

PIRS 102

PROJEKT ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA GŁÓWNEJ OSI OMPOZYCYJNEJ GDYNI - PIRS PRZYSZŁOŚCI

WPROWADZENIE

Zabudowa Gdyni zrealizowana w okresie międzywojennym w latach 1920–1930, stanowi unikatowy przykład modernistycznego układu urbanistycznego o śmiałych i nowatorskich, jak na ówczesne czasy, rozwiązaniach przestrzennych. Historyczny układ urbanistyczny Śródmieścia Gdyni został w 2015 roku uznany jako Pomnik Historii.

Współcześnie ogromnym walorem i potencjałem Gdyni jest jej różnorodność funkcjonalna. Tym samym z oczywistych względów miasto konsekwentnie dąży do rozwoju przez przekształcanie swojej struktury w celu adaptacji do nieustannie zmieniających się potrzeb.

Uznanie jako Pomnik Historii wymaga, aby proces ten odbywał się w sposób wyważony i zrównoważony, w harmonii ze stanem istniejącym oraz poszanowaniem dziedzictwa kulturowego, nie naruszając przy tym najważniejszych zabytków architektonicznych oraz oryginalnej tkanki urbanistycznej.

W granicach obszaru objętego ochroną konserwatorską znajduje się Skwer Kościuszki oraz Moło Południowe będące przedmiotem niniejszego konkursu.

Te dwie przestrzenie stanowią dzisiaj współczesną wizytówkę Gdyni oraz jej główny rdzeń kompozycyjny, są jednocześnie związane z genezą kształtowania się pierwszych myśli urbanistycznych o projekcie nadmorskiego miasta, kiedy to w miejscu dzisiejszego Skweru Kościuszki zbudowano Dom Kuracyjny z drewnianym moło usytuowanym na przedłużeniu osi ulicy prowadzącej w kierunku dworca kolejowego.

Przestrzenie Skweru Kościuszki i Moła Południowego wymagają odpowiedzialnego, świadomego projektu również ze względów przyrodniczych i krajobrazowych. Od początku naszych poszukiwań koncepcyjnych byliśmy przekonani, że przestrzeń publiczna o tak unikalnym charakterze wymaga innego kierunku proponowanych rozwiązań, niż ma to miejsce w przypadku zabudowywanych obecnie kubaturowo sąsiednich pirsów, pirsu Dalmoru i pirsu Węglowego.

ANALIZA TOŻSAMOŚCI MIEJSCA

Silne osadzenie w historii miejsca, wyjątkowa lokalizacja oraz silnie zarysowana tożsamość przestrzeni znajdujących się w zakresie opracowania konkursowego zasługują na koncepcję wyważoną i odważną jednocześnie, śmiałą lecz szanującą zastane. Te założenia stanowiły punkt wyjścia do zrozumienia problemu miejsca i rozpoczęcia pracy projektowej.

Skwer Kościuszki oraz Moło Południowe są współczesną wizytówką Gdyni. Proponowany przez nas projekt tworzy wizytówkę miasta w przyszłości, tak dla mieszkańców jak dla licznie odwiedzających miasto turystów.

Przystępując do pracy projektowej odczuliśmy niedosyt ilości danych na temat obiektów spoza obszaru opracowania, jak projekty zagospodarowania, forma i charakter zabudowy nowych inwestycji realizowanych obecnie na działkach bezpośrednio sąsiadujących, czyli Gdynia Waterfront oraz Nowa Marina.

Koncepcja zagospodarowania przestrzeni tak wysokiej rangi jak Skwer Kościuszki i Moło Południowe niezaprzeczalnie wymaga wrażliwego kształtowania wnętrza urbanistycznych, które w przyszłości dopełnione zostaną właśnie przez wspomniane wyżej inwestycje. Tym samym w obliczu braku wystarczającej ilości informacji, zespół projektowy zdecydował się na autorską propozycję pożądanego parametrów kubaturowych obiektów sąsiadujących wraz z wskazaniem kierunków ich potencjalnej kompozycji urbanistycznej.

W procesie poszukiwania najwłaściwszego rozwiązania konkursowego odnieśliśmy się do istniejącej siatki ulic i ciągów pieszych, poza bezpośrednim sąsiedztwem analizując genezę, charakter i pierwotne założenia układu urbanistycznego całego Śródmieścia. Studia archiwalnych planów miasta oraz szkiców ówczesnych wizji jego przyszłego rozwoju, a następnie skupienie uwagi na historycznym układzie ulic budującej się w latach 20-tych Gdyni, uwarunkowały podjęcie ostatecznych decyzji projektowych.

PUNKT WYJŚCIOWY ZAGOSPODAROWANIA

Punktem wyjściowym oraz podstawowym założeniem proponowanej koncepcji jest uzyskanie spójności przestrzennej całego terenu objętego opracowaniem, przy jednoczesnym zachowaniu indywidualnego charakteru i tożsamości każdego z nich. Działanie takie, zdaniem zespołu projektowego, stanowi rozwiązanie problemu miejsca, wprowadzając nową jakość projektowanej przestrzeni nie zrywając jednak z przeszłością i historią poszczególnych części składowych.

Analiza planów archiwalnych zwróciła naszą uwagę na czytelny podział na zabudowę kwartałową oraz pas plaży przy linii brzegowej, a następnie, wraz z rozwojem miasta i portu, etap rozbudowy wydzielający w mieście tereny przemysłowe i mieszkaniowe. Na podstawie przeprowadzonych obserwacji doszliśmy do wniosku, iż jedyną możliwością ekspansji kubaturowej w rejonie Skweru Kościuszki jest Park Rady Europy. Tym samym przestrzeń Skweru Kościuszki oraz Moła Południowego wraz z rejonem plaży i towarzyszących terenów zielonych pozostają niezabudowane lub zabudowane w minimalnym stopniu. Obiekty istniejące, których architektura i funkcja stanowią o tożsamości miejsca jak: Uniwersytet Morski, Akwarium Gdyni i Dworzec Żegluga Przybrzeżnej zostały zachowane w niezmienionej formie i funkcji.

PROBLEM MIEJSCA

Poszukiwanie odpowiednich dla zadanej przestrzeni rozwiązań urbanistyczno-architektonicznych wymagało zrozumienia i zdefiniowania problemu miejsca. Określiłiśmy trzy podstawowe problemy, które występują tutaj współcześnie:

1. Problem percepcji zatoki.
Ze Skweru Kościuszki nie widać morza! Główna oś kompozycyjna Gdyni prowadzona wzdłuż ulicy 10 Lutego, zakończona jest falochronem. Brakuje tego, co w mieście od zawsze otwartym na morze jest najważniejsze – bezpośredniego z nim powiązania wzrokowego.
2. Problem braku klarownej identyfikacji miejsca.
Przestrzeń publiczna Skweru Kościuszki i Moła Południowego posiada elementy kreujące jej tożsamość, jednak w ocenie zespołu projektowego są one niewystarczające dla rangi miejsca, nie identyfikują przestrzeni i nie wiążą jej z miastem.

3. Problem komunikacji.

Gdynia jest miastem turystycznym. Każdego roku w sezonie letnim miasto wypełnia się zdwojonym ruchem ludzkim, jednocześnie nie będąc do tego przystosowanym. Śródmieście blokuje się, dając dyskomfort tak mieszkańcom jak odwiedzającym.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU - PERCEPCJA ZATOKI

Skwer Kościuszki wraz z stanowiącym jego przedłużeniem pirsu Mola Południowego mają ograniczoną percepcję na wody Zatoki Gdańskiej. Linia horyzontu i tafla wody są zasłonięte przez falochron zbudowany w latach późniejszych wraz z rozbudową portu.

Odzyskanie widoku na morze w najważniejszej przestrzeni publicznej Gdyni potraktowaliśmy jako priorytet, decydując się na ukształtowanie posadzki placu Skweru Kościuszki tak, aby jej wysokość narastała wraz ze zbliżaniem się do pirsu. Osoby wchodzące na plac Skweru Kościuszki prowadzone są łagodną rampą od poziomu ulicy do poziomu +5 metrów ponad ulicą, skąd otwiera się widok na morze oraz Nową Promenadę zaprojektowaną w formie deptaka prowadzonego ponad poziomem ulicy i zakończonego dominantą przestrzenną w formie Spirali, zlokalizowaną na zakończeniu osi kompozycyjnej ulicy 10 Lutego.

Spiralę zaprojektowano jako strukturę przestrzenną łączącą wszystkie poziomy i funkcje założenia. Umożliwia ona bezproblemowy dostęp do położonego na wysokości 30 metrów punktu widokowego także osobom o ograniczonej zdolności poruszania się. W obiekcie przewidziano niewielką kubaturę możliwą do przeznaczenia na funkcje gastronomiczne albo wystawiennicze, a ponadto zapewniającą możliwość podziwiania panoramicznych, krajobrazowych widoków nawet przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Struktura przestrzenna spirali dopełniona została niewielkim amfiteatrem ze sceną letnią, zagłębionymi w posadzce pirsu Mola Południowego. Obiekt może spełniać potrzeby organizacji okolicznościowych koncertów i spektakli w niesamowitych warunkach przyrody.

Zgodnie z opisanymi wyżej założeniami punktu wyjściowego do zagospodarowania, postulujemy pozostawić obszar pirsu bez dodatkowej zabudowy, niemniej świadomi potrzeb komercyjnych zaproponowaliśmy niewielki zespół kubaturowy budynków w miejscu obiektów usługowo-handlowych zlokalizowanych wzdłuż północnej krawędzi pirsu, w sąsiedztwie Dworca Żegluga Przybrzeżnej. Wskazane jest, aby były to obiekty niskie, nie zakłócające układem przestrzennym otwarcie widokowych w kierunku wody.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU - IDENTYFIKACJA MIEJSCA

Przytoczone wyżej analizy i obserwacje miejsca prowadzą do wniosków o niezwykle istotnej roli, jaką projektowana przestrzeń pełni tak w strukturze miasta jak w świadomości jego mieszkańców. Jednocześnie dzisiejszy Skwer Kościuszki pozbawiony jest swojego centrum – miejsca generującego ruch, przyciągającego, miejsca spotkań, akceleratora życia społecznego pozwalającego mieszkańcom na identyfikowanie się z przestrzenią.

Nasza koncepcja projektowa proponuje wprowadzenie w przestrzeń publiczną Skweru Kościuszki obiektu spełniającego wymienione wyżej role. Wprowadzenie obiektu znaczącego, podkreślającego rangę i prestiż przestrzeni oraz Gdyni, symbolu otwartego i nowoczesnego miasta portowego.

Autorzy zaproponowali transparentną strukturę przestrzenną w formie bramy w charakterze dawnych miejskich łuków triumfalnych symbolizującą od strony miasta "okno na świat" a od strony morza "bramę do miasta". Przedstawiona forma obiektu wymaga dalszych, pogłębionych studiów, mogłaby być przedmiotem kolejnego konkursu.

Niezależnie od tego, autorzy postulują, aby podstawowym założeniem architektonicznym obiektu była forma bramna oraz jego maksymalna transparentność, nie utrudniająca percepcji widoków w kierunku morza oraz odwrotnie w kierunku śródmieścia. Podstawowym założeniem przestrzennym w kontekście usytuowania jest lokalizacja na skrzyżowaniu głównej osi pirsu i dawnej linii brzegowej.

W kubaturze struktury może znaleźć się przestrzeń użytkowa na kawiarnia, restaurację lub inne usługi dla mieszkańców i turystów, takie jak punkt informacji lub przestrzeń wystawiennicza. W zależności od bieżących lub przewidywanych potrzeb miasta obiekt może przyjąć charakter kubaturowy z zachowaniem jego lekkości przez zastosowanie odpowiednich materiałów.

Przez wprowadzenie promenady na poziom 5 metrów pod obiektem oraz pod ciągiem pieszym można wygospodarować zaplecze oraz dwa poziomy garażu podziemnego.

ROZWIĄZANIE PROBLEMU - KOMUNIKACJA

Zespół projektowy uznał, że istniejąca komunikacja kołowa po niewielkiej reorganizacji ruchu kołowego, jest w stanie przejąć może ciężar funkcjonowania przyszłych przestrzeni publicznych. Proponowaną zmianą jest likwidacja osiowego wjazdu na Skwer Kościuszki w zamian za udrożnienie bocznych ulic zapleczych. Taki zabieg daje szansę na wytworzenie centralnego placu już od początku wnętrza urbanistycznego na styku z ulicą Świętojańską. Rezygnacja z osiowego wjazdu wytworzy przedstawiony na planszach ruch okrężny w postaci ronda, które może przyjąć ruch z ulic zarówno jedno jak i dwukierunkowych. Zaproponowane lekko wtopione w Skwer Kościuszki rondo automatycznie ukierunkuje ruch pieszych na środek wspomnianego placu.

Udrożnione boczne ulice zaplecze pozwolą na płynną kontrolę i przepływ ruchu kołowego zapewniając jednocześnie komfortowy dojazd do garażu podziemnego zlokalizowanego pod płytą placu Skweru Kościuszki.

Zgodnie z zaleceniami konserwatorskimi pozostawia się dwoisty układ ciągów pieszych przedłużony o nowo projektowany plac.

Określenie Pirs Przyszłości zawarte w temacie konkursu zobowiązuje przemyślenia koncepcji projektowej w kontekście przyszłych pokoleń i potencjalnych kierunków ewolucji struktury przestrzennej Gdyni. Zdefiniowane dziś problemy mogą stać się nieaktualne, niemniej mogą także nasilać się wraz z rozwojem miasta.

Chcąc podkreślić nasz kierunek śmiałego, wizjonerskiego spojrzenia na projektowaną przestrzeń, zbieżny zdaje się z odważnymi planami pierwszych projektantów Gdyni, zdecydowaliśmy się na zaproponowanie rozwiązania wyjątkowego, które nie tylko wyróżni przedmiotowy pirs, ale rozwiąże potencjalnie narastające w przyszłości problemy komunikacyjne – dojazd mieszkańców dzielnic satelitarnych do Śródmieścia oraz wzmożony ruch turystów.

Zaproponowana koncepcja projektowa zakłada nadziemną komunikację kursującą wzdłuż pirsu nad promenadą na całej jego długości, wiążąc ze sobą wizytówkę Gdyni – Skwer Kościuszki i Molo Południowe bezpośrednio z Dworcem Gdynia Główna i stacją kolejki podmiejskiej. Komunikacja promująca wygodny transport zbiorowy pozwoliłaby ograniczyć ruch samochodów, stanowiąc jednocześnie unikalną atrakcję turystyczną i jeden z symboli miasta.

Decyzje o forma oraz technologia proponowanej kolejki wymagać będą zaangażowania interdyscyplinarnego zespołu specjalistów, niemniej już dzisiaj proponujemy możliwość takiego rozwiązania. Potencjalnie mogłaby to być kolej linowa, kolej na estakadzie, jak w formie przedstawionej w projekcie albo, na wzór rozwiązań japońskich, kolej na pojedynczej szynie z szeroko rozstawionymi słupami. W zależności od przewidywanej intensywności korzystania z kolejki mogą to być dwie linie kończące się na zakończeniach pętlami lub jedna z ruchem wahadłowym.

MATERIAŁY

Zaproponowane w projekcie materiały nawierzchni oraz małej architektury wynikają z odpowiedzi na dwa podstawowe dla zadanej przestrzeni aspekty – zalecenia konserwatorskie dążące do poszanowania historycznego charakteru miejsca oraz względy użytkowe i ergonomii rozwiązań. Tym samym proponuje się materiały naturalne, wysokiej jakości odpowiadające jakością projektowanej przestrzeni publicznej oraz jej randze. Jednocześnie są to materiały bazujące na pierwotnie w tym miejscu stosowanych.

Postulujemy przede wszystkim przywrócenie oryginalnego materiału deptaków mola południowego w formie nieutwardzonej oraz precyzyjnie układanego bruku kamiennego ze ściętym licem na drogach projektowanej strefy woonef. Dopełnienie nawierzchni utwardzonych stanowią płyty z barwionego betonu – w obszarze mola południowego zachowane oryginalne, w obszarze pozostałych traktów pieszych w formie współczesnych odpowiedników.

ETAPOWANIE PRPONONOWANYCH INWESTYCJI

Szereg działań i pomysłów zaproponowanych w naszej koncepcji zabudowy i zagospodarowania głównej osi kompozycyjnej Gdyni – Skweru Kościuszki i Mola Południowego, stwarza możliwość ich realizacji w czasie niezależnie od siebie, w formie stopniowego etapowania poszczególnych elementów inwestycji.

Sugerowany etap pierwszy to realizacja współczesnego landmarku, symbolu miasta na miarę rozwijającej się Gdyni – struktury bramnej wraz z towarzyszącym jej garażem podziemnym. Sugerowany etap drugi to realizacja Nowej Promenady zakończonej dominantą przestrzenną podkreślającą główną oś kompozycyjną miasta i oferującą panoramiczny widok na morze. Sugerowany etap trzeci to realizacja nowej linii kolejki elektrycznej, łączącej Molo Południowe z Dworcem Głównym. Będzie to przedsięwzięcie dalekosiężne, przy czym przed przystąpieniem do wszelkich szacunków należałoby przewidzieć wcześniej wiele zabiegów, które ułatwią jej realizację. Z tego powodu nie zostało ono ujęte w szacowanych kosztach inwestycji.

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	2 550
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych	m ²	7 200
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych	m ²	16 850
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	2 000
5.	Powierzchnia biologicznie czynna	m ²	36 500
6.	Powierzchnie utwardzone	m ²	50 000
7.	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m ²	43 200
8.	powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów	m ²	5 000
9.	inne utwardzone	m ²	1 800
10.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	480
11.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	20
12.	liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO	szt.	200



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 (PLN)	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI ROBÓT (PLN)
OBIEKTY KUBATUROWE (powierzchnia całkowita)	m ²	7 200	4 000	28 800 000
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE	m ²	50 000	400	20 000 000
ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA	m ²	36 500	100	3 650 000
ZIELEŃ WYSOKA	szt.	50	1 200	60 000
MAŁA ARCHITEKTURA (w tym meble uliczne)	kpl.	140	8 000	1 120 000
SIECI (usunięcie kolizji)	mb	1000	1000	1 000 000
NOWA PROMENADA	m ²	7 200	1 800	12 960 000
SPIRALA PUNKT WIDOKOWY	m ²	3 500	2 400	8 400 000
OŚWIETLENIE ULICZNE	szt.	240	3 600	864 000
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				76 854 000