

Obszar objęty konkursem o powierzchnię niemal 46[ha], stanowi peryferia i przedmieścia Krosna. Jest to obszar praktycznie niezabudowany, bez infrastruktury, na którym przeważają tereny obecnie użytkowane rolniczo. Charakterystyczną cechą terenu jest jego wydzielenie poprzez południową arterię komunikacyjną dla ruchu kołowego od strony południowej, oraz poprzez kolejowy szlak komunikacyjny od strony północnej. Teren posiada ciek wodny w części północnej, tzw. Olszyny (dopływ Badonia i Lubatówki). W terenie objętym konkursem istnieją nieznaczne przewyższenia wysokości.

Głównym celem konkursu jest osiągnięcie jednorodnego i spójnego osiedla, tzw. Modelowego. W takich zadaniach przyjmujemy kreowanie zrównoważonej przestrzeni za główny wyznacznik formy zabudowy osiedla. Główne cechy, które zapewnią nam zakładany cel:

> **osiedle otwarte**, operujące kompozycją nie samych budynków, a tego co kształtują między sobą. Punktem odniesienia są dla nas analizy struktur kwartałowych miejskich śródmieść oraz istniejących osiedli posiadających adekwatne dla danego obszaru parametry zabudowy oraz sprawdzone rozwiązania, z Polski i ze świata.

> **stworzenie układu miastotwórczego** z całym niezbędnym zestawem towarzyszącej infrastruktury, obiektami publicznymi (dominantami znaczeniowymi tworzącymi tzw. genius loci), terenami rekreacyjnymi, oraz przestrzeniami publicznymi z niezbędnymi usługami i wyposażeniem, "zanurzone" w dużej ilości zieleni różnego typu.



Wymagane DWA warianty koncepcyjne, zarówno wariant A jak i B, dąży do identycznego założonego wyżej celu ale odmiennymi sposobami kreowania przestrzeni.

Dla obu wariantów w trakcie analiz nad obszarem postanowiliśmy wykorzystać i pozostawić planowane powiązania komunikacji kolejowej od strony południowej (ulica równoległa do Polnej). Ponadto główne elementy i cechy charakterystyczne OBU WARIANTÓW to:
> utworzenie terenów rekreacyjnych wokół cieku wodnego Olszyny od strony północnej, jako bufor oddzielający nowe osiedle od linii kolejowej
> utworzenie nowej ulicy w kierunku północ-południe po wschodniej stronie terenu, jako dodatkowej arterii komunikacyjnej oraz łączącej osiedle z otaczającym terenem
> utworzenie komunikacyjnego 'ringu' wewnątrz osiedla dla ruchu kołowego, rowerowego i pieszo
> rozproszenie typu i wysokości zabudowy od niskiej na peryferiach osiedla do wyższej w centralnej części osiedla, z naciskiem na tworzenie kwartałów zabudowy z półprywatnymi dziedzińcami
> utworzenie przestrzeni publicznej z zabudową dworcową bezpośrednio przy linii kolejowej
> ustanowienie retencji wód opadowych jako głównego atraktora przestrzeni publicznej wewnątrz osiedla
Kluczowe założenie dla obu wariantów to duży nacisk na odnawialne źródła energii oraz rozwiązania proekologiczne. Dachu płaskie w przypadku budynków wielorodzinnych zaprojektowane jako zielone, zbierające wodę deszczową, połączone z systemem retencji i głównymi zbiornikami wodnymi w centrum założenia. Dachu wszystkich budynków (w tym szkoły, domu starców, przedszkola, dworca i administracji) pokryte ogniwami fotowoltaicznymi oraz wiatrakami produkującymi energię dla całego osiedla.
W obu założeniach kierowanie się podstawową myślą przewodnią, że to mieszkańcy stanowią o wartości osiedla i to oni tworzą jego tożsamość. Stąd w obu przypadkach skupiono się na uspokojeniu ruchu kolejowego, na wprowadzeniu pasażerów w formie woonerów, gdzie prędkość ograniczona jest do 20km/h, a pierwszeństwo ma ruch pieszy i rowerowy, który odbywa się w otoczeniu zieleni i wody.

