

PIRS 108

KONKURS STUDIALNO - IDEOWY NA PROJEKT ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA GŁÓWNEJ OSI KOMPOZYCYJNEJ GDYNI

1. PIRS PRZYSZŁOŚCI

Gdynia to miasto awangardy, odwagi i przeświadczenia, że wszystko jest możliwe. Zbudowana na styku łądu i morza od czasu swojego założenia jest symbolem świetności międzywojennych inżynierów, urbanistów i architektów.

Skwer Kościuszki wraz z pirem Mola Południowego stanowią jeden z przykładów rozmachu i przyszłościowego myślenia budowniczych Gdyni.

Obecne wyzwania, przed jakimi stają planiści, zarządzający miastami i projektanci są zupełnie inne niż sto lat temu. Jednak, jak nasi świetni poprzednicy sto lat temu dziś pragniemy zaproponować awangardowe założenie na miarę współczesności.

2. GLOBALNE PROBLEMY I LOKALNE SKUTKI

W dzisiejszym świecie, problemy w skali globalnej dotyczą nas lokalnie. Nieliniowe procesy gospodarcze i klimatyczne mają realny wpływ na naszą codzienność.

Zmiany klimatu, ale i decyzje polityczne mające im przeciwdziałać, są tego najbardziej dobitnym przykładem.

Jednocześnie konflikt pomiędzy mierzaniem jakości gospodarek prawie wyłącznie za pomocą wskaźnika wzrostu PKB¹ a bolesną koniecznością wprowadzania tzw. zielonej energii² wygląda w dzisiejszych czasach na nierozwiązywalny.

Praca urbanistów, planistów i architektów opiera się na badaniu potrzeb ludzi, dlatego jako społeczność projektowa możemy wspomóc wyznaczanie trendów mających pozytywny wpływ na dobrostan mieszkańców miast realizowany z poszanowaniem środowiska.

2.1. NADMIERNE ZUŻYCIE ZASOBÓW NATURALNYCH

W dobie postępujących zmian klimatu, światowego przeludnienia i nadmiernego zużycia naturalnych zasobów planety niebywale istotne jest znalezienie właściwej odpowiedzi jakiej może udzielić branża projektowa na te kryzysy. Nie należy oczywiście przeceniać możliwości architektów i innych projektantów, jednak w Unii Europejskiej to budynki odpowiadają za 40% światowego zużycia energii oraz 36% emisji gazów cieplarnianych³. Wpływ na te wartości ma nie tylko etap użytkowania obiektów, ale również ich wznoszenia i utylizacji.

Właściwą projektową odpowiedzią wydaje się zwrócenie się w kierunku budynków zero-energetycznych i neutralnych węglowo, których cykl życia począwszy od produkcji pojedynczego kubika betonu jest kontrolowany i planowany aż do „śmierci budynku” i jego rozbiórki.

Innym, nie mniej ważnym, problemem jest ogromne znaczenie indywidualnej komunikacji samochodowej we współczesnych miastach. W skali urbanistycznej coraz powszechniej stosowane są rozwiązania ograniczające ruch kołowy (w konsekwencji również zużycie paliw kopalnych), a promujące komunikację pieszą i rowerową oraz transport zbiorowy.

Zmiany klimatu wywołane ludzką aktywnością mają zróżnicowane oddziaływanie lokalne – w Gdyni nasilają się zjawiska takie jak: długie okresy bez opadów atmosferycznych, fale upałów i dni gorących, nagłe porywy wiatru, deszcze nawalne, nagłe powodzie miejskie (typu flash flood) czy silne burze. Najbardziej narażone na wykluczenie z przestrzeni miejskiej z powodu jej niedostosowania do gwałtownych warunków są osoby starsze, niepełnosprawne, dzieci oraz bezdomni⁴.

1. <https://worldhappiness.report/>

2. Komisja Europejska, „Komunikat komisji do parlamentu europejskiego, rady europejskiej, rady, komitetu ekonomiczno-społecznego i komitetu regionów”, Bruksela 2019

3. Komisja Europejska – Departament: Energia, „Efektywność energetyczna budynków”, Bruksela 2020

4. „Plan Adaptacji miasta Gdyni do zmian klimatu do roku 2030”, <https://bip.um.gdynia.pl/programy-w-2020-roku,8228/plan-adaptacji-miasta-gdyni-do-zmian-klimatu-do-roku-2030,541418>, Gdynia 2019

2.2. MIASTO DLA MIESZKAŃCÓW

Centra wielkich miast oraz popularnych lokalizacji turystycznych stały się w ostatnich latach finansowo niedostępne dla przeciętnego mieszkańca – Polska w tym zakresie podąża ścieżką wyznaczoną przez kraje zachodnie.

Zjawiska gentryfikacji i tzw. „ciemnych okien” stają się udziałem coraz większej liczby polskich miast. W ostatnim czasie te procesy przybierają na sile ze względu na stosowaną przez największe banki centralne (oraz NBP) politykę historycznie niskich stóp procentowych. Między innymi skutkuje to również zwiększonym zainteresowaniem międzynarodowych funduszy nieruchomości polskim rynkiem⁵.

Rozwiązanie tych problemów i regulacja rynku w celu przeciwdziałania im należy oczywiście nie do projektantów, ale do władz centralnych i lokalnych, jednak z poziomu planistycznego i projektowego istotnym jest wysłanie mieszkańcom sygnału, że miasto należy do nich i będzie spełniać ich najbardziej żywotne potrzeby.

3. GDYŃSKI STYL ŻYCIA

3.1. DZIEDZICTWO MODERNIZMU

Niewątpliwą zaletą Gdyni jest umiejscowienie ścisłego śródmieścia w bezpośrednim sąsiedztwie Zatoki Gdańskiej. Dzięki tej unikalnej właściwości w Gdyni dochodzi do „spotkania” przestrzeni typowo miejskich z rekreacyjnymi i turystycznymi. Takim miejscem styku jest Skwer Kościuszki z przedłużeniem w postaci Mola Południowego – wydarta morzu połączyła ziemi, która świadczyć miała niegdyś o wielkości tego miasta.

Modernistyczne założenie urbanistyczne śródmieścia Gdyni oparte jest na trzech głównych osiach kompozycyjnych (Oś reprezentacyjna, ul. Starowiejska, ul. Świętojańska). Skwer Kościuszki wraz z Molem Południowym stanowią część Osi reprezentacyjnej, która zawiera również ul. 10 lutego⁶.

Oś kompozycyjna przedmiotowego założenia wyrażona jest głównie podziałami nawierzchni: jezdni

asfaltowych, centralnie umiejscowionego utwardzonego ciągu pieszego oraz dwóch brukowanych jezdni.

Na terenie pirsu znajdują się obiekty o wartościach kulturowych: Róża Wiatrów (dawny Dworzec Żeglugi Gdańskiej), Akwarium Gdyńskie, fontanna oraz szereg pomników.

Nie sposób oprzeć się wrażeniu, iż czytelny i mocny układ urbanistyczny oparty na długiej osi kompozycyjnej w połączeniu z dominacją ruchu samochodowego skutkują pozbawioną ludzkiej skali nieprzyjazną przestrzenią miejską⁷. Dlatego rozwiązanie problemów skali, zieleni i różnorodności funkcji z poszanowaniem historycznego dziedzictwa zespół projektowy uważa za najtrudniejsze.

3.2. JAKOŚĆ ŻYCIA

Gdynianie wolny czas spędzają tłumnie na Bulwarze Nadmorskim, plaży miejskiej, w bogatych w zieleni parkach miejskich oraz na ścieżkach Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Nie bez powodu Gdynia wygrywa plebiscyty na najlepsze miejsce do życia w Polsce oraz jako jedyne miasto w naszym kraju widnieje w międzynarodowym rankingu LivCom Awards, który koncentruje się na jakości życia. Można, bez przesady, powiedzieć, iż istnieje prawdziwie gdyński styl życia. Przestrzeń Skweru Kościuszki oraz Mola Południowego w swoim obecnym kształcie nie dorasta do wymagań mieszkańców Gdyni.

4. STAN ISTNIEJĄCY

Skwer ma dla Gdynian znaczenie symboliczne. Jest to przestrzeń wielowarstwowa, gdzie przenikają się różnorodne aktywności. Jednak jest również miejsce zawłaszczane przez samochody i nieprzystający do wagi miejsca drobny handel. Brak tu zieleni, a wietrzny dzień, których w Gdyni nie brakuje, całkowicie uniemożliwia spacer i wyłącza tę pięknie położoną przestrzeń z użytku.

Na projektowanym terenie występuje dużo nawarstwionych pomników i symboli upamiętniających wydarzenia i ludzi. Patrząc na teren w całości należałoby uporządkować ich lokalizację aby stworzyć odpowiednie przedpola ekspozycyjne.

5. A. Zielińska, „Fundusze wykupują od deweloperów całe osiedla” <https://www.money.pl/fundusze/zagraniczne-fundusze-wykupuja-dzis-od-deweloperow-cale-osiedla-to-winduje-ceny-6685286508198880a.html>, 2021
6. “Gdynia - historyczny układ urbanistyczny śródmieścia”, https://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/Pomniki_historii/Lista_miejsc/miejsce.php?ID=2796
7. J. Gehl, “Życie między budynkami”, 2013

4.1. ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE

Obecna organizacja komunikacyjna Skweru Kościuszki i Mola Południowego oparta jest na dwóch równoległych drogach kołowych, które rozcinają ciągi piesze. Można stwierdzić, że samochody dominują tę przestrzeń. Z pozoru dojazd do wszystkich funkcji znajdujących się na Molo Południowym jest konieczny (marina jachtowa, planowany hotel, Akwarium Gdyńskie), jednak należy go ograniczyć do minimum. Oprócz komunikacji indywidualnej na terenie zorganizowana jest komunikacja zbiorowa w postaci autobusów/trolejbusów elektrycznych, którą należy pozostawić, ponieważ niweluje ona ograniczenia wynikające z rozległego obszaru terenu.

Nawierzchnie pokrywające większą część omawianej przestrzeni publicznej są złej jakości (również wątpliwe estetycznie), nieprzepuszczalne i obfitujące w bariery niemożliwe do pokonania dla osób z trudnościami w poruszaniu się.

5. IDEA PROJEKTOWA

Przestrzeń Skweru Kościuszki i Mola Południowego znajduje się na styku miasta i morza wyznaczając główną oś kompozycyjną modernistycznego założenia Gdyni. Jednocześnie jej obecna organizacja stanowi relikwiny minionych czasów i nie odpowiada współczesnym potrzebom mieszkańców.

Zespół projektowy postawił sobie za zadanie stworzenie modelowej wielofunkcyjnej przestrzeni miejskiej pokazującej jak można zaadresować problemy współczesności w zgodzie z historycznym dziedzictwem.

Projekt konkursowy zawiera rozwiązania, które poprzez holistyczne myślenie o potrzebach mieszkańców odnoszą się również do funkcjonowania całych miast.

5.1. WPŁYW MIASTA NA ŚRODOWISKO

Jak przystało na projekt modelowej przestrzeni miejskiej zespół projektowy zaplanował szereg rozwiązań, które powinny stać się normą w miastach przyszłości.

Zaplanowano maksymalne ograniczenie ruchu kołowego i wprowadzenie rozwiązań ułatwiających i promujących ruch pieszy i rowerowy.

Wprowadzono zieleni niską z ogrodami deszczowymi i różnorodną zieleni wysoką.

Proponowane nowe obiekty powinny być zero-ener-

getyczne i z minimalnym śladem węglowym, wyposażone w zielone dachy z możliwością retencji i wykorzystania wód opadowych.

Obiekty istniejące, zgodnie z duchem „re-use”, zaplanowano do wykorzystania na inne funkcje (Akwarium Gdyńskie, Róża Wiatrów, pawilony przy Darze Pomorza).

Duże ilości nowej zieleni wysokiej, dachów zielonych, ogrodów deszczowych czy kwiatnych łąk będą stanowić wsparcie dla lokalnego ekosystemu jako miejsce gniazdowania ptaków czy źródło nektaru dla owadów.

5.2. DOBROSTAN I ZDROWIE MIESZKAŃCÓW

Dobrostan mieszkańców miasta uzależniony jest od szeregu czynników, z których znaczna część leży w zakresie kompetencji planistów i projektantów. Projekt konkursowy zakłada kompleksowe podejście, dlatego zawiera rozwiązania dotyczące: ochrony pieszych przed ruchem ulicznym, przed przemocą, czy niekorzystnymi zjawiskami sensorycznymi (wiatr, deszcz/śnieg, chłód/upał, zanieczyszczenie, pyły, hałas, olśnienie).

W projekcie konkursowym postawiono na promocję ruchu pieszego i rowerowego. Ograniczono ruch kołowy do minimum planując duży parking podziemny w części skweru przyległej do ul. Świętojańskiej, strefę na wysokości Placu Wodnego zaprojektowano jako woonerf zaś całe Molo Południowe zamieniono w strefę pieszą z dostępem kołowym tylko dla samochodów uprzywilejowanych. Dla całego terenu projektowego przewidziano ruch elektrycznych busów, dzięki którym nowa przestrzeń miejska będzie dostępna dla wszystkich.

Dzięki ograniczeniu ruchu kołowego zaplanowano nowe ciągi piesze, a istniejące wyposażono w szereg udogodnień (więcej zieleni wysokiej, różnorodne miejsca do siedzenia, ciekawe rozwiązania umilające spacer, zadaszania) oraz ułatwień dla ruchu dzieci, osób starszych i niepełnosprawnych.

Zaplanowano również miejsca relaksu i zabawy oraz zadbano o interesujące i inspirujące widoki z miejsc siedzących, które zbalansowano pod względem dostępu (zadbano o miejsca dostępne publicznie, nienależące do lokali komercyjnych).

Istotne jest aby centralna przestrzeń miejska jak Skwer Kościuszki wraz z Molo Południowym funkcjonowała

jak najdłużej w ciągu dnia oraz przez cały rok. W tym celu należy już na poziomie projektu urbanistycznego zadbać o właściwy mikroklimat. W niniejszym projekcie zaplanowano szereg przegród chroniących przed wiatrem, co poparto symulacjami komputerowymi. Dodatkowo wprowadzono duże ilości nowej zieleni wysokiej, która oprócz ochrony przed wiatrem będzie źródłem cienia w upalne dni oraz ochroną przed pyłami w powietrzu. Zaprojektowano również szereg obiektów tzw. „małej retencji”, które zatrzymują wodę zwiększając wilgotność i obniżając temperaturę powietrza w dni upalne, zmniejszając zagrożenie suszą.

Niebagatelne znaczenie dla szeroko pojętego zdrowia mieszkańców (rozumianego jako zdrowie fizyczne, mentalne, społeczne i duchowe) mają wprowadzone do projektu konkursowego rozwiązania służące integracji i zawiązywaniu się społeczności – wspólne ogólnodostępne stoły, siedziska w formie trybun czy rekreacyjne urządzenia wodne.

5.3. ZWRÓCENIE SIĘ W STRONĘ WODY

Nieodzownym elementem ożywienia i uporządkowania przestrzeni pirsu jest zwrócenie się w stronę wody. Chodzi o odnowienie relacji, która paradoksalnie na Molo Południowym wydaje się zapomniana.

Na końcu pirsu zaplanowano rozbudowę o sztuczną „lagunę”, gdzie znalazły się baseny rekreacyjne i zatoczki dla pływaków i kajakarzy. Inspiracją dla tej decyzji był projekt Harbour Bath w Kopenhadze – podobnie jak w Danii planujemy dodatkowe wykorzystanie nadmiarowych wód opadowych do naturalnego oczyszczania wody w pobliżu nabrzeża pirsu.

Od strony północnej zaplanowano pływającą scenę, która umożliwi oglądanie filmów i występów z łodzi, z nabrzeża czy z dachu nowoprojektowanego budynku. W jej pobliżu zaprojektowano również „food-boat’y” czyli łodzie serwujące jedzenie.

Osobną kwestią jest retencja i wykorzystanie deszczówki w postaci zielonych dachów, ogrodów deszczowych czy urządzeń o charakterze rekreacyjnym w obrębie planowanego Placu Wodnego. Ponadto nawierzchnię głównego ciągu pieszego proponujemy zamienić z kostki betonowej na żwirową, przepuszczalną – jak to miało miejsce pierwotnie.

W obrębie Placu Wodnego zespół wprowadził zacieniony drzewami zbiornik wodny z przestrzenią spacerową - tzw. „Las w wodzie”. Ma on charakter rekreacyjny, ale jednocześnie służy jako retencja nadmia-

rowej deszczówki poprawiając mikroklimat placu.

5.4. PRZESTRZEŃ MOŻLIWOŚCI

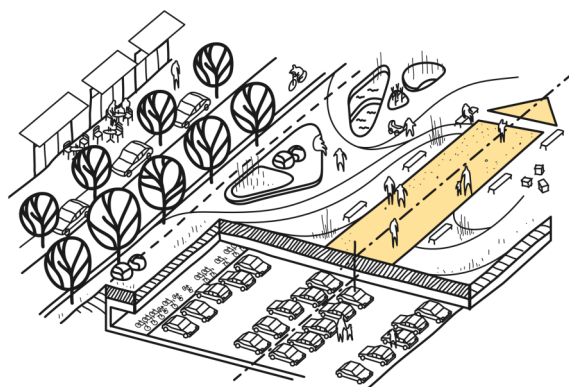
Naszym projektowym marzeniem jest angażująca mieszkańców przestrzeń możliwości – stanowiąca tło dla miejskich aktywności, różnorodna, wielofunkcyjna i nieookreślona. Jest to myśl zgodna z duchem miast odpornych (resilient cities) - proponowane rozwiązania są łatwe do transformacji w miarę nieuniknionych zmian w funkcjonowaniu miasta w przyszłości.

Zielony Skwer

Przestrzeń projektowanego Skweru Kościuszki otwiera zielony plac, pod którym zaprojektowano parking podziemny umożliwiający redukcję ruchu kołowego w dalszej części pirsu. Sam plac nanizany jest na odtworzoną oś pieszą, która prowadzi do proponowanego na końcu pirsu Forum Morskiego. Przewidziano tu tektoniczne rozwiązania przestrzenne bogate w siedziska, leżanki i ogrody deszczowe, jednocześnie zapewniając możliwość organizacji imprez pod gołym niebem dzięki dużej otwartej przestrzeni.

Ulice przylegające do usługowych parterów, do tej pory ślepe, otwarto na ul. Świętojańską. Spowoduje to ożywienie usług jak również uporządkuje kwestie parkowania w tej strefie.

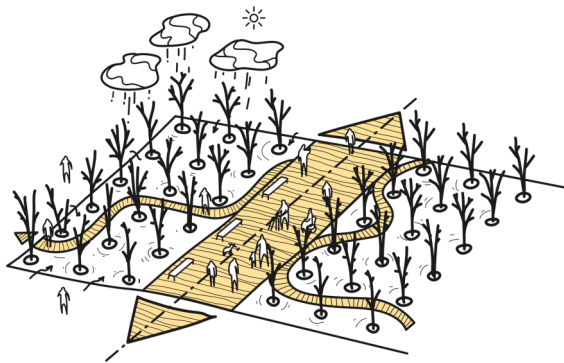
Parking podziemny przewidziano dla mieszkańców i turystów – najbardziej sensownym rozwiązaniem byłoby zapewnienie możliwości wjazdu również autokarom aby grupy wycieczkowe miały swoje miejsce przesiadkowe (obecnie autokary dojeżdżają na sam koniec pirsu). W przestrzeni pirsu proponuje się komunikację zbiorową – elektryczne busy, które byłyby darmowe. Jest to cena, jaką miasto płaciłoby za jedną z najdłuższych pieszych przestrzeni w Polsce.



Il. 1. Zielony skwer z parkingiem podziemnym, otoczony wysokimi drzewami.

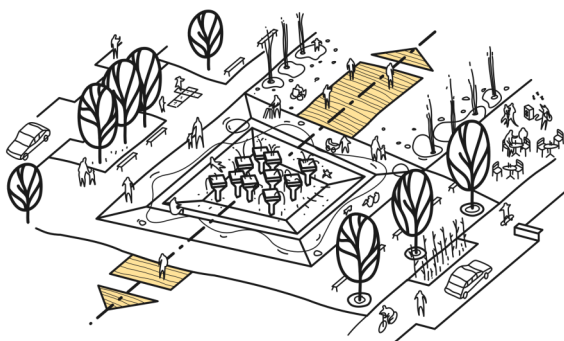
Plac Wodny

Wokół istniejącej fontanny, która jest jednym z najbardziej charakterystycznych punktów Skweru Kościuszki proponujemy organizację Placu Wodnego. W jego obrębie znajdują się wodne urządzenia rekreacyjne i retencyjne – jak Las w Wodzie, fontanny reagujące na ruch czy dysze pary wodnej chłodzące przechodniów w upalne dni. Dodatkowo nowo powstały plac, graniczący z działką dawnego Centrum Gemini, posłuży jako miejsce spotkań osób korzystających z planowanego nowego kina.



Il. 2. Las w Wodzie jako atrakcja wodna, pełniący również funkcję stawu retencyjnego.

Przestrzeń Placu Wodnego pod względem komunikacyjnym jest kolejnym elementem gradientu ograniczenia ruchu kołowego. Otoczona została woonerf'em, który pozwala na sporadyczny dojazd do mariny czy niezabudowanych jeszcze działek terenu jednocześnie utrudniając ruch innych pojazdów, co ma wpływ na bezpieczeństwo pieszych korzystających z pobliskich urządzeń rekreacyjnych.



Il. 3. Plac wodny zaprojektowany wokół charakterystycznych brył istniejącej fontany.

Zielona Oś

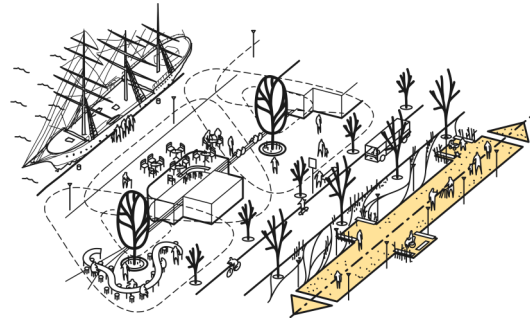
Obecny kształt ciągu pieszego znajdującego się w osi pirsu zachowano zmieniając jednak jego nawierzchnię

na przepuszczalną i organizując miejsca do siedzenia w bardziej różnorodny sposób. Wzdłuż osi zaplanowano pasy zieleni urządzonej, dodatkowo poszerzone poprzez zwężenie obecnych brukowanych ulic. Wzdłuż całej osi wprowadzono szpaler zieleni wysokiej podkreślający historyczne założenie kompozycyjne, dodatkowo nowe nasadzenia stworzą naturalną osłonę przed słońcem i wiatrem poprawiając mikroklimat.

Wielofunkcyjne pawilony

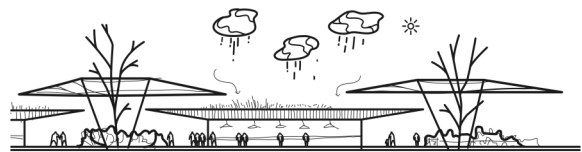
W sąsiedztwie dwóch statków-symboli Gdyni - Daru Pomorza i ORP Błyskawica - znajdują się wątpliwej urody pawilony usługowe.

Zgodnie z duchem nurtu "re-use" zespół proponuje przekształcenie istniejących pawilonów oraz dla zachowania spójności dodanie nowych w podobnych obrysach i gabarytach.



Il. 4. Wielofunkcyjne pawilony zlokalizowane wzdłuż północnego nabrzeża w sąsiedztwie statków Daru Pomorza i ORP Błyskawica.

Proponujemy wprowadzenie systemu zadaszeń, które zepną kompozycyjnie i estetycznie obiekty istniejące z proponowanymi nowymi pawilonami. Deszczówka z zadaszeń odprowadzana będzie bezpośrednio na zielone dachy pawilonów.



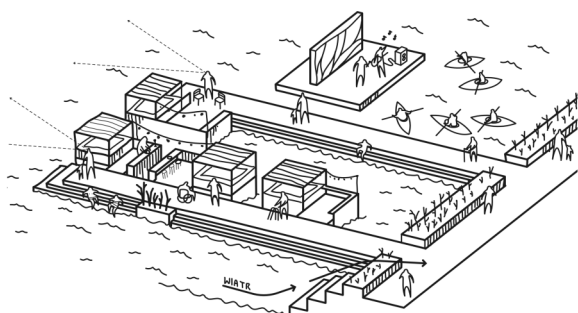
Il. 5. Charakterystyczne zadaszenia chroniące od nadmiernego nasłonecznienia oraz zbierające wodę deszczową.

W przestrzeni pomiędzy nimi planuje się umieszczenie szeregu siedzisk, ogólnodostępnych stołów czy miejsc spotkań. Same pawilony służyć mogą gastronomii, funkcjom społecznym czy pobliskiemu muzeum „Daru Pomorza”.

Róża Wiatrów

Budynek Róży Wiatrów, obecnie pełniący funkcję głównie gastronomiczną a pierwotnie Dworca Żeglugi Gdańskiej, jest charakterystycznym obiektem, którego obecny stan zachowania i program funkcjonalny nie wykorzystują potencjału budynku.

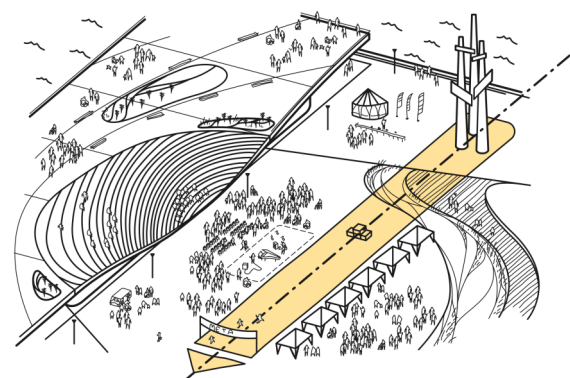
W ramach rozwijania funkcji kulturalnej proponujemy odnowienie obiektu oraz wprowadzenie do niego funkcji klubu muzycznego z gastronomią. Przyległe tereny wraz z proponowaną sceną na wodzie mogłyby uzupełnić program funkcjonalny budynku.



Il. 6. Food boats oraz scena wodna zlokalizowane wzdłuż północnego nabrzeża w sąsiedztwie istniejącego budynku Róży Wiatrów.

Forum Morskie

Od co najmniej kilkunastu lat w Gdyni pojawia się idea stworzenia Forum Morskiego (lub Forum Kultury). Pierwotnie myślano o przestrzeni obecnego Parku Rady Europy, jednak projekt konkursowy zespołu prof. Stanisława Fiszer z 2008 roku nie doczekał się realizacji.



Il. 7. Forum Morskie jako element zakończenia pirsu.

Zespół projektowy proponuje stworzenie Forum Morskiego na końcu pirsu Molo Południowego. Jak wskazuje nazwa, byłaby to przestrzeń wymiany myśli, poglądów i różnorodnych aktywności. Symbolicznie planujemy jednokondygnacyjny obiekt z punktem widokowym na dachu bez precyzowania jego funkcji. Choć, jak się wydaje, należałoby unikać kolejnej przestrzeni muzealnej.

Dom Kultury

Proponuje się likwidację funkcji Akwarium Gdyńskiego wprowadzając w to miejsce Dom Kultury, gdzie mogłyby funkcjonować różne organizacje społeczne, artystyczne i pożytku publicznego jednocześnie animujące planowaną przestrzeń Forum Morskiego.

Decyzja ta ma również związek z przekonaniem zespołu projektowego, że obecna wystawa i wartości edukacyjne Gdyńskiego Akwarium są przestarzałe. Ponadto tego typu funkcje są symbolem rozrywki kosztem zwierząt przetrzymywanych w ciasnych akwariach przez całe ich życie. Uważamy, że są lepsze sposoby uhonorowania związków Gdyni z morzem.

Laguna

Od południa do Forum Morskiego przylega nowa przestrzeń rekreacyjna Gdyni – nazwana przez zespół projektowy Laguną. Jest to struktura zawierająca baseny z oczyszczoną wodą oraz sztuczne zatoczki, których kształt zmienia się wraz z poziomem wody w Zatoce Gdańskiej. Liczne stopnie i poziomy przeznaczone są do wypoczynku, opalania, zabawy i integracji mieszkańców, a jednocześnie stanowią osłonę przestrzeni Forum Morskiego przed wiatrem.

Kształt Laguny dopełnia obrys Molo Południowego jednocześnie znajdując się od południowej strony Forum Morskiego, co dodatkowo wzmacnia rekreacyjny charakter tej przestrzeni. Od strony Bulwaru Nadmorskiego stanowi swoistą zapowiedź nowej przestrzeni publicznej oraz naprowadza na projektowany budynek.

5.5. DOSTĘPNOŚĆ

Koncepcję konkursową tworzą z myślą o jak największej dostępności dla niepełnosprawnych, dzieci, osób starszych oraz bezdomnych. Projektując należy mieć na uwadze, iż potrzeby każdej grupy użytkowników są inne, a przestrzeń miejska powinna je wszystkie uwzględnić.

Począwszy od nawierzchni, które proponujemy umieścić na jednym poziomie (z wyjątkiem miejsc, gdzie inna decyzja ma uzasadnienie) – zaplanowano przełożenie kostki brukowej lub jej wymianę tak aby umożliwiała ruch pieszki, rowerowy i poruszanie się hulajnogami elektrycznymi.

Zadbano o zacienienie ciągów pieszych i osłonę przestrzeni publicznej przed wiatrem oraz pyłem. Wprowadzono szereg funkcji rekreacyjnych dla wszystkich grup wiekowych.

Jednym z przemilczanych gdyńskich problemów jest sezonowy napływ bezdomnych, którzy latem zjeżdżają tu z całej Polski z nadzieją na dodatkowy zarobek ze względu na dużą liczbę turystów. Sądzymy, że nowoczesna przestrzeń miejska powinna być wyposażona w udogodnienia dla tych ludzi oraz systemowe rozwiązania, które będą zmniejszać problem bezdomności i wiążących się z nią uzależnień. Miejsce na punkty konsultacyjne oraz inną działalność organizacji pomocowych mogłoby znaleźć się w pawilonach wielofunkcyjnych lub jednym z budynków na terenie Mola Południowego.

5.6. RELACJA Z DZIEDZICTWEM HISTORYCZNYM

Aby zaistniała sensotwórcza relacja napięć nowego i zastanego należy dokonać ewaluacji istniejącej przestrzeni a następnie zrozumieć jej esencję – to co ją określa. W przypadku Skweru Kościuszki i Mola Południowego takimi elementami są: modernistyczna oś kompozycyjna, nieco zapomniane otwarcie na wodę oraz zupełnie dziś nieodczuwalna awangarda technologiczna.

Zespół projektowy oparł koncepcję na uwypukleniu wyżej wymienionych cech charakterystycznych, ochronie „świadków historii” w postaci obiektów historycznych oraz wprowadzeniu współczesnych rozwiązań zgodnych z założeniami Nowego Urbanizmu.

5.7. ROZWIĄZANIA KOMUNIKACYJNE

Komunikację projektowanej przestrzeni Skweru Kościuszki i Mola Południowego podzielono na trzy zasadnicze strefy, które odzwierciedlają gradient malejącej dostępności dla ruchu kołowego w miarę zbliżania się do końca pirsu.

Pierwszą strefę stanowi Zielony Skwer, pod którym zorganizowano ogólnodostępny parking podziemny,

mieszczący 500 miejsc postojowych dla samochodów osobowych i 20 miejsc umożliwiających postój autokarów. Główną, czteropasmową jezdnię, która obecnie dominuje ten teren zlikwidowano jednocześnie opierając ruch kołowy na dwóch obecnie zamkniętych od strony ul. Świętojańskiej istniejących jezdniach. W tym obrębie przewiduje się przystanki elektrycznych busów i trolejbusów, które umożliwią ew. dojazd na koniec pirsu turystom i mieszkańcom.

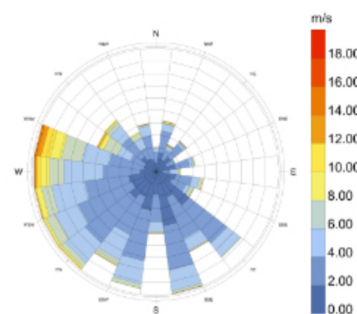
Druga strefa ruchu - zlokalizowana na wysokości Placu Wodnego - oparta jest na ciągu pieszo-jezdnym zaprojektowanym jako woonerf. Ruch kołowy w tym obszarze jest sporadyczny. Promowany jest ruch pieszki, rowerowy i transport zbiorowy.

Trzecią strefę komunikacji stanowi Molo Południowe, które jest zasadniczo przestrzenią przeznaczoną dla pieszych i rowerzystów. Jako wspomagający wprowadzono transport zbiorowy. Obsługa komunikacyjna budynków zlokalizowanych na pirsie jest możliwa, jednak dopuszcza się jedynie ruch pojazdów uprzywilejowanych, śmieciarek i dostaw.

5.8. AWANGARDA TECHNOLOGICZNA

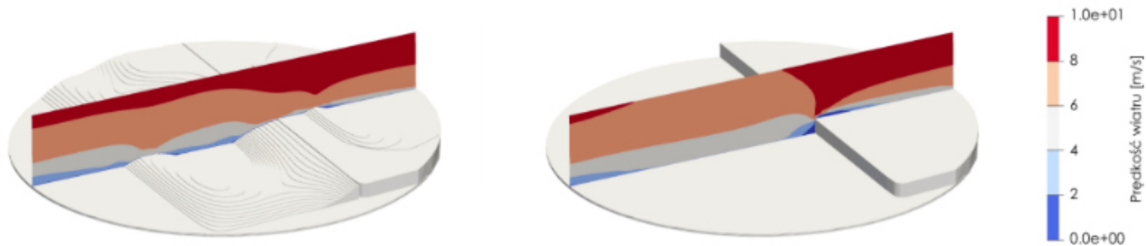
Aby projektować przestrzeń miejską przystosowaną do wyzwań współczesności niezbędne jest zastosowanie nowoczesnych narzędzi informatycznych jak symulacje i analizy komputerowe.

W trakcie opracowania niniejszej pracy konkursowej wykonano analizy tunelowe dot. rozwiązań ochrony przed wiatrem, symulacje zysków z energii słonecznej, zacienienia, akustyki oraz ruchu pieszych (space syntax).



Il. 8. Wiatrogram przedstawia rozkład kierunków i częstotliwości wiatrów na przestrzeni jednego roku dla miasta Gdyni.

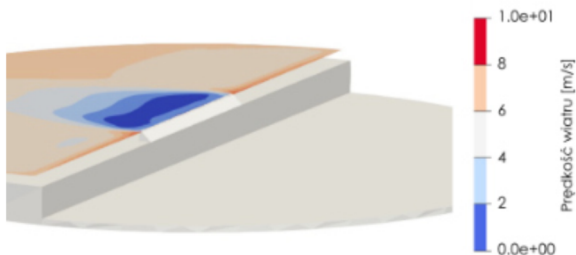
Forma laguny ma bezpośredni wpływ na poprawę komfortu wietrznego jej użytkowników. Wybrana geometria pozwala na stworzenie komfortowych warunków dla osób korzystających z basenów, obniżając



Il. 9. Symulacja wiatru nabrzeża z projektowaną geometrią Laguny oraz z nabrzeżem stanu istniejącego.

prędkość wiatru trzykrotnie. Jednocześnie pozwala na wyeliminowanie niebezpieczeństwa użytkowników przestrzeni związanego z gwałtownym zwiększeniem prędkości wiatru przy krawędzi pirsu.

W projekcie zdecydowano się również na miejscowe zastosowanie wałów wysokości 1m wzdłuż krawędzi pirsu. Zastosowanie pochylonego w stronę nawietrzną elementu pozwala na obniżenie średniej prędkości wiatru do 0 m/s na odcinku 5m, oraz o obniżenie prędkości wiatru o 70% w odległości 40m. Proste rozwiązanie zwiększa bezpieczeństwo osób starszych, dzieci i rowerzystów, którzy są szczególnie narażeni na negatywne skutki wysokich prędkości wiatru.



Il. 10. Symulacja wiatru przedstawiająca działanie zastosowanych wałów o wysokości 1m wzdłuż krawędzi pirsu.

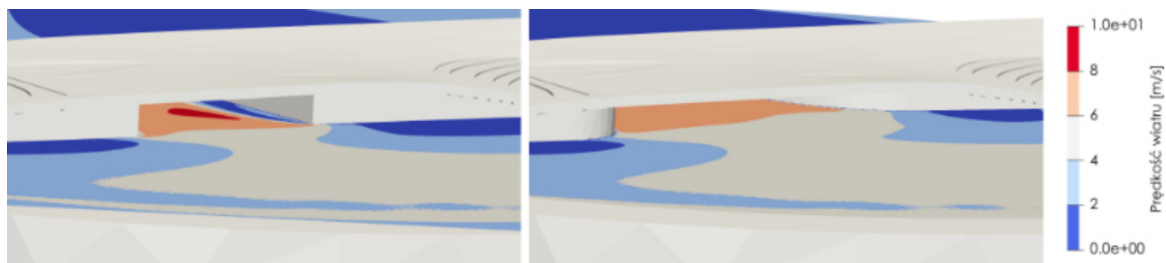
Kolejnym elementem poprawiającym bezpieczeństwo osób w przestrzeniach szczególnie narażonych na oddziaływanie wiatru, jest zastosowanie okrągłych narożników. Rozwiązanie pozwala na eliminację obszarów w ich pobliżu, które powodują gwałtowne

zwiększenie się prędkości wiatru. W powyższej analizie, widoczne są miejsca w pobliżu prostokątnych narożników budynku, dla których prędkość wiatru zwiększa się o 8 m/s na odcinku 3m.

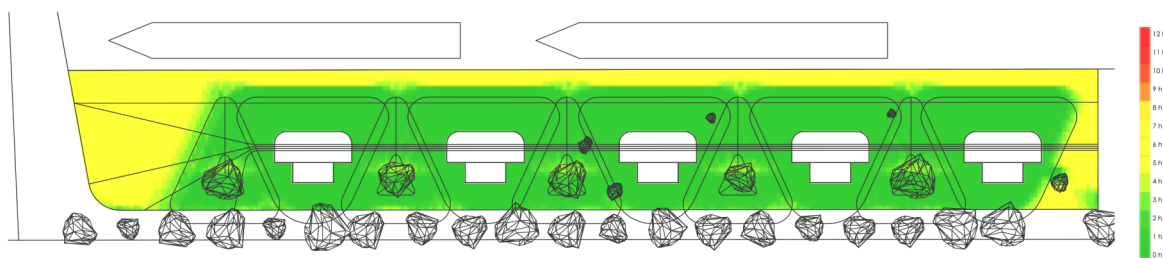
W celu wytworzenia przestrzeni pozwalającej na obniżenie odczuwalnej temperatury zdecydowano się na zastosowanie geometrii dzięki której od godziny 10 do godziny 14, przestrzeń nie jest bezpośrednio nasłoneczniona, jednak w ciągu całego dnia, te same przestrzenie uzyskują dostęp do światła dziennego. Obszar może służyć zarówno użytkownikom jak i zwierzętom na osłonę przed intensywnym promieniowaniem słonecznym.

Dodatkową warstwą informacyjną dla mieszkańców i władz miasta mogłaby być sieć czujników dot. temperatury, prędkości wiatru, wilgotności, jakości powietrza, ilości opadów, liczby osób poruszających się na skwerze oraz innych istotnych parametrów. Dzięki temu przestrzeń miejska podlegająca ciągłym zmianom, mogłaby być elastyczna aby można było reagować i stosować nowoczesne narzędzia do zbierania, analizy oraz wykorzystania danych miejskich.

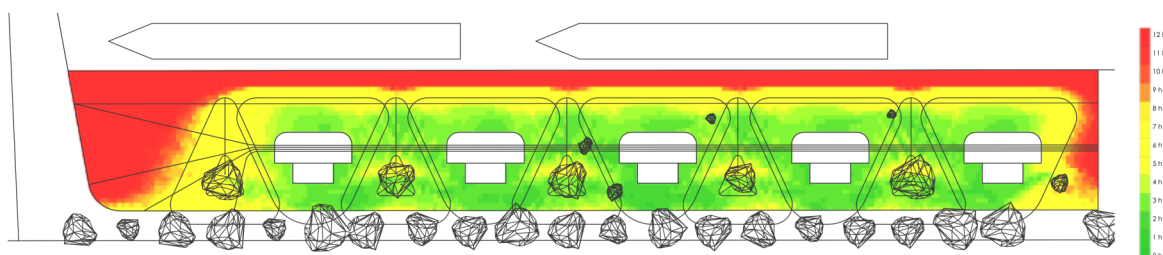
W latach sześćdziesiątych XX wieku, Roy Amar, Amerykański futurolog oraz naukowiec zapisał się na kartach historii stwierdzeniem, nazywanym później prawem Amara, brzmiącym “Przeceniamy wpływ technologii w krótkim okresie i nie doceniamy wpływu w długim okresie”. Stwierdzenie w odniesieniu do



Il. 11. Symulacja wiatru przedstawiająca korzyści wynikające z zastosowania zaokrąglonych narożników w budynku Forum Morskiego. Od lewej symulacja budynku z narożnikami ścietymi, po prawej z narożnikami zaokrąglonymi.



Il. 12. Symulacja przedstawia, że zaprojektowane zadaszania w przestrzeni pawilonów wielofunkcyjnych nie ograniczają całkowicie dostępu światła dziennego oraz promieni słonecznych.



Il. 13. Symulacja przedstawia ograniczenie nadmiernego nasłonecznienia, poprzez zastosowanie zadaszzeń w przestrzeni pawilonów wielofunkcyjnych w godzinach od 10 do 14.

projektowania architektonicznego wydaje się być niezwykle ważne, ponieważ projektując przyszłość, korzystamy z narzędzi i technologii dostępnych dzisiaj, mając pełną świadomość wpływu ich zastosowania na przyszłość w długim okresie.

6. DŁUGOTERMINOWY KOSZT REALIZACJI

Jeżeli zgodzimy się co do faktu, że problemy, przed którymi stanęła ludzkość są palące i konieczne do rozwiązania to czy koszty wyrażone w złotych czy dolarach mają znaczenie? Jaki będzie koszt niepodjęcia działań?

Bank Światowy wskazuje, iż liczba osób umierających co roku z powodu zmian klimatu przekracza liczbę ofiar COVID-19. Czy nie jest to wystarczający powód do poniesienia kosztów niezbędnej transformacji miast?

Do rozważenia są wstępne koszty realizacji, ale również zyski ze zmniejszonego zużycia energii i zasobów w całym cyklu życia budynków, ze zmniejszonej emisji gazów cieplarnianych, czy ze zwiększonego dobrostanu mieszkańców.

Nie można również pomijać edukacyjnej roli realizacji modelowej przestrzeni miejskiej dla rozwoju innych miast w Polsce.

Dla obliczeń realnych kosztów realizacji należy zatem

stworzyć model porównawczy oparty na braku działania, który z pewnością nie charakteryzuje się zerowym kosztem.

Podobnie jak brak działania w obliczu wielowątkowego kryzysu obecnych czasów nie jest dobrym rozwiązaniem w skali całej planety.

Z wyżej wymienionych powodów autorzy niniejszego opracowania konkursowego w tabeli kosztów decydują się wpisać wartość „0,00 PLN”.

7. PIRS PRZYSZŁOŚCI

Mnogość problemów, z jakimi mierzy się obecnie ludzkość – począwszy od zmian klimatu aż do wpływu globalnej gospodarki na lokalne trudności mieszkańców miast - zasługuje na miano poważnego kryzysu.

Tylko holistyczne podejście oparte na współpracy mieszkańców, planistów, władz i projektantów może zaradzić pogarszającej się kondycji życia w terenach zurbanizowanych. Jako zespół projektowy widzimy ten kryzys jako szansę na transformację myślenia o mieście, zasobach i ludzkich potrzebach.

Podobnie rozumiemy hasło „Pirs Przyszłości” – jako szansę na otwarcie dyskusji o pięknie położonej przestrzeni miejskiej, która znów powinna stać się symbolem awangardy.

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	5817
1a.	w tym: zabudowa istniejąca	m ²	3234
1b.	zabudowa projektowana	m ²	2583
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych	m ²	10804
2a.	w tym: zabudowa istniejąca	m ²	8221
2b.	zabudowa projektowana	m ²	2583
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych	m ²	18521
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	4080
5.	Powierzchnia biologicznie czynna	m ²	28528
5a.	w tym: P _{BC} liczona 100%	m ²	23194
5b.	P _{BC} na stropie, liczona 50%	m ²	5234
6.	Powierzchnie utwardzone	m ²	93925
6a.	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m ²	62085
6b.	powierzchnia ciągów pieszo-rowerowych	m ²	6118
6c.	powierzchnia wównerfu	m ²	4038
6d.	powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów	m ²	4434
6e.	inne utwardzone (laguna, pomosty, scena na wodzie)	m ²	17250
7.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	500
8.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	20
9.	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	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI ROBÓT
DŁUGOTERMINOWY KOSZT REALIZACJI PROJEKTU				0 zł