

mta (11)

międzynarodowe
triennale
architektury

regulamin konkursu
dla młodych
architektów

mta (11)

organizator triennale

Stowarzyszenie Architektów Polskich (SARP)
Oddział w Krakowie

patronat honorowy

Prezydent Miasta Krakowa
Rada Miasta Krakowa
Prezes Zarządu Głównego SARP
Rektor Politechniki Krakowskiej
i inne wybitne osobistości

patronat medialny

Architektura-murator
Komunikat ZG SARP
www.wydzial-architektury.com

rada triennale

Piotr Gajewski
Herbert Bühler
Jerzy Grochulski
Stanisława Górską
Magdalena Jaśkiewicz
Dariusz Kozłowski
Konrad Kucza-Kuczyński
Romuald Loegler
Krystyna Łyczakowska
Wojciech Obtułowicz
Ewa Przystaszewska-Porębska
Jacek Purchla
Janusz Sepioł
Andrzej Wyżykowski

zarząd oddziału SARP

Piotr Gajewski
Andrzej Walkowski
Andrzej Pięta
Bohdan Lisowski
Stanisław Nesterski
Maciej Skaza
Przemysław Gawor
Krystyna Łyczakowska
Marcin Włodarczyk

kolegium organizacyjne

Piotr Gajewski
Marcin Brataniec
Przemysław Gawor
Konrad Glos
Tomasz Gurgul
Michał Kawecki
Bohdan Lisowski
Krystyna Łyczakowska
Karolina Pacholewicz
Agata Pankiewicz
Maciej Skaza
Katarzyna Tarchalska
Mariusz Twardowski

mta (11)

wprowadzenie

Główne imprezy XI Międzynarodowego Triennale Architektury odbędą się w Krakowie w dniach od 8 do 19 kwietnia 2009 roku. Wystawy i konkursy związane z Triennale zaczną się na początku roku 2009 i będą trwały do jego połowy. Triennale będzie miało hasło: Wymiar Architektury i dotyczyć będzie przestrzeni architektonicznej i jej właściwych wymiarów w skali miasta i obiektu.

Miejscem, które będzie pretekstem do rozważań ogólnych i działań projektowych jest obszar miasta Krakowa, tego historycznego zbudowanego w wiekach średnich, tego dwudziestowiecznego uważanego za nowoczesne i współczesnego, które dopiero ma powstać.

W ramach Triennale odbędą się trzy konkursy na projekty architektoniczne, konkurs fotograficzny, konferencja oraz wystawy. Planowane są także wykłady zaproszonych gości, seminaria projektowe i prezentacje firm.

konkursy projektowe

Istnieje potrzeba zwrócenia uwagi na formę architektoniczną i jej przestrzenność. Społeczna rola architektury, jej wymiar socjologiczny i antropologiczny stają się dzisiaj oczywiste, natomiast jej piękno i proporcja odchodzą na drugi plan. Tymczasem architektura nie istnieje bez wymiaru i skali. Odniesienie do ludzkiego wymiaru i jego funkcji jest dla architektury podstawowe. Wymiar architektury oznacza potrzebę zwrócenia uwagi na formę architektoniczną i urbanistyczną, na pozytywną formę przedmiotu i negatywną formę architektury jako pustki pomiędzy przedmiotami.

Pierwszy wymiar architektury, jej długość, rozciąga się wzdłuż dróg, wiążąc skupiska ludzi w sieć a potem w tkankę sieci. Architektura nie kończy się podążając za torami i pasmami ruchu swoimi bezgranicznymi fasadami do nieskończoności globu.

Ten wymiar architektury może zostać sprawdzony konkursem młodych architektów, projektujących przystanki komunikacji kolejowej w Krakowie. Architektura pojawia się na przystanku, a potem zanika w pędzie pociągu, by pojawić się na następnej stacji. Może architektura jest przestrzenią linearną, dziejącą cię w całej przestrzeni pomiędzy stacjami?

Drugi wymiar architektury to jej plan. Jest to sposób organizacji przestrzeni pomiędzy elementami stałymi, pomiędzy konstrukcją, przegrodami i elementami komunikacji pionowej. Długość tu nie ma znaczenia, podobnie wysokość. Czy jest możliwa architektura bez elewacji, gdzie wartością są jedynie parametry planu lub przekroju?

Trzeci wymiar architektury, jej wysokość, powinien zostać sprawdzony w skali miasta i jego planu. Plany zagospodarowania determinują rozmieszczenie mas budowlanych w przestrzeni, jednak trójwymiarowa kompozycja przestrzenna nie zawsze stanowi podstawę planowania. Trzeci wymiar architektury powinien zostać sprawdzony odważnie na przykładzie 50. wieżowców dla Krakowa ustawionych w możliwych lokalizacjach. Architektura o ludzkiej skali nie oznacza architektury niskiej, nikt nie mówi, że piramidy są za wysokie. Nikt nie mówi, że góry są za wysokie a morza zbyt głębokie. Wysokość jest kwestią kompozycji architektonicznej i nie ma wymiaru bezwzględnego. Średnio-wieczne wieżowce, czy powinniście mieć współczesną kontynuację?

Trzeba również sprawdzić, czy istnieje czwarty wymiar architektury, czy architektura może się poruszać w przestrzeni i jaki jest jej związek z czasem.

Czy architektura może mieć więcej wymiarów?

Na pytania trzeba odpowiedzieć poprzez konkursy, konferencję i wystawy.

mta (11)

trzeci wymiar architektury

Architektura w mieście historycznym ma silną relację z istniejącymi obiektami, co nie znaczy, że ta relacja musi oznaczać podporządkowanie. Trudno przyjąć, że można budować wysoko tylko tam, gdzie nie ma zabudowy historycznej, czyli nigdzie. W mieście historycznym ten problem powinien być rozstrzygnięty poprzez uchwalenie planu zagospodarowania przestrzennego, a przed nim studium uwarunkowań zagospodarowania miasta. Tam powinno się zdecydować o trzecim wymiarze miasta. W Krakowie plan jest obecnie konstruowany.

Miasto, jako największe osiągnięcie ludzkiej cywilizacji, rozwija się w złożony sposób, ale kompozycja architektoniczna i architekci ją tworzący powinni mieć znaczący głos w dyskusji o tym rozwoju. Rozwój ten ma charakter ekonomiczny i przestrzenny, czyli trójwymiarowy. Nie ma lepszej profesji, która umiałaby lepiej sformułować przestrzenność miasta, niż architektki. Konkurs na trzeci wymiar miasta toczy się od dawna, czas futurystycznych wizji Nowego Jorku z lat dwudziestych, Metropolis i Archigramu są tylko przykładami tego procesu.

A więc celem konkursu jest uprzestrzennienie planów i znalezienie trójwymiarowej koncepcji rozwoju miasta, która obecnie jest płaska.

W historycznej tkance miasta mamy istniejące wieżowe budynki o wysokości przekraczającej 70 metrów. Jest to wysokość wynikająca z technologii budowy; obiekt wzniesiony z kamienia i wypalanej ziemi ma swoją racjonalną wysokość. Dzisiaj inżynieria pozwala na budowę wyższych budynków a ograniczenia wynikają głównie z powodów sentymentalnych. Ograniczenie wysokości jest ukłonem wobec tradycji, bowiem nie ma żadnych rozumowych przesłanek dla twierdzenia, że dzisiejsze wieże muszą być gorsze od dawnych. Inżynieria pozwalająca na szybkie podniesienie ludzi z poziomu terenu wzywać powoduje, że wieże dzisiaj mogą być bardziej racjonalne i lepsze niż niegdyś. Czy wobec tego nie należy się powstrzymać od niskiej zabudowy? Tak, bowiem Ziemia jest mała i cenna a człowiek zawsze budował ku górze walcząc z grawitacją. Nawet podziemne budowle starożytne i nowoczesne operowały pojęciem wysokości. Nie ma architektury dwuwymiarowej.

Wobec tak wielu wątpliwości autorzy warunków nie odważą się zlokalizować a priori wieżowców w Krakowie. Można jedynie wykluczyć pewne rejony; nie można budować wysoko, tam, gdzie samoloty muszą latać nisko, albo tam, gdzie ludzie chcą widzieć szeroki horyzont.

Piotr Gajewski, 10. grudnia 2008.

regulamin konkursu dla młodych architektów

1. Informacje o organizatorze konkursu

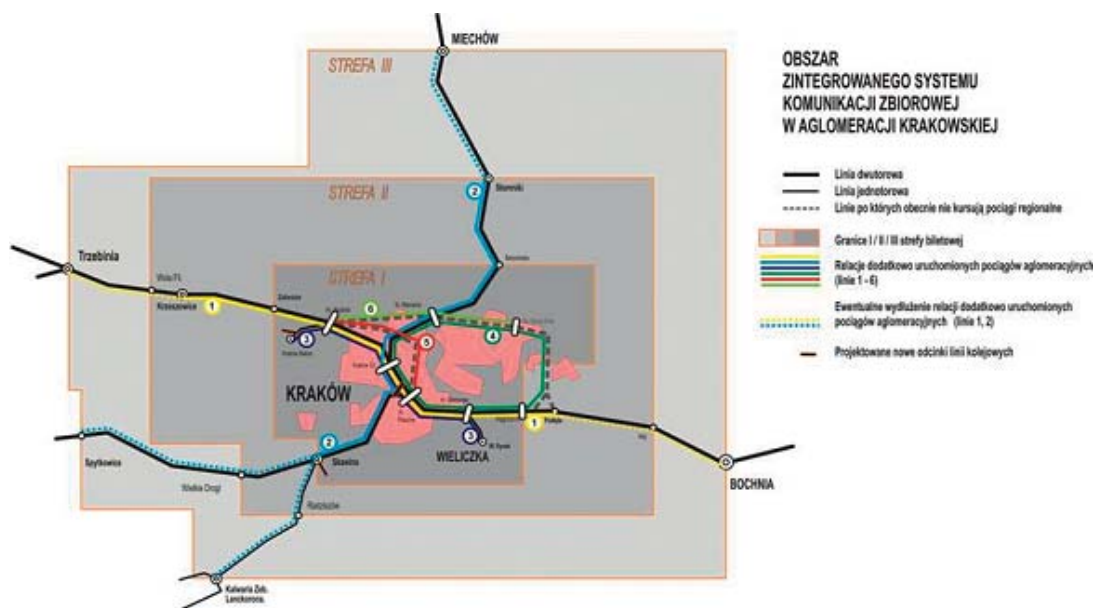
- 1.1. Organizatorem konkursu jest Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddział w Krakowie, (w skrócie SARP), pl. Szczepański 6, 31-011 Kraków, 012 422 75 40, fax. 012 429 36 46, sarp@sarp.krakow.pl przy współpracy z Samorządem Województwa Małopolskiego. Osobą upoważnioną przez Zamawiającego do kontaktów z uczestnikami konkursu jest sekretarz Sądu Konkursowego: Tomasz Gurgul, t.gurgul@mta2009.pl; nr tel. +48 509 751 265.
- 1.2. Uczestnicy konkursu mogą zwracać się pocztą elektroniczną lub pocztą do Zamawiającego o wyjaśnienie treści Regulaminu konkursu na powyższy adres, z dopiskiem: konkurs na koncepcję przystanku szybkiej kolei aglomeracyjnej w Krakowie.

2. Forma konkursu

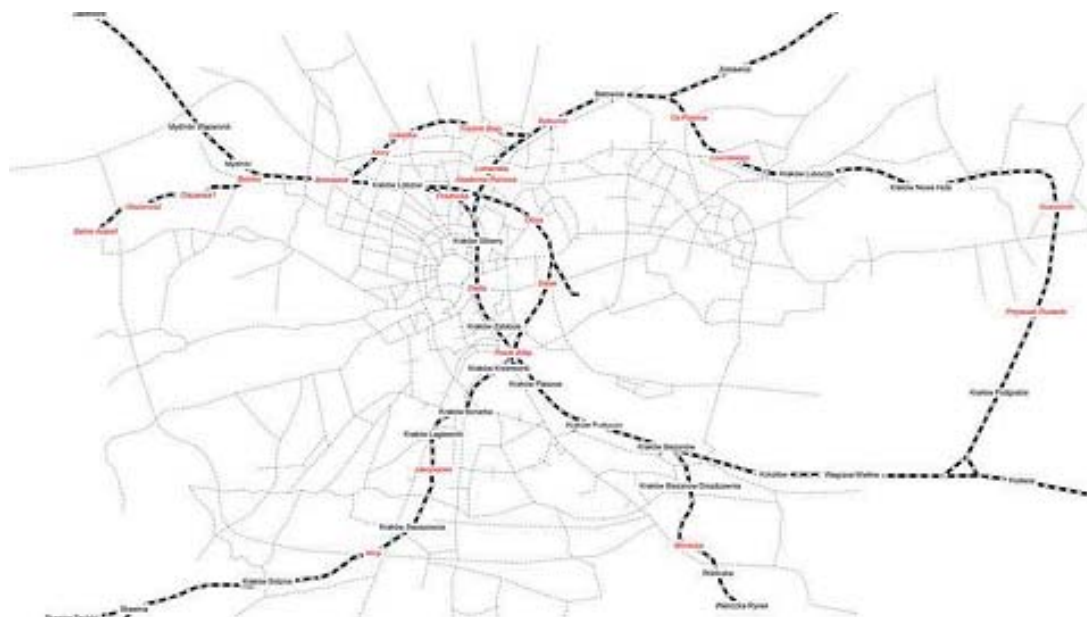
Konkurs jest jednoetapowy, architektoniczno-urbanistyczny, studialny, przeznaczony dla młodych architektów (nie starszych niż 40 lat, posiadających dyplom ukończenia studiów architektonicznych), w którym uczestnicy składają wnioski o dopuszczenie do udziału.

3. Opis przedmiotu konkursu

- 3.1. Przedmiotem konkursu jest koncepcja przystanku szybkiej kolei aglomeracyjnej w Krakowie.
- 3.2. Celem konkursu jest stworzenie optymalnego rozwiązania przystanku projektowanej Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Krakowie, przy jednoczesnym śmiałym i oryginalnym potraktowaniu zadania. Założeniem jest zaproponowanie wysokiej jakości architektury i rozwiązań urbanistycznych a także uzupełnienie tkanki miejskiej o strefę przyjaznych, optymalnych rozwiązań użytkowych. Projekt modelowy służyć może jako podstawa do przyszłych rozwiązań realizacyjnych (w zgodzie z ustawą o prawach autorskich).
- 3.3. Założenia konkursu:
 - 3.3.1. Układ planowanej sieci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej w Krakowie pokazują dwa poniższe schematy.



regulamin konkursu dla młodych architektów



3.3.2. Zakłada się pewną otwartość programu, pozostawiając uczestnikom konkursu wskazanie strategicznych decyzji projektowych. Zarówno wytyczne programowe jak i przestrzenne sformułowane zostały w stopniu bardzo ogólnym. Brak szczegółowych ograniczeń i wytycznych określających zadanie ma na celu zachęcenie uczestników konkursu do ciekawych rozwiązań projektowych, z założeniem, że projekty będą charakteryzować się skoordynowaniem z układem urbanistycznym, zapropnują możliwości funkcjonowania złożonego systemu komunikacji umożliwiającego sprawne przemieszczanie się pasażerom, wyznaczają nowatorskie rozwiązania w zakresie architektonicznym oraz układu i wystroju wnętrza przystanków, wskażą proponowane rozwiązania materiałowe.

3.4. Zakres konkursu:

3.4.1. Praca konkursowa powinna dotyczyć modelowego projektu przystanku przedstawionego w trzech opisanych poniżej lokalizacjach. Wszystkie trzy lokalizacje zostały wybrane na podstawie „Wstępnego studium wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej”, jako efek-

tywne i przewidziane do realizacji w pierwszej kolejności.

Pełne opracowanie dostępne jest w wersji elektronicznej na stronie www.mta2009.pl.

3.4.2. Lokalizacje przystanków:

3.4.2.1. Pierwsza Lokalizacja: Przystanek DIETLA, przy ul. Dietla/Grzegorzewska w Krakowie. Linia kolejowa 91, Kraków – Medyka: zasięg do stacji Bochnia. Linia istniejąca, prowadzona w części śródmiejskiej Krakowa po wysokim nasypie wśród zabudowy, dalej po terenie otoczonym urządzeniami stacyjnymi i manewrowymi kolei. Wymaga wybudowania przystanków i dojazd do nich. Przystanek wspólny dla projektowanych linii nr 1, 2, 3, 4. Stanowić będzie węzeł o charakterze przesiadkowym zarówno dla kolei, jak i innych środków transportu publicznego.

3.4.2.2. Druga Lokalizacja: Przystanek Powstańców Wielkopolskich, przy skrzyżowaniu (węzeł komunikacyjny) ul. Wielickiej z ul. Powstańców Wielkopolskich w Krakowie. Linia kolejowa 91, Kraków – Medyka: Linia istniejąca, z przystankami Kraków Krzemionki dla trasy w kierunku Skawiny oraz ul. Powstańców Wlkp. Projektowany przystanek wspólny dla linii nr

regulamin konkursu dla młodych architektów

1, 2, 3, 4. Linia kolejowa wśród chaotycznej zabudowy mieszkaniowej, usługowej oraz drogowej, w pobliżu tras komunikacji publicznej. Wymaga wybudowania przystanków i dojazd pieszycy, których obecnie brak.

3.4.2.3. Trzecia lokalizacja: Przystanek BALICKA, przy ulicy Balickiej w Krakowie. Linia 91, Kraków – Medyka: zasięg do stacji Bochnia. Linia istniejąca, prowadzona w części śródmiejskiej Krakowa po nasypie wśród zabudowy z kierunkowym odgałęzieniem w stronę portu lotniczego Kraków – Balice. Przystanek istniejący wymagający przebudowy.

3.4.3. Projektowany przystanek powinien przewidywać takie elementy funkcjonalne, jak np: perony (w obu kierunkach), ogrzewane pomieszczenia, kabiny na peronie (poczekalnie małych gabarytów), łączniki między peronami, konieczne dojścia, przejścia, połączenia z komunikacją pieszą oraz publiczną znajdującą się w okolicy, elementy małej architektury (ławki, oświetlenie, tablice informacyjne itp.).

3.4.4. Ogólne informacje techniczne:

Dojścia do peronów tunelami lub kładkami nad torami: szerokość 4-8 m.

Szerokość schodów 2.5-4 m.

Wysokość peronu nad poziom wierzchu główki szyny 96 cm.

Długość peronu: 150 m.

Szerokość peronu: 7.5 m.

3.4.5. Oczekuje się, że projektowany przystanek będzie odpowiadał prawidłowo definiowanym przestrzeniom dla obiektów użyteczności publicznej, jakimi stają się węzłowe punkty komunikacyjne. Rozwiązania i funkcje komunikacyjne nie odnoszą się tylko do systemu transportowego, ale ogólnie rozumianych relacji między ludźmi, relacji wobec i w otoczeniu przestrzeni zurbanizowanej. Osiągnięcie harmonii w tych dwóch wymiarach o charakterze optymalnym stanowi cel poszukiwań konkursowych.

4. Wymagania, jakie muszą spełniać uczestnicy konkursu

4.1. Uczestnicy konkursu muszą spełnić poniższe wymogi:

4.1.1. są absolwentami wydziałów architektury uczelni polskich bądź zagranicznych.

4.1.2. są w wieku 40 lat lub młodszy (w dniu złożenia wniosku o dopuszczenie do udziału w konkursie).

4.2. Uczestnicy, którzy nie spełniają określonych powyżej wymagań podlegają wykluczeniu.

5. Informacja o oświadczeniach i dokumentach, jakie mają dostarczyć uczestnicy konkursu we wniosku o dopuszczenie do udziału w konkursie, w celu potwierdzenia spełnienia stawianych im wymagań.

5.1. Wniosek o dopuszczenie do udziału w konkursie składa się z:

5.1.1. Wypełnionego przez uczestnika konkursu formularza „Wniosku o dopuszczenie do udziału w konkursie”, według druku stanowiącego załącznik nr 1 do regulaminu,

5.1.2. Kopii dyplomu ukończenia studiów.

5.1.3. Kopii dowodu osobistego lub strony paszportu potwierdzających wiek uczestnika.

5.2. Uczestnik konkursu ponosi wszelkie koszty związane z przygotowaniem i złożeniem wniosku o dopuszczenie do udziału w konkursie.

6. Miejsce i termin składania wniosków o dopuszczenie do udziału w konkursie.

6.1. Wnioski o dopuszczenie do udziału w konkursie należy wysłać drogą e-mailową do dnia 20.02.09 do godz. 14.00 na adres: t.gurgul@mta2009.pl.

Obowiązuje data dostarczenia na powyższy adres.

6.2. Zamawiający dopuści do udziału w konkursie i zaprosi do składania prac konkursowych uczestników konkursu spełniających wymagania określone w punkcie 4 Regulaminu. Uczestnicy konkursu, którzy nie spełnią wymagań określonych w Regulaminie konkursu będą podlegali wykluczeniu. O wykluczeniu

regulamin konkursu dla młodych architektów

z udziału w konkursie Sekretarz Sądu poinformuje pocztą elektroniczną wykluczonych uczestników konkursu.

- 6.3. O dopuszczeniu do udziału w konkursie Sekretarz Sądu poinformuje uczestników konkursu i zaprosi do złożenia pracy konkursowej niezwłocznie po otrzymaniu wniosku o dopuszczenie do udziału w konkursie.

7. Zakres i forma opracowania oraz sposób prezentacji pracy konkursowej

7.1. Część rysunkowa

- Koncepcja zagospodarowania terenu trzech lokalizacji ze schematami komunikacyjnymi.
- Rzuty, widoki i przekrój w skali 1:200
- Co najmniej dwie aksonometrie lub perspektywy, wizualizacje komputerowe lub zdjęcia modelu.

7.2. Część opisowa

- opis przyjętych zasad i rozwiązań, max. 1 strony formatu A4 (umieszczona na drugiej planszy) sporządzony w języku polskim lub angielskim

- 7.3. Praca konkursowa ma zawierać 2 sztywne plansze o wymiarach 70x100cm umieszczone na piance. Układ plansz według poniższego schematu. Rysunki mają być wykonane w technice trwałej.

Do dnia 30.03.2009 r. do godz. 14.00 należy również przesłać mailem na adres t.gurgul@mta2009.pl połączone ze sobą plansze konkursowe opisane numerem rozpoznawczym pracy, zapisane w formacie tiff (plik może być skompresowany), pomniejszone do jednego arkusza A4 (w poziomie). Maksymalna objętość pliku (profil kolorystyczny – CMYK, 300dpi) może wynieść 3Mb.

- 7.4. Do pracy należy również załączyć trwale zamkniętą kopertę zawierającą „Kartę identyfikacyjną” z numerem rozpoznawczym pracy i autorami pracy.

8. Miejsce i termin składania prac konkursowych przez uczestników konkursu

- 8.1. Prace konkursowe należy przesłać w terminie do dnia 30.03.09. (poniedziałek), do godz. 14.00, na adres podany przez Zamawiającego w zaproszeniu do złożenia pracy.

- 8.2. Decyduje data dostarczenia pracy na podany adres. Prace złożone po terminie zostaną zwrócone uczestnikowi bez otwierania.

- 8.3. Prace konkursowe mogą składać wyłącznie uczestnicy zaproszeni przez Zamawiającego do złożenia pracy konkursowej. W przypadku ujawnienia, że praca konkursowa została złożona przez uczestnika niezaproszonego do złożenia pracy, uznana zostanie za nieważną, a uczestnikowi, który ją złożył nie będzie przysługiwać żadna z nagród.

- 8.4. Wszystkie plansze, opis należy oznaczyć dowolnie wybranym sześciocyfrowym numerem rozpoznawczym, wielkości 1 cm (pionowo) i 6 cm (poziomo), umieszczonym w prawym górnym rogu opisywanego elementu (inny wymiar numeru rozpoznawczego będzie podstawą do dyskwalifikacji pracy!). Podobnie należy oznaczyć kartę pokwitowania odbioru pracy konkursowej.

- 8.5. W nieprzezroczystym zamkniętym opakowaniu może znajdować się tylko jedna, niepodpisana praca konkursowa, a opakowanie należy opatrzyć jedynie następującymi informacjami: Praca na KONKURS NA KONCEPCJĘ PRZYSTANKU SZYBKIEJ KOLEI AGLOMERACYJNEJ W KRAKOWIE Numer rozpoznawczy.

- 8.6. Składający prace otrzymają przy złożeniu pracy w siedzibie organizatora kartę pokwitowania lub otrzymają potwierdzenie złożenia pracy pocztą elektroniczną. Należy ją zachować, ponieważ stanowi podstawę wypłacenia nagrody lub odebrania nienagrodzonej pracy konkursowej.

- 8.7. Na pracach nie wolno umieszczać żadnych znaków rozpoznawczych ani napisów niezwiązanych z ich treścią, za wyjątkiem numeru rozpoznawczego. Praca konkursowa nie może w żaden sposób wskazywać na autora będącego uczestnikiem konkursu.

regulamin konkursu dla młodych architektów

- 8.8. Wszelkie koszty związane z uczestnictwem w konkursie oraz związane z przygotowaniem i złożeniem pracy konkursowej ponosi uczestnik konkursu. Zamawiający nie przewiduje zwrotu kosztów wykonania pracy.
- 8.9. Nagrodzone prace nie będą zwracane uczestnikom.
- 9. Skład sądu konkursowego**
- 9.1. Oceny prac konkursowych i rozstrzygnięcia Konkursu dokona Sąd Konkursowy.
- 9.2. Członkowie Sądu:
- Piotr Barbarewicz (Wenezja) – sędzia
 - Przemysław Łukasik (Gliwice) – sędzia
 - Stanisław Deńko (Kraków) – sędzia
 - Vincenzo Corvino lub Giovanni Multari (Neapol) – sędzia
 - Kazu Hanada (Jokohama) – sędzia
- 9.3. Sekretarz organizacyjny: Tomasz Gurgul
- 10. Sposób oceny prac**
- Sędziowie otrzymają pliki nadesłanych prac 30.03.2009 r. Sędziowie wytypują najlepsze prace, których autorzy zostaną zaproszeni do publicznej obrony, po czym nastąpi ostateczne rozstrzygnięcie konkursu. Organizator nie pokrywa kosztów przyjazdu autorów wytypowanych prac.
- 11. Rodzaj i wysokość nagród oraz termin wypłacenia nagród**
- 11.1. Zamawiający przyzna nagrody uczestnikom konkursu, którzy uzyskają najwyższe oceny prac konkursowych.
- 11.2. Rodzaj i wysokość nagród jest uzależniona od oceny pracy dokonanej przez Sąd Konkursowy.
- 11.3. Nagrody pieniężne zostaną przyznane w następujących wysokościach:
- I nagroda – 9000 zł
 - II nagroda – 2500 zł
 - III nagroda – 1500 zł
- 11.4. Sąd Konkursowy, w porozumieniu z Zamawiającym, zastrzega sobie prawo innego podziału nagród pieniężnych oraz przyznania wyróżnień, maksymalnie dwóch.
- 11.5. Nagrody pieniężne mogą zostać wręczone podczas ogłoszenia wyników lub zostaną przesłane na konta laureatów, jednak nie później, niż 2 tygodnie po ogłoszeniu wyników konkursu.
- 11.6. Kwoty podane w punkcie 11.3. i 11.4. są kwotami brutto. Nagrody pieniężne podlegają opodatkowaniu na ogólnych zasadach.
- 12. Terminarz konkursu:**
- 12.1. Składanie Wniosków o dopuszczenie do udziału w konkursie – do godz. 14.00, 20.02.2009 r. (piątek)
- 12.2. Składanie prac konkursowych – do godz. 14.00 30.03.09. (piątek)
- 12.3. Zaproszenie autorów nominowanych prac – 03.04.2009 r.
- 12.4. Warsztaty – „obrony” prac 16-17.04.2009 r.
- 12.5. Ogłoszenie wyników konkursu – 17.04.09. (piątek)
- 12.6. Wystawa prac konkursowych – od dnia 17.04.09. do 30.04.09.
- Uwaga: O wszelkich zmianach podanych powyżej terminów – które mogłyby wystąpić wyłącznie z uwagi na prawidłowe rozstrzygnięcie Konkursu – Uczestnicy Konkursu zostaną niezwłocznie powiadomieni.
- 13. Materiały udostępniane przez zamawiającego**
- 13.1. Regulamin bezpłatny, dostępny na stronach internetowych: www.sarp.krakow.pl oraz www.mta2009.pl.
- 13.2. „Wstępne studium wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej”, dostępne na stronie internetowej www.mta2009.pl.
- 13.3. Załącznikami do Regulaminu konkursu są:
- 13.3.1. Załącznik nr 1: Wniosek o dopuszczenie do udziału w konkursie.
- 13.3.2. Załącznik nr 2: Karta Identyfikacyjna
- 13.3.3. Załącznik nr 3: Pokwitowanie odbioru pracy
- 13.3.4. Załącznik nr 4: Szkic orientacyjny – fragment mapy Krakowa.
- 13.3.5a. Załącznik nr 5a Podkład sytuacyjny lokalizacji przystanku DIETLA

regulamin konkursu dla młodych architektów

- 13.3.5b. Załącznik nr 5a Podkład sytuacyjny lokalizacji przystanku POWSTAŃCÓW WIELKOPOLSKICH
- 13.3.5c. Załącznik nr 5a Podkład sytuacyjny lokalizacji przystanku BALICKA
- 13.3.6. Załącznik nr 6 Dokumentacja fotograficzna, widoki z i na teren opracowania.
- 13.4. Zamawiający zastrzega sobie prawo własności wszystkich materiałów stanowiących treść niniejszego Regulaminu i załączników do Regulaminu chronione prawem autorskim. Każda reprodukcja, adaptacja, obrót, publiczne udostępnianie, czynienie użytku w inny sposób z materiałów chronionych prawem własności jest zabronione chyba, że uczestnik konkursu uzyska pisemną zgodę Zamawiającego. Jednocześnie Zamawiający wyraża zgodę na wykorzystanie wyżej wymienionych materiałów przez uczestników konkursu w trakcie i w celu przygotowania niniejszej pracy konkursowej.

mta (11)

międzynarodowe
triennale
architektury

informacje

Biuro XI Międzynarodowego
Triennale Architektury
i Biuro SARP Oddział Kraków

czynne:

poniedziałki, środy, piątki
od 9:00 do 14:00
wtorki, czwartki
od 13:00 do 18:00

adres

Pl. Szczepański 6
31-011 Kraków
tel. +48 (12) 422 75 40
fax +48 (12) 429 36 46
e-mail: office@mta2009.pl

www.sarp.krakow.pl
www.mta2009.pl

