomysłem jest odtworzenie kilku latarni, widocznych na historycznych zdjęciach od strony torów. Można by zlokalizować je od strony peronu, wprowadzając nieobecny w tym miejscu od lat nastrój.

## 8.2. Koncepcja modernizacji budynku.

Badania konserwatorskie oraz zdjęcia bliźniaczych obiektów dworcowych wykazały, że elewacja dworca wykona była z cegły licowej w delikatnym piaskowo-żółtym odcieniu. Z kolorystyką tą harmonizowały malowane ościeża okien i drzwi oraz sama stolarka. Dach pokryty był ciemno szarym (-kolor korespondował z szarym kolorem sztukaterii) łupkiem układanym „w karo”, posiadał bardzo bogate wykończenie w formie elementów snycerskich. Elewacja wzbogacona była elementami tynkowanymi podokiennymi, w pasie międzykondygnacyjnym, oraz pod okapem. Kominy wykończone były w klinkierze i miały duże rozbudowane zakończenie.

Ponieważ odkrytki pokazały, że cegła licowa przed otynkowaniem została uszkodzona koncepcja nie zakłada przywrócenia oryginalnego wyglądu całości elewacji. Proponuję się natomiast odstonięcie fragmentów w najbardziej wyeksponowanych

Giżycko, dworzec po rozbudowie, widoczne pokrycie dachowe



Źródło: <http://rygielpisz.eu/sercemazur/viewtopic.php?t=391>

miejskach. Ilość odsłoniętej licówki (oraz jej naprawienie lub w razie konieczności przemalowanie) zostanie określone na etapie projektu budowlanego, po dokładnej analizie związanych z tym kosztów. Koncepcja wstępnie zakłada odsłonięcie oryginalnej elewacji w bryłach ryzalitów. Pozostała część budynku została by wyremontowana jako otynkowana. Kolorystyka tynków dopasowana do cegły licowej. Dekoracyjne ościeża i detale poddane renowacji i wymalowane wg kolorystyki wynikającej z badań. Stolarka okienna i drzwiowa odtworzona na podstawie zdjęć i zachowanych elementów w oryginalnej kolorystyce.

Dach pokryty sztucznym łupkiem (dostępny jest wyrób do złudzenia przypominający naturalny lupek), ale o lepszych parametrach i lżejszy.

Wszystkie dekoracyjne elementy drewniane w tym także zegar (który pojawiał się na wszystkich dworcach jak Giżycko, Elk itd.) do odtworzenia wg dokumentacji fotograficznej.

Opierzenia i oprynnowanie miedziane lub z blachy tytan-cynk. Kominy powyżej linii dachu do odtworzenia.

### 8.3. Nowy układ funkcjonalny

Nowy układ funkcjonalny powstały w oparciu o wytyczne Inwestora zakłada skonsolidowanie powierzchni przeznaczonej dla obsługi komunikacji kolejowej i autobusowej oraz takie zagospodarowanie pozostałych pomieszczeń obiektu, aby mogły być one wykorzystywane w różny sposób w zależności od aktualnych potrzeb. Taka elastyczna formuła obiektu pozwoli na wprowadzenie do niego funkcji komercyjnej lub wynikającej z potrzeb funkcjonowania stowarzyszeń i organizacji o zasięgu lokalnym.

Aktualne potrzeby PKP i Veolia to dwie kasy (po jednej dla każdego przedsiębiorstwa), przy czym każde stanowisko kasowe może funkcjonować jako dwustanowiskowe (lub jedno). Obok pomieszczeń kasowych znajduje się pokój kierowców (Veolia), dodatkowo aneks socjalny (dla kasjerek, kierowców) oraz wc, oraz szafa porządkowa.

Obok kas z wyjściem na halę dworcową zlokalizowano pomieszczenie porządkowe (w celu ułatwienia utrzymania czystości hali).

Z tej samej bocznej klatki (która prowadzi do zaplecza kas) dostępny będzie zespół pomieszczeń biurowych z niezależnym pomieszczeniem socjalnym i wc. Do pomieszczeń tych (w zależności od potrzeb) można też dostać się także z zewnątrz. W jednym z pokoi znajdują się oryginalne urządzenia kolejowe, które powinny zostać w tym pomieszczeniu jako jedne z niewielu zachowanych elementów oryginalnego wyposażenia.

Po drugiej stronie hali dworcowej przewiduje się wykonanie zespołu toalet. Przewidziano po trzy kabiny w części damskiej i męskiej, toaletę dostosowaną dla potrzeb osób niepełnosprawnych oraz pomieszczenie porządkowe.

Zespół ten powinien być wykończony w nowoczesnych materiałach ogólnie stosowanych dla takich pomieszczeń w budynkach użyteczności publicznej (ściany wykończone laminatami dla pomieszczeń sanitarnych o podwyższonej odporności, umywalki wpuszczane w blat granitowy, baterie bezdotykowe, dozowniki, suszarki do rąk).

W tym samym miejscu, co aktualnie pozostaje gastronomia z niewielkim zapleczem.

Pomieszczenie aktualnie zajmowane przez Veolia jako osobne skrzydło może być wynajęte na funkcję komercyjną.

Pomieszczenie to jest sztucznie obniżone poprzez obniżenie sufitu podwieszanego, który powinien być zdemontowany.

Głównym problemem projektowym jest przebudowa hali dworca. Aktualnie nie zachowały się, żadne elementy oryginalnego wystroju, które po renowacji mogłyby uatrakcyjnić wygląd pomieszczenia. Pomieszczenie jest niskie i nieatrakcyjne.

W związku z tym koncepcja zakłada usunięcie wtórnego stropu nad częścią Sali od strony kas, pozwoli to na otworenie wglądu na wysokość dwóch kondygnacji w tą część obiektu.

Stare Juchy, dworzec kolejowy o podobnym wyrazie architektonicznym, dobrze widoczny zegar



Źródło: <http://rygielpisz.eu/sercemazur/viewtopic.php?p=3015>

Zakłada się wyeksponowanie ściany z okienkami kasowymi. Ponieważ okienka mają wtóry prostokątny kształt (ściana jest obłożona płytami konglomerat, co nie pozwoliło na wykonanie badań) należy po rozpoczęciu prac budowlanych wykonać odkrywkę w celu odtworzenia oryginalnych lukowych napręży.

Nad kasami, na drugiej kondygnacji znajduje się ściana w konstrukcji drewnianej z wypełnieniem ceglanym, która po renowacji powinna zostać jako odkryta. Atrakcyjnie wyglądałyby przeszklenia wkomponowane w drewnianą konstrukcję ściany, w miejscu gdzie nie zachowało się oryginalne wypełnienie z cegły, umożliwiające wgląd z pomieszczeń na I piętrze.

Podobny zabieg proponuje się wprowadzić po drugiej stronie, sala konferencyjna na piętrze powinna mieć przeszkloną całą ścianę od strony hali dworcowej (wyposażenie dodatkowe to rolety lub żaluzje). Takie przeszklenia pozwolą na optyczne połączenie pomieszczeń, uzyskanie wrażenia przestronności.

Dostęp do dużej Sali konferencyjnej będzie możliwy z bocznej klatki schodowej lub za pomocą panoramicznej windy z hali dworcowej. To nowoczesne rozwiązanie nie tylko podniesie atrakcyjność wystroju hali, ale pozwoli na wykorzystywanie sali na piętrze, jako np. powierzchni wystawienniczej połączonej z halą dworcową.

Aneks przy wejściu, który aktualnie zajmowany jest przez kiosk ma zostać przeznaczony na stałą wystawę poświęconą historii kolejnictwa.

Pozostałe pomieszczenia piętra przeznaczono na pomieszczenia biurowe.

#### 8.4. Wykończenie pomieszczeń obiektu

Budynek dworca powinien zostać ocieplony od wewnątrz proponuje się zastosowanie bloczków multipor. Należy również wykonać izolacje przeciwwilgociowe.

Na potrzeby zmienionej funkcji obiekt będzie wyposażony w instalacje:

- wodno-kanalizacyjną
- grzewczą z istniejącej kotłowni
- elektryczną w tym iluminacji obiektu
- niskoprądowa
- odgromową
- wentylacji mechanicznej dla pomieszczeń przeznaczonych dla większej ilości osób (sala poczekalni, sala konferencyjna, toalety ogólnodostępne) z rekuperacją
- wentylacji grawitacyjnej dla pozostałych pomieszczeń

#### 8.5. Proponowane rozwiązania materiałowe.

Zakłada się materiały o wyższym standardzie będą zastosowane w pomieszczeniach przeznaczonych dla pasażerów.

Hala dworca oraz zespół toalet powinny mieć posadzkę z płyt granitowych, wykończenie ścian w materiałach wysokiej jakości.

Oświetlenie współczesne (energooszczędne), w części wyższej wiszące.



Balustrady kładki – całoszklane. Ważnym elementem będzie informacja wizualna i oznakowanie obiektu, które tak samo jak elementy architektury wnętrz muszą być zaprojektowane tworząc spójną całość.

3Pozostałe pomieszczenia biurowe powinny być wykonane w jednakowym standardzie, w kolorystyce nawiązującej do pomieszczeń ogólnodostępnych. Posadzki z wykładziny dywanowej obiektowej, ściany malowane farbą wysokiej jakości, drzwi wewnętrzne fornirowane lub przeszklone.

#### 8.6. Dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych

Pomieszczenia dworca będą dostępne dla osób niepełnosprawnych poprzez wejście od strony torów, przewidziano także niezależną toaletę ( która powinna być dodatkowo wyposażona w przewijak dla małych dzieci), winda w hali dworcowej umożliwi dostęp do części pomieszczeń piętra w tym dużej Sali konferencyjnej.

Nie wszystkie pomieszczenia obiektu będą dostępne dla osób niepełnosprawnych, ponieważ wtórne stropy wykonane zostały na różnych poziomach, które muszą zostać skomunikowane za pomocą schodów.

#### 8.7. Budynek toalet

Sąsiedni obiekt planuje się podzielić na trzy niezależne funkcje:

- pomieszczenie techniczne PKP z osobnym wejściem
- pomieszczenie porządkowo-gospodarcze na potrzeby utrzymania terenu wokół dworca z osobnym wejściem
- zespół pomieszczeń na wynajem

Modernizacja tego budynku ma na celu dostosowanie wyglądu do budynku dworca. Planuje się wykonanie dachu w takim samym pokryciu jak dworca, kolor tynków i stolarki okiennej powinien być analogiczny. Także kształt kominów i elementów wykończenia dachu powinien nawiązywać do tych na dachu dworca.

Stare Juchy, materiały wykończeniowe, detale i napisy jak w Kętrzynie, stan obecny.



Źródło: <http://starejuchy.wm.pl/1846-0,Stare-Juchy-dworzec-kolejowy,37110.html?>







