

PIRS 114

WSTĘP

Gdynia to niewątpliwie miasto przyszłości, w skład którego wchodzi takie wartości jak: tradycja, historia, nowoczesność i ambicja w poszukiwaniu kierunku przemian.

Charakterystyczną cechą Gdyni, z punktu widzenia gospodarczego, jest wyjątkowo szybkie tempo rozwoju, w tym również treści i formy urbanistycznej miasta. Jest to miasto, które powstało w czasach największego rozkwitu przemysłu oraz wzrostu świadomości ludzkiej. Proces ten zapoczątkowany z początkiem zeszłego wieku przerósł najśmielsze oczekiwania. Miasto w ciągu jednego wieku stanęło na równi z większymi aglomeracjami miejskimi w Polsce. Pewnym jest, że ten postęp cywilizacyjny oraz gospodarczy Gdyni wciąż potrzebuje silnych fundamentów ideowych, nakreślenia kierunków rozwoju miasta, a w szczególności pomysłów na kształtowanie przestrzeni miejskich.

Najważniejszą częścią śródmieścia miasta jest zadana w konkursie przestrzeń wzdłuż głównej osi kompozycyjnej Gdyni, której towarzyszy unikatowy na skalę europejską układ urbanistyczny. Odgrywa on ogromną rolę w codziennym funkcjonowaniu zarówno mieszkańców jak i turystów.

OCENA POTENCJAŁU PRZESTRZENI

Plusy:

1. Oś kompozycyjna na Zatokę Pucką, stanowiąca wyjątkowy „fundament” urbanistyczny.
2. Lokalizacja w centrum miasta i bliskie sąsiedztwo z terenami o zróżnicowanych funkcjach, nadająca miejscu ogromny potencjał turystyczno-rekreacyjno-wypoczynkowy.
3. Wyjątkowa wartość modernistyczna Architektury i Urbanistyki.
4. Walory przyrodnicze i możliwość ich powiększenia.
5. Istniejące elementy architektoniczne (fontanny i pomniki) o wysokiej wartości miejskiej (tożsamość miejsca).

Minusy:

1. Narastająca przewaga aut osobowych nad pieszymi, która negatywnie wpływa na funkcjonowanie przestrzeni, w tym na wypoczynek mieszkańców oraz turystów (hałas, estetyka krajobrazu, bezpieczeństwo i zdrowie).
2. Brak wydzielonej przestrzeni publicznej w formie placu funkcjonującego bezpośrednio w zabudowie miejskiej (między innymi na cele imprez okolicznościowych oraz wydarzeń).
3. Brak spójności poszczególnych fragmentów osi kompozycyjnej, tzn. kolejno od początku osi: punkt centralny Gdyni, skwer Kościuszki, Pirs, Aleja Jana Pawła II (w tym Molo Południowe) i Nadbrzeże Wejściowe z widokiem na Zatokę Pucką. Ciągłość osi nie jest zachowana ze względu na przerywającą ją intensywny ruch kołowy aut osobowych wraz z parkingami zewnętrznymi, odmienną estetykę poszczególnych odcinków osi oraz brak powiązania funkcjonalnego miejsc publicznych.
4. Istniejące obiekty wolnostojące, obiekty małej architektury oraz urządzenia budowlane ingerujące w sposób negatywny w tkankę miejską (brak spójności, chaos urbanistyczny).
5. Brak miejsc wspierających aktywność ludzką (sport rekreacyjny, miejsca wypoczynku, przestrzenie rozwoju zainteresowań oraz integracji).

ANALIZA, WYTYCZNE ORAZ ROZWIĄZANIA

IDEA PRZYSZŁOŚCI

Nowy Pirs Gdyni powinien stanowić symbol przyszłości.

To kierunek dla rozwoju nie tylko Architektury, ale również Turystyki i Rekreacji.

HISTORYCZNA PODSTAWA

Gdyńska tkanka ukształtowana w tradycyjny modernizm nosi znamiona wielkiej historii powstawania. Te wartości historyczne, w tym zaplanowany układ urbanistyczny to doskonała podstawa do nowej formy, a w szczególności stylu życia mieszkańców oraz turystów.

Główna oś kompozycyjna to Aleja tworząca ciąg miejsc powstałych na skutek wydarzeń historycznych Gdyni. Ta historia powstania miasta, choć krótka w porównaniu do innych aglomeracji, jest przykładem jak potencjał urbanistyczny może wpłynąć na szybki rozwój tkanki miejskiej.

KOMPOZYCJA URBANISTYCZNA

Istniejący układ urbanistyczny jest czytelny, jednak poszczególne fragmenty przestrzeni publicznej wymagają ochrony kompozycji osiowej. Należy wprowadzić zabudowę oraz zieleń kierunkową, podkreślającą główną oś kompozycyjną. Z przestrzeni o tak wysokiej wartości urbanistycznej powinny zostać zlikwidowane elementy nieestetyczne, zakłócające przebieg osi. Istotnym elementem nadającym indywidualnego charakteru miejsca są otwarcia widokowe wzdłuż nadbrzeży portowych. Projektowana zabudowa oraz nasadzenia podkreślają kierunek i przebieg głównej osi kompozycyjnej.

ARCHITEKTURA

W śródmieściu miasta znajduje się wartościowa zabudowa, zarówno pod kątem estetycznym jak i funkcjonalnym.

Estetyka:

Większość budynków zaprojektowano i wykonano w stylu modernistycznym. Mimo upływu czasu nie odstają one formą od współczesnej Architektury. Większość zabudowy stanowi nieodzowny element miasta, nadają miastu charakter indywidualny. Niektóre budynki wymagają remontu, przywrócenia stanu pierwotnego oraz wyeksponowania. Należy przywrócić ich blask sprzed połowy wieku. Nowo projektowany budynek usługowo-handlowy jest wejściem (bramą) do centrum śródmieścia Gdyni, a jego forma jest stylistycznie neutralna na tle istniejącej modernistycznej zabudowy. Idąc wzdłuż osi wyłania się projektowany Pirs Przyszłości. To układ komunikacyjny wyniesiony ponad miejską przestrzeń oraz „wtopiony” w istniejącą i projektowaną zieleń, podkreślający modernistyczny wyraz śródmieścia (powtarzająca się konstrukcja słupowa oraz poziome pasy balustrad). Koniec Pirsu to schody wypoczynkowe nowego dziedzińca wraz z punktem widokowym. Obiekt zaprojektowany w nowoczesnym wyrazie estetycznym, nawiązujący formą do żeglarskiego stylu miasta oraz nie ingerujący w założenia urbanistyczne osi kompozycyjnej, tworzy unikatową na skalę europejską Architekturę XXI wieku.

Funkcja:

Przestrzeń ma różnorodny program funkcjonalny zabudowy. W bliskim sąsiedztwie znajdują się obiekty: rekreacji, turystyki, kultury, nauki i oświaty, biurowe, hotelowe, sakralne, państwowe, również dzielnice mieszkaniowe, dzielnica biznesowa, plaża miejska, prywatne przystanie jachtowe oraz park. Różnorodność funkcjonalna to ogromny atut i powód dla którego Pirs Przyszłości stanowić ma węzeł komunikacyjny dla wszystkich tych funkcji. Nowej Architekturze powinna towarzyszyć wysoka jakość użytkowa, estetyczna oraz wykonania (firmitatis, utilitatis, venustatis - trwałość, użyteczność, piękno).

TOŻSAMOŚĆ MIASTA

Przez lata człowiek tworzył historię miasta pozostawiając wzdłuż osi kompozycyjnej charakterystyczne dla tego miejsca elementy architektury, w tym pomniki oraz fontannę. Są one wyjątkowe, tworzą nierozzerwalną tożsamość z miastem, dlatego należy traktować je z poszanowaniem, jednocześnie eksponując w przestrzeni urbanistycznej. Jest to konieczne dla podtrzymania wartości, tradycji, historii oraz akceptacji mieszkańców.

NATURA DLA CZŁOWIEKA

Tłem dla codziennego życia człowieka powinna być natura, dlatego tak ważne w przestrzeniach miejskich są relacje krajobrazowe. Niezbędna jest ochrona istniejącej zieleni oraz uzupełnienie założeń urbanistycznych o nowe doznania krajobrazowe. Kompozycja osiowa jest czytelnym układem urbanistycznym, jest Aleją łączącą ląd z wodą, jest mostem pomiędzy współczesnym miejskim życiem a naturą, która towarzyszy człowiekowi od samego początku historii ludzkości.

Czynniki zwiększające obcowanie z naturą:

1. Zieleni niska jako naturalne poziome płaszczyzny.
2. Zieleni średniowysoka jako element natury tworzący miejsca wypoczynkowe.
3. Zieleni wysoka jako naturalne i namacalne tło dla oka ludzkiego.

Czynniki współczesne zakłócające naturę człowieka:

1. Pojazdy mechaniczne, które wstrzymują aktywność człowieka oraz są przeciwieństwem obrazu krajobrazowego.
2. Hałas, który jest czynnikiem szkodliwym dla zdrowia.
3. Brak doznań przyrodniczych i pośpiech w życiu.

PUBLICZNE ŻYCIE MIASTA

Bardzo ważna jest różnorodność i jakość programu usługowego, który ma posłużyć jako kierunek stylu życia mieszkańców i turystów.

Kierunki przemian przestrzennych:

1. Uporządkowanie oraz likwidacja przypadkowych istniejących stref restauracyjnych i wydzielenie nowych alei: usługowej z restauracjami oraz handlowo-usługowej.
2. Wyodrębnienie placu miejskiego, który ma stanowić centrum spotkań oraz integracji społecznej. Miejsce dla wydarzeń publicznych, festiwali i koncertów, imprez okolicznościowych, jarmarków.
3. Połączenie poszczególnych części miasta takich jak mieszkaniowe, biznesowe, wypoczynkowe, kulturowe, rekreacyjne, turystyczne oraz naukowe w punkcie centralnym założenia - Pirs jako nowy węzeł komunikacyjny dla sąsiadujących dzielnic. Kładki turystyczno-widokowe łączące dzielnice.
4. Wydzielenie dziedzińca miejskiego z wyjątkową dla miasta fontanną - miejsce spotkań.
5. Pirs jako atrakcja turystyczno-widokowa z punktem widokowym na „dziobie” (nowa ikona miasta żeglugi).
6. Niepowtarzalna atrakcja turystyczna w formie zjazdu tyrolką wzdłuż głównej osi kompozycyjnej.
7. Lokalne aktywności w formie skwerów oraz placów, sprzyjające integracji międzypokoleniowej, w tym: bike park, skate park, plac zabaw, parkour park, siłownia, basket park, szachy, minigolf oraz lodowisko otwarte w sezonie zimowym, w miejscu nowej fontanny miejskiej.
8. Otwarcia widokowe wzdłuż nadbrzeży wraz z funkcjonującymi aktualnie atrakcjami turystycznymi.
9. Nowe fontanny miejskie jako element obcowania człowieka z żywiołem miasta morskiego - wodą.

INTEGRALNOŚĆ PRZESTRZENI

Elementem urbanistycznym łączącym całe założenie jest główna oś kompozycyjna. Spójność przestrzeni jest zapewniona poprzez zastosowanie wzdłuż osi kompozycyjnej elementów kierunkowych (dominant tożsamościowych przestrzeni publicznych). Drugą nieodzowną zasadą jest kształtowanie przestrzeni w sposób integralny, w tym wyposażenie elementami małej architektury, wykonywanie spójnych nawierzchni oraz formowanie jednakowej gatunkowo zieleni.

STREFOWANIE

Podział na przestrzenie miejskie, stanowiące ciągłość kompozycyjną:

1. Punkt centralny Gdyni (skrzyżowanie ulic Świętojańskiej i 10 Lutego).
2. Skwer Kościuszki z istniejącą zabudową, w tym:
 - 2a. Budynek z alejami usługowo-handlowymi (Skwer Kościuszki).
 - 2b. Główny Plac Miejski (Skwer Kościuszki).
 - 2c. Plac Historyczny z pomnikiem (Skwer Kościuszki).
 - 2d. Kładki turystyczno-widokowe (Skwer Kościuszki-Pirs).
 - 2e. Dziedziniec Miejski z Fontanną (Skwer Kościuszki-Pirs).
3. Punkt widokowy (Pirs Przyszłości).
4. Aleja Jana Pawła II z istniejącą zabudową, w tym:
 - 4a. Skwery Piknikowe (Aleja Jana Pawła II/Molo Południowe).
 - 4b. Fontanny Miejskie (Aleja Jana Pawła II/Molo Południowe).
5. Cypel (Molo Południowe/Nadbrzeże wejściowe)

KOMUNIKACJA

Aktualny układ komunikacji kołowej ingeruje w ciągły pieszy wzdłuż osi kompozycyjnej. Celem projektu jest zminimalizowanie wpływu pojazdów mechanicznych na przestrzenie miejskie, tworząc tym samym miejsca sprzyjające codziennemu wypoczynku społeczeństwa.

Kierunki przemian obejmują:

1. Ruch pieszy jako wiodąca forma przemieszczania się - aktywność i wypoczynek.
2. Likwidację stałych miejsc postojowych oraz ich rekompensatę w postaci hal garażowych.
3. Możliwość parkowania tymczasowego (postój do 10 minut) w wyznaczonych do tego przestrzeniach na poboczach szerokich dróg.
4. Podział dróg na ogólnodostępne (do 20km/h), dojazdowe do istniejących parkingów, serwisowe, komunikacji miejskiej (do 10 km/h) oraz pożarowe.
5. Wprowadzenie kontroli wjazdu dla uporządkowania intensywności ruchu oraz zachowania bezpieczeństwa w przestrzeni miejskiej, w której to ruch pieszy jest najważniejszy.
6. Większe możliwości przemieszczania się rowerami / UTO / UWR (mniejszy ruch aut osobowych).

PODSUMOWANIE

Projekt zabudowy i zagospodarowania głównej osi kompozycyjnej Gdyni to kierunek przemian sprzyjający życiu człowieka w przestrzeni miejskiej śródmieścia. Zakłada minimalizację komunikacji kołowej na rzecz poprawienia jakości życia w strefie publicznej. Poprawia komunikację pieszą sąsiednich dzielnic, kreując centrum spotkań i integracji społecznej. Zwiększa walory przyrodnicze, tworząc miejsca do wypoczynku i rekreacji. Wspiera lokalny rozwój turystyczny związany z morskim charakterem miasta. Wprowadza nowe obiekty nadające miejscu unikatowy styl oraz podkreślające założenie urbanistyczne głównej osi kompozycyjnej. Eksponuje istniejące obiekty, w szczególności miejsca tożsamości miejskiej oraz „perełki” architektoniczne z okresu modernizmu, szanując tym samym tradycję i historię powstania miasta Gdyni.

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 (nowe budynki)	m ²	2 097
1A.	Powierzchnia zabudowy (istniejące budynki)	m ²	7 172
1B.	Powierzchnia zabudowy budynków do likwidacji	m ²	1 301
1C.	Powierzchnia obiektów budowlanych (wiaty)	m ²	132
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych (nowe budynki)	m ²	2 097
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych (nowe budynki)	m ²	11 793
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	1 524
5.	Powierzchnia biologicznie czynna (projektowana)	m ²	27 457
5A.	w tym: powierzchnia biologicznie czynna istniejące bez zmian	m ²	23 528
5B.	powierzchnia biologicznie czynna projektowana (nowa)	m ²	3 929
5C.	Powierzchnia biologicznie czynna istniejące do likwidacji	m ²	4 579
6.	Powierzchnie utwardzone	m ²	75 124
7.	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m ²	54 543
8.	powierzchnie jezdni i (tymczasowych) miejsc postojowych dla samochodów	m ²	6 462
9.	inne utwardzone (jezdnie serwisowe z ruchem pieszych)	m ²	14 119
9A.	Powierzchnie utwardzone istniejące bez zmian	m ²	46 761
9B.	Powierzchnie utwardzone istniejące do renowacji	m ²	4 221
9C.	Powierzchnie utwardzone do przebudowy	m ²	21 324
9D.	Powierzchnie utwardzone projektowane (nowe)	m ²	2 818
10.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	200
10A.	liczba miejsc postojowych dla samochodów na terenie 46UT/U	szt.	400
11.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	3
11A.	liczba miejsc postojowych dla autokarów na terenie 46UT/U	szt.	6
12.	liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO	szt.	20
12A.	liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO (dodatkowe)	szt.	80

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:

GŁÓWNE GRUPY ROBÓT ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU	JEDNOSTKA MIARY	LICZBA JEDNOSTEK W PROJEKCIE	PRZYJĘTA CENA JEDNOSTKOWA	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI ROBÓT
OBIEKTY KUBATUROWE NOWE BUDYNKI-NADZIEMNE (powierzchnia całkowita)	m ²	2 097	4 200 PLN	8 807 400 PLN
OBIEKTY KUBATUROWE NOWE BUDYNKI-PODZIEMNY GARAŻ (powierzchnia całkowita)	m ² (200 miejsc postojowych)	11 793	1 600 PLN	18 868 800 PLN
OBIEKTY BUDOWLANE WIATY (powierzchnia całkowita)	m ²	132	1 670 PLN	220 440 PLN
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE DO LIKWIDACJI, NASYP, HUMUSOWANIE, OBSIANIE.	m ²	4 579	58 PLN	265 582 PLN
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE DO REMONTU	m ²	4 221	180 PLN	759 780 PLN
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE DO PRZEBUDOWY	m ²	21 324	290 PLN	6 183 960 PLN

KONKURS STUDIALNO - IDEOWY
GDYNIA – PIRS PRZYSZŁOŚCI

NAWIERZCHNIE UTWARDZONE NOWE	m ²	2 818	250 PLN	704 500 PLN
ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA	m ²	3 929	110 PLN	432 190 PLN
ZIELEŃ WYSOKA (przewożenie i sadzenie drzew o średnicy korzenia około 1m)	szk.	236	1 400 PLN	330 400 PLN
MAŁA ARCHITEKTURA ŁAWKA + KOSZ (w tym meble uliczne, zakup i montaż)	szk.	60	2 700	162 000 PLN
SIECI (usunięcie kolizji)	-	-	-	1 662 000 PLN
KONTROLA WJAZDU	szk.	9	9 000 PLN	81 000 PLN
SYSTEM ORGANIZACJI RUCHU (powierzchnia jezdni)	m ²	20 581	6 PLN	123 486 PLN
KŁADKA TURYSTYCZNO WIDOKOWA	mb	955	103 000 PLN	98 365 000 PLN
TARASY ZE SCHODAMI ORAZ PUNKTEM WIDOKOWYM	m ²	1670	26 000 PLN	43 420 000 PLN
BUDYNEK REKREACYJNY	m ²	100	7 200 PLN	720 000 PLN
BUDOWLA REKREACYJNA TYROLKA	mb	380	3 100 PLN	1 178 000 PLN
ODBUDOWA CZĘŚCI BUDYNKU RÓŻA WIATRÓW (PRZYWRÓCENIE STANU PIERWOTNEGO)	m ²	300	2 400 PLN	720 000 PLN
REMONT ELEWACJI UNIwersytetu	m ²	430	210 PLN	90 300 PLN

KONKURS STUDIALNO - IDEOWY
GDYNIA – PIRS PRZYSZŁOŚCI

REMONT TARASU AKWARIUM GDYŃSKIEGO WRAZ Z REMONTEM NAWIERZCHNI PRZY WEJŚCIU GŁÓWNYM	m ²	1320	270 PLN	356 400 PLN
FONTANNY MIEJSKIE NOWE	szt.	22	24 000 PLN	528 000 PLN
BIKE PARK	m ²	191	900 PLN	171 900 PLN
SKATE PARK	m ²	190	1 100 PLN	209 000 PLN
PLAC ZABAW	m ²	190	450 PLN	85 500 PLN
PARKOUR PARK	m ²	174	800 PLN	139 200 PLN
SIŁOWNIA	m ²	185	550 PLN	101 750 PLN
BASKET PARK	m ²	178	850 PLN	151 300 PLN
SZACHY	m ²	185	300 PLN	55 500 PLN
MINI GOLF	m ²	185	1 000 PLN	185 000 PLN
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				185 078 388 PLN