

PIRS 113

Opis autorski koncepcji projektowej

Wstęp	2
Kontekst przestrzeni i jej współczesna problematyka	2
<i>Utrudniona czytelność głównej osi kompozycyjnej</i>	2
<i>Dominująca pozycja ruchu samochodowego</i>	2
<i>Tymczasowa zabudowa usługowa</i>	2
<i>Niska jakość wykończenia przestrzeni</i>	3
<i>Brak ogólnodostępnych obiektów obsługi mieszkańców i turystyki</i>	3
Główne założenia projektowe	3
Szczegółowe rozwiązania projektowe	5
<i>Ruch drogowy i parkowanie</i>	5
<i>Nadziemna promenada i kolisty taras</i>	5
<i>Dach miejski</i>	6
<i>Zabudowa kubaturowa</i>	7
<i>Posadzki urbanistyczne</i>	7
<i>Miejsca rekreacji i roślinność</i>	8
<i>Ułatwienia dla osób z dysfunkcjami</i>	9
<i>Kolorystyka</i>	9
<i>Mała architektura</i>	9
<i>Etapowanie inwestycji</i>	9

Wstęp

Pirs Przyszłości zlokalizowany jest na terenie stanowiącym jedną z najważniejszych przestrzeni publicznych w Gdyni. Przestrzeń ta pełni rolę świadka historii, jest symbolem nowoczesnej Polski, a wyraziste założenie urbanistyczne usytuowane wzdłuż ulicy 10 Lutego, Skweru Kościuszki i Mola Południowego jest wybitnym dziełem polskiego modernizmu.

Zaproponowane rozwiązania projektowe uzupełniają i kontynuują główną oś kompozycyjną, porządkując przestrzeń oraz tworząc nowe relacje przestrzenne z obiektami stanowiącymi dziedzictwo kulturowe wraz z otaczającą ją naturą.

Kontekst przestrzeni i jej współczesna problematyka

Utrudniona czytelność głównej osi kompozycyjnej

Obecne zakończenie modernistycznej głównej osi kompozycyjnej w miejscu, gdzie ląd łączy się z morzem, nie jest czytelne dla użytkowników tej przestrzeni z uwagi na falochron portowy. Stworzenie nadziemnego punktu widokowego pozwoliłoby lepiej zrozumieć historyczne założenie urbanistyczne oraz stworzyłoby nowy widok na morze.

Dominująca pozycja ruchu samochodowego

Stosunkowo dużą powierzchnię terenu stanowią przestrzenie dla indywidualnego ruchu samochodowego i parkowania. W tak reprezentacyjnej przestrzeni miejskiej ruch pieszy, rowerowy i Urządzenia Transportu Osobistego (UTO) powinien być główną formą poruszania się.

Tymczasowa zabudowa usługowa

Wzdłuż ulicy Jana Pawła II na odcinku między budynkiem Wydziału Nawigacji Uniwersytetu Morskiego a ulicą Topolową przeważa chaotyczna, tymczasowa zabudowa usługowa. Korzystnym rozwiązaniem byłoby uporządkowanie tej przestrzeni, tworząc obiekty usługowe w przeznaczonych do tego miejscach, zgodnych z całościową kompozycją przestrzeni.

Niska jakość wykończenia przestrzeni

Wzdłuż głównej osi kompozycyjnej przeważa prefabrykowana posadzka z kostki brukowej w kolorze czerwonym i szarym oraz ławki parkowe o niskich walorach estetycznych.

Brak ogólnodostępnych obiektów obsługi mieszkańców i turystyki

Na terenie opracowania znajduje się jedna ogólnodostępna toaleta w podziemiu przy Skwerze Kościuszki, toalety tymczasowe w kontenerach w pobliżu Nabrzeża Prezydenta oraz toaleta przy budynku Akwarium. Korzystne byłoby zlokalizowane nowych ogólnodostępnych toalet w węzłowych punktach założenia przestrzennego.

W pobliżu statku-muzeum „Dar Pomorza” brakuje obiektu obsługującego zarówno turystów jak i osoby pracujące na statku.

Główne założenia projektowe

Kompozycyjnie projekt podzielony jest na dwie części. W pierwszej projekt obejmuje odcinek od ulicy Świętojańskiej do fontanny. W drugiej od fontanny do końca Mola Południowego.

W części od ulicy Świętojańskiej koncepcja zakłada zmianę organizacji ruchu kołowego i budowę podziemnego parkingu, tworząc priorytet dla ruchu pieszego, rowerowego i UTO.

Głównym elementem budującym założenie przestrzenne w drugiej części jest nadziemna promena, usytuowana wzdłuż głównej osi kompozycyjnej. Wejście na promenadę następuje na wysokości fontann poprzez rampy o niskim kącie nachylenia. Zamierzeniem jest, aby użytkownicy przestrzeni poczuli się, jak na pokładzie statku pasażerskiego. Promenada tworzy nowe relacje przestrzenne oraz nowe otwarcia widokowe.

Kulminacyjnym momentem spaceru jest wejście na taras widokowy o kolistym, rzeźbiarskim kształcie, wznoszącym się do głównego punktu na przecięciu z główną osią kompozycyjną. Jednocześnie, taras okala istniejące pomniki Józefa Konrada Korzeniowskiego i Gra Masztów (Żagle) tworząc dla nich nowe tło architektoniczne. Pomnik „Żagle” poprzez swoją formę inspirowaną morzem i masztami statków zyskuje nowy przestrzenny wymiar w połączeniu z nadziemną promenadą

(symboliczny trap statku) i kolistym tarasem (symboliczny dziób statku), jako współgrający element marynistycznej przestrzeni.

Po opuszczeniu najważniejszego kompozycyjnie miejsca promenada obniża się i przekształca w schody i rampę. Fragment schodów pełni rolę terenowej widowni, która podczas różnych wydarzeń publicznych może być wykorzystywana jako forma dostawianej tymczasowo trybuny. U podnóża schodów i widowni zaprojektowano plac przeznaczony na wszelkiego rodzaju wydarzenia kulturalne i sportowe. Elewacja budynku Akwarium wraz z fragmentem nadziemnej promenady stanowi ścianę placu od strony północnej.

Przy ścianie zachodniej placu usytuowano stałe zadaszenie. Pełni ono rolę miejskiego dachu, który umożliwi organizację wydarzeń kulturalnych w czasie niepogody lub upalnych dni.

Na poziomie terenu pomiędzy przęsłami konstrukcyjnymi projektowanej promenady znajdują się małe, modułowe obiekty kubaturowe przeznaczone na drobne usługi gastronomiczne. Elementy te stanowią zaplecze usługowe, symbolicznie znajdując się poniżej nadziemnej promenady (pod pokładem statku).

Istotnym nowo projektowanym budynkiem jest obiekt muzealny obsługi statku-muzeum „Dar Pomorza”. Budynek usytuowany jest nieopodal cumującego przy nabrzeżu statku. W obiekcie znalazłyby się pomieszczenia obsługi gości muzeum, zaplecza i dodatkowe pomieszczenia warsztatowo-muzealne.

Koncepcja zakłada zachowanie terenów zielonych wraz z wysokimi drzewami w pobliżu Skweru Kościuszki. Przewiduje się uzupełnienie istniejących przestrzeni zielonych o nowe kompozycje roślinne, nawiązujące do tych występujących przy skwerze w przeszłości. Dodatkowo planuje się dla danej przestrzeni zielonej nadanie symbolicznego charakteru głównemu motywowi kompozycyjnemu tj. parku miniatur, siłowni terenowej czy strefy relaksu nad wodą.

Forma architektoniczna promenady nadziemnej, kolistego tarasu, budynków, kubatur uzupełniających i małej architektury, nawiązuje do modernistycznego dziedzictwa architektury Gdyni z charakterystycznymi zaokrąglonymi narożnikami, białą kolorystyką i marynistycznymi detalami.

Szczegółowe rozwiązania projektowe

Ruch drogowy i parkowanie

Koncepcja zakłada ograniczenie ruchu samochodowego na całym obszarze opracowania. Przewiduje się zachowanie dojazdów do istniejących nieruchomości oraz do planowanych w przyszłości inwestycji na terenie obecnego Parku Rady Europy. Obszar od wysokości ulicy Waszyngtona do końca Mola Południowego przeznaczony będzie jedynie dla aut zaopatrzenia, utrzymania nieruchomości, komunikacji miejskiej i wozów straży pożarnej. Przewiduje się likwidację wszystkich parkingów indywidualnych przy Alei Jana Pawła oraz pozostawienie parkingów nadziemnych w pobliżu nieruchomości przy Skwerze Kościuszki do obsługi mieszkańców najbliższych nieruchomości i usług zlokalizowanych w parterach budynków.

Zakłada się zmianę organizacji ruchu bezpośrednio przy ulicy Świętojańskiej i powrót do historycznego układu, w którym ruch aut odbywał się wzdłuż pierzei budynków znajdujących się przy Skwerze Kościuszki (obecnie drogi te są „ślepyimi uliczkami” i pełnią funkcje lokalnych parkingów).

Pod skwerem planuje się budowę parkingu podziemnego dla samochodów osobowych. Zjazd do parkingu podziemnego znajdowałby się na osi skweru, a jego obrys zewnętrzny umożliwiłby zachowanie wysokiej roślinności wzdłuż ulicy. Na jednej kondygnacji parkingu o powierzchni 6840 m² znajdzie się 229 miejsc postojowych. Finalna liczba kondygnacji i jego wielkość uzależniona powinna być od długoterminowej strategii komunikacyjnej i parkingowej Miasta Gdyni.

Czasowe parkowanie turystycznych autokarów realizowane będzie wzdłuż ulicy w pobliżu placu przy Skwerze Kościuszki.

Wyeliminowanie ruchu samochodów spowoduje, że plac stanie się dostępny jedynie dla pieszych i będzie stanowić początkowe miejsce zwiedzania Pirsu Przyszłości.

Nadziemna promenada i kolisty taras

Nadziemna promenada nawiązuje do modernistycznych rozwiązań przestrzennych z początku wieku, a także do budynku Akwarium Gdyńskiego znajdującego się na Molo Południowym, wokół którego zaprojektowano taras okalający bryłę budynku

od strony morza. Projekt przewiduje funkcjonalne powiązanie nowo projektowanej promenady z tarasem i budynkiem akwarium.

W czasie wydarzeń sportowych i kulturalnych tj. Triathlon Iron Man, zawody biegowe Grand Prix, koncert w czasie Delfinaliów czy Mistrzostwa Świata w Żeglarstwie, promenada może stanowić swoistą widownię dla kibiców uczestniczących w widowisku. Dla zawodników będzie to wyjątkowe wydarzenie, a przeżycie końcówki biegu czy finiszu jazdy na rowerze w tak symbolicznie nacechowanym miejscu na długo zapadnie im w pamięci.

Kończącym punktem spaceru jest fragment kolistego tarasu wznoszący się 10 metrów nad terenem. Średnica kolistego obejścia wynosi 40 metrów i pozwala na podziwianie widoków znacznej liczby osób. Nachylenie podejść na promenadę i na końcowy taras nie przekracza 5%.

Szerokość promenady wynosi około 8 metrów szerokości i samo w sobie stanowi element zacieniający przestrzeń poniżej, poprawiając komfort użytkowania tego obszaru w upalne dni. Na promenadzie znajduje się ciąg pieszy o szerokości 5 metrów oraz droga rowerowa o szerokości 3 metrów, umiejscowiona od strony wewnętrznej.

Zakłada się budowę konstrukcji promenady z płyt kanałowych żelbetonowych wspartych na żelbetonowych, barwionych na biało filarach. Filary nawiązują swą formą do Fontann Gdyńskich, stanowiących jeden z elementów tożsamości tej przestrzeni. Rzeźbiarską obudowę kolistego tarasu i balustrady przewiduje się z płyt podkładowych wykończonych masą betonową w jasnym kolorze.

W miejscach łączących poszczególne trapy promenady oraz na szczycie głównego punktu widokowego na zakończeniu mola przewiduje się wykonanie detalu architektonicznego w postaci szklanej posadzki i barier, symbolicznie podkreślając główną oś kompozycyjną.

Dach miejski

Inspiracją dla wyglądu zadaszania były stalowe portowe suwnice, transportujące kontenery morskie, zlokalizowane m.in. na terenie gdyńskiego portu. Dach podparto czterema stalowymi słupami, na których oparto konstrukcję dachu w formie stalowego rusztu. Na dachu przewiduje się realizację ekstensywnego dachu zielonego.

Zabudowa kubaturowa

Projekt zakłada budowę budynku użyteczności publicznej obsługującego jedną z największych atrakcji gdyńskiego pirsu tj. żaglowca „Dar Pomorza”, będącego statkiem-muzeum. W budynku przewiduje się lokalizację przestrzeni obsługujących gości muzeum tj. poczekalni, kasy, sklepiku, szatni, toalet, punktu informacji turystycznej czy strefy ciszy. Dla administracji i pracowników przewidziano pomieszczenia biurowe, socjalne, magazyn, a także pomieszczenia potencjalnie rozszerzające działalność muzeum o pomieszczenia warsztatowe i prelekcyjne.

Koncepcja zakłada realizację małych obiektów kubaturowych pełniących funkcje gastronomiczne, co umożliwiłoby usunięcie chaotycznych i tymczasowych obiektów gastronomicznych wzdłuż Alei Jana Pawła II przy Uniwersytecie Morskim. Obiekty te ustawiono naprzemiennie wzdłuż projektowanej promenady.

Przewiduje się wykonanie toalet ogólnodostępnych na terenie parkingu podziemnego oraz pod pochylniami promenady nadziemnej.

Posadzki urbanistyczne

Projekt zakłada zachowanie wszelkich historycznych posadzek wymienionych w zaleceniach konserwatorskich tj. bruku wzdłuż Alei Jana Pawła II czy barwionych płyt betonowych w pobliżu Akwarium Gdyńskiego, uwzględniając ich stan techniczny. Ponadto, planuje się zachowanie gruntowych nawierzchni przepuszczalnych, istniejących obecnie na ciągach pieszych Skweru Kościuszki.

Projekt zakłada usunięcie prefabrykowanej kostki brukowej w kolorze czerwonym i szarym wzdłuż głównej osi kompozycyjnej, a także z chodników na przedmiotowym terenie opracowania.

W obrębie głównej osi kompozycyjnej posadzkę zaprojektowano w formie podłużnych barwionych płyt betonowych o różnych rozmiarach. Główną oś kompozycyjną podkreślono ciemniejszym kolorem płyt.

Przewiduje się realizację dróg rowerowych asfaltowych w obrębie Skweru Kościuszki oraz betonowej drogi rowerowej na nadziemnej promenadzie. W obrębie przejazdów przez place proponuje się podkreślenie przebiegu dróg rowerowych

niewielkimi symbolami ze stali nierdzewnej, mocowanymi na posadzce nowo projektowanego placu czy przejazdu przez plac na Skwerze Kościuszki.

Przy pomnikach na zakończeniu Mola Południowego zakłada się stworzenie okrągłego placu w osi kolistego tarasu.

Miejsca rekreacji i roślinność

Projekt zachowuje w pełni wysoką zieleń znajdującą się przy Skwerze Kościuszki oraz Aleji Jana Pawła II. Na pozostałym terenie przeważa zieleń niska i średniowysoka. Całość kompozycji roślinnych podporządkowana jest głównej osi założenia.

Na początkowym odcinku Skweru Kościuszki przewidziane jest zachowanie historycznej gruntowej nawierzchni oraz parkowego charakteru z istniejącą zielenią wysoką.

Pomiędzy Pomnikiem Największych Ofiar II Wojny Światowej a Fontanną Gdyńską, na terenie zielonym przewiduje się utworzenie parku miniatur w formie prostego labiryntu z żywopłotów - przycięty ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*). W parku prezentowane będą modele najważniejszych obiektów gdyńskiego modernizmu. Park miniatur stanowić będzie tematyczne uzupełnienie edukacyjnej ścieżki związanej ze śródmieściem Gdyni, a stanowiącym pomnik historii Polski.

Elementem wyjściowym w komponowaniu zieleni w dalszej części Alei Jana Pawła II jest charakterystyczny rytm poprzecznych żywopłotów oraz zatoczek z ławkami. Projekt zakłada utrzymanie historycznego układu oraz uzupełnienie go niewielkimi pawilonami usługowymi. Wolne przestrzenie zostały wzbogacone o nowe nasadzenia. Wzdłuż brukowanych ulic przewidziana jest zieleń średniowysoka stanowiąca tło dla niższych roślin, będących w bezpośrednim otoczeniu osób przebywających na głównym deptaku. Jako proponowane gatunki zieleni średnio wysokiej, wybrane zostały krzewy rodzime oraz często stosowane w okresie międzywojnia i w czasach PRL, takie jak: kalina koralowa (*Viburnum opulus L.*), forsycja (*Forsythia*), śnieguliczka biała i różowa (*Symphoricarpos albus*, *Symphoricarpos doorenbosii*), dzika róża (*Rosa canina L.*) oraz tamaryszek rozgałęziony (*Tamarix ramosissima Pink Cascade*).

Jako rośliny w bliskiej odległości spacerowiczów wybrano rodzime gatunki kwitnące np. mikołajek nadmorski (*Eryngium maritimum*), dzwonek pokrzywolisty ('Bernice' *Campanula trachelium*), nawłóć kanadyjska (*Solidago canadensis L.*), Dereń jadalny (*Cornus mas 'Tricolor'*), mięta nadwodna, m. wodna (*Mentha aquatica L.*), bodziszek łąkowy (*Geranium pratense L.*).

W okolicach planowanych inwestycji 'Water Front' znajdują się rekreacyjne przestrzeni zielone - skwery z ławkami oraz zielenią niską i średniowysoką. W projekcie przewidziana jest również siłownia miejska wraz z elementami gimnastyki dla dzieci, urządzona w otoczeniu kompozycji zieleni wysokiej, średnio wysokiej i niskiej.

Obok placu miejskiego znajduje się przestrzeń rekreacyjna w zieleni o luźnym charakterze, aranżowana wg. potrzeb za pomocą mobilnych leżaków i hamaków.

Zwieńczenie Mola Południowego stanowi plac z Pomnikiem "Żagli".

W tej części, aby zachować szerokie otwarcia widokowe wykorzystano niewysokie trawy.

Ułatwienia dla osób z dysfunkcjami

Wejście na nadziemną promenadę zaprojektowano poprzez pochylnie o niskim kącie nachylenia. W strategicznych miejscach przestrzeni (wyjścia z parkingu podziemnego, wzdłuż nadziemnej promenady, przy kolistym tarasie) zaplanowano szachty windowe lub podnośniki windowe. Dla osób z dysfunkcjami przewidziano sześć miejsc postojowych na parkingu podziemnym i dwa miejsca nadziemne dla mieszkańców okolicznych budynków.

Zakłada się dostosowanie całego obszaru wraz z projektami nowych budynków dla potrzeb osób niepełnosprawnych. W budynku obsługi „Daru Pomorza” przewiduje się realizację pomostu na piętrze budynku, umożliwiającego swobodny dostęp dla osób z dysfunkcjami ruchowymi.

Kolorystyka

Barwą dominującą w projektowanym założeniu jest kolor biały jako historycznie odpowiedni do modernistycznej architektury gdyńskiej („biała” Gdynia).

Mała architektura

Koncepcja zakłada wprowadzenie małej architektury inspirowanej obiektami występującymi na terenie opracowania w przeszłości tj. ławkami parkowe czy latarniami. Planuje się zastosowanie ławek parkowych w kolorze białym, odwołując się do uzdrowskiego charakteru tej przestrzeni.

Etapowanie inwestycji

Przedsięwzięcie można w pełni podzielić na etapy. Inwestycje rozpocząć można od zmian w pierwszej części założenia, poprzez budowę parkingu podziemnego i przygotowanie zagospodarowania przestrzeni w obrębie Skweru Kościuszki. Następnym etapem może być stworzenie kolistego tarasu, jako najważniejszej atrakcji publicznej. W dalszej części realizacja kolejnych etapów nadziemnej promenady, obiektów usługowych, posadzek urbanistycznych i elementów małej architektury.

ZAŁĄCZNIK U2 SZACUNKOWE ZESTAWIENIE KOSZTÓW REALIZACJI

Poniższe zestawienie przedstawia dane charakteryzujące pracę złożoną na Konkurs studialno-ideowy na projekt zabudowy i zagospodarowania głównej osi kompozycyjnej Gdyni - PIRS PRZYSZŁOŚCI, oznaczoną oryginalnie numerem:



Zgodnie z przedstawionym projektem podajemy szacunkowy zakres i koszt głównych robót związanych z jego realizacją, uzupełniając w razie potrzeby o kolejne grupy robót.

KWOTY NETTO:

GLÓWNE GRUPY ROBÓT ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU	JEDNOSTKA MIARY	LICZBA JEDNOSTEK W PROJEKCIE	PRZYJĘTA CENA JEDNOSTKOWA	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI ROBÓT
OBIEKTY KUBATUROWE (powierzchnia całkowita)	m ²	10 479	5 112 zł	53 568 648 zł
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE	m ²	48 715	205 zł	9 986 575 zł
ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA	m ²	1 600	55 zł	88 000 zł
ZIELEŃ WYSOKA	szt.	-	-	-
MAŁA ARCHITEKTURA (w tym meble uliczne)	szt.	123	1 200 zł	147 600 zł
SIECI (usunięcie kolizji)	mb	760	550 zł	357 500 zł
NADZIEMNA PROMENADA Z TARASEM WIDOKOWYM	m ²	11 077	4 822 zł	53 413 294 zł
LAMPY MIEJSKIE	szt.	52	16 400 zł	852 800 zł
LAMPY WYSOKIE (przy placu Morskim)	szt.	4	37 300 zł	149 200 zł
LEŻANKI I LEŻAKI	szt.	72	350 zł	25 200 zł
KOSZE NA ŚMIECI	szt.	54	1 200 zł	64 800 zł
SIŁOWNIA MIEJSKA	zespół	1	57 650 zł	57 650 zł

KONKURS STUDIALNO - IDEOWY
GDYNIA – PIRS PRZYSZŁOŚCI

ZIELEŃ NISKA (wymiana trawników, zrywanie darni, przygotowanie terenu)	m2	68 601	35 zł	2 401 035 zł
PARK MINIATUR (rekwizyty, labirynt)	szt.	7	32 000 zł	224 000 zł
DACH MIEJSKI	szt.	1	2 725 000	2 725 000 zł
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				124 061 302 zł

ZAŁĄCZNIK U1 TABELA BILANSOWA WIELKOŚCI PROJEKTOWYCH

Poniższe zestawienie przedstawia dane bilansowe charakteryzujące pracę złożoną na Konkurs studialno-ideowy na projekt zabudowy i zagospodarowania głównej osi kompozycyjnej Gdyni - PIRS PRZYSZŁOŚCI, oznaczoną oryginalnie numerem:



W przedstawionej pracy zaprojektowano:

L.p.	Charakterystyczne wielkości proponowane w projekcie	jednostki	wielkość
1.	Powierzchnia zabudowy	m ²	1 914
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych	m ²	2 980
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych	m ²	7 499
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	1043
5.	Powierzchnia biologicznie czynna	m ²	26 997
6.	Powierzchnie utwardzone	m ²	68 885
7.	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m ²	63 933
8.	powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów	m ²	3 352
9.	inne utwardzone	m ²	1 600
10.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	267
11.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	2
12.	liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO	szt.	320