

PIRS 112

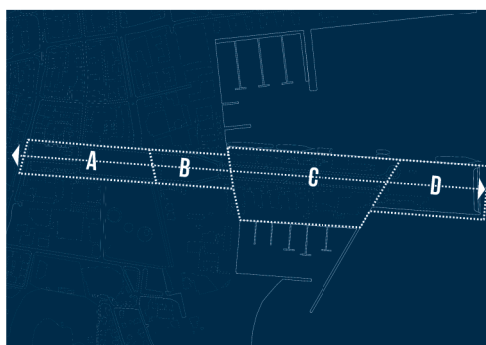
Autorski opis koncepcji projektowej

Molo Południowe i Skwer Kościuszki to z perspektywy historii jedne z najważniejszych punktów na mapie północnej Polski. Zbieg okoliczności sprawił, że stały się niemal centralnymi elementami w historii odradzającej się Polski.

Niepodległa Polska w 1918 roku nie miała dostępu do Bałtyku przez port morski. W związku z tym Sejm RP przyjął ustawę w sprawie budowy „portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu”¹ od podstaw. Pod ten cel przeznaczono skrawek wybrzeża, który Polska uzyskała na mocy Traktatu Wersalskiego. Port rozrastał się szybciej, niż zakładano i jego infrastruktura zaczęła zajmować część terenów pierwotnie przeznaczonych pod zabudowę miejską. Wymuszało to ciągle zmiany planów zabudowy portu i miasta i doprowadziło do unikatowej sytuacji, w której ściśle centrum miasta jest w bezpośrednim sąsiedztwie basenów portowych i wychodzących w morze pirsów. Z czasem główną funkcję reprezentacyjną miasta przejęła oś ulic 10 Lutego, Skweru Kościuszki i Mola Południowego.

Dedykowana przestrzeń spacerowa wcielała w życie modernistyczne (tzw. pierwszy polski modernizm) założenia — geometria, prostota form i funkcjonalność. Skala i monumentalność przestrzeni były symbolem aspiracji II Rzeczypospolitej — chęci zaznaczenia swojej pozycji na geopolitycznej mapie Europy, a sama przestrzeń zyskała popularność wśród mieszkańców oraz turystów i stała się destynacją wielu spacerów.² Taka jest funkcja tej przestrzeni do dzisiaj. Dzisiaj, skwer i molo są także tłem wielu zgromadzeń publicznych, cyklicznych imprez oraz masowych wydarzeń sportowych.

Nasz projekt eksponuje obecne walory przestrzenne oraz atrakcje skweru i mola, oraz wzbogaca je o system „naczyń połączonych”, tzw. plac linearny. To sekwencja przestrzeni, która rozpina się na długości 1120 m. Jest ona podzielona na 4 strefy — każda z nich o różnym charakterze.



Strefa A — od ul. Świętojańskiej do początku Mola Południowego,

Strefa B — przy istniejącej fontannie do ORP Błyskawicy,

Strefa C — zaczynająca się przy ORP Błyskawicy, a kończąca przy Uniwersytecie Morskim,

Strefa D — to strefa obejmująca Akwarium Gdyńskie i Nabrzeże Wejściowe.

Strefy te połączone są promenadą, która ciągnie się wzdłuż historycznej osi ulicy 10 lutego, Skweru Kościuszki i Mola Południowego. Szlak ten skupia różne aktywności — skwery, place zabaw, obiekty sportowe oraz meble miejskie otoczone bujną zielenią. Projekt zachowuje oś, ale przełamuje modernistyczną geometrię linii prostych. Zakłada odwrócenie proporcji przestrzeni — daje priorytet pieszym i podkreśla zielenią.

Celem projektu jest stworzenie spójnej przestrzeni bogatej w funkcje, które oferować będą więcej niż samą możliwość spacerowania. Plac linearny będzie destynacją, która angażuje użytkownika, pobudza zmysły i oferuje różnorodne doświadczenia.

Główne założenia koncepcyjne

1. Plac linearny – projekt oparty na kręgosłupie historycznej osi podkreślonej przez nową promenadę, która wiąże ze sobą wyróżnione strefy aktywności. Każda o różnej skali i funkcji;
2. Nowa strategia mobilności – priorytet dla ruchu niezmotoryzowanego, dogodna komunikacja zbiorowa, uspokojenie ruchu samochodowego, reorganizacja miejsc postojowych;
3. Przeciwdziałanie zmianom klimatycznym - nowe nasadzenia, zieleń, powierzchnie biologicznie czynne i przepuszczalne, poprawiające komfort termiczny przestrzenie publiczne, place zabaw i inne obiekty zaprojektowane tak, żeby edukować o ekologii i klimacie (z naciskiem na kwestie związane z morzami i oceanami).

Podsumowanie analizy

Molo Południowe to niekwestionowanie najważniejsza przestrzeń publiczna w Gdyni – namacalny dowód dynamicznego powstania i rozwoju miasta oraz nieustannie zmieniających się granic portu.

Historia obszaru projektowego sięga jeszcze przed czasy nadania Gdyni praw miejskich. To właśnie tu w 1904 r. powstało „Kąpielisko Bałtyckie Gdynia”, a wraz z nim obiekty o funkcjach letniskowych – m.in. budynek Domu Zdrojowego (niem. Kurhaus) z drewnianym mołem kuracyjnym, a następnie kompleks Zakładów Kąpielowych z płątną plażą, Casino oraz kino Morskie Oko. Samo molo już wtedy było destynacją końcową i początkiem morskich podróży małych statków wycieczkowych.³

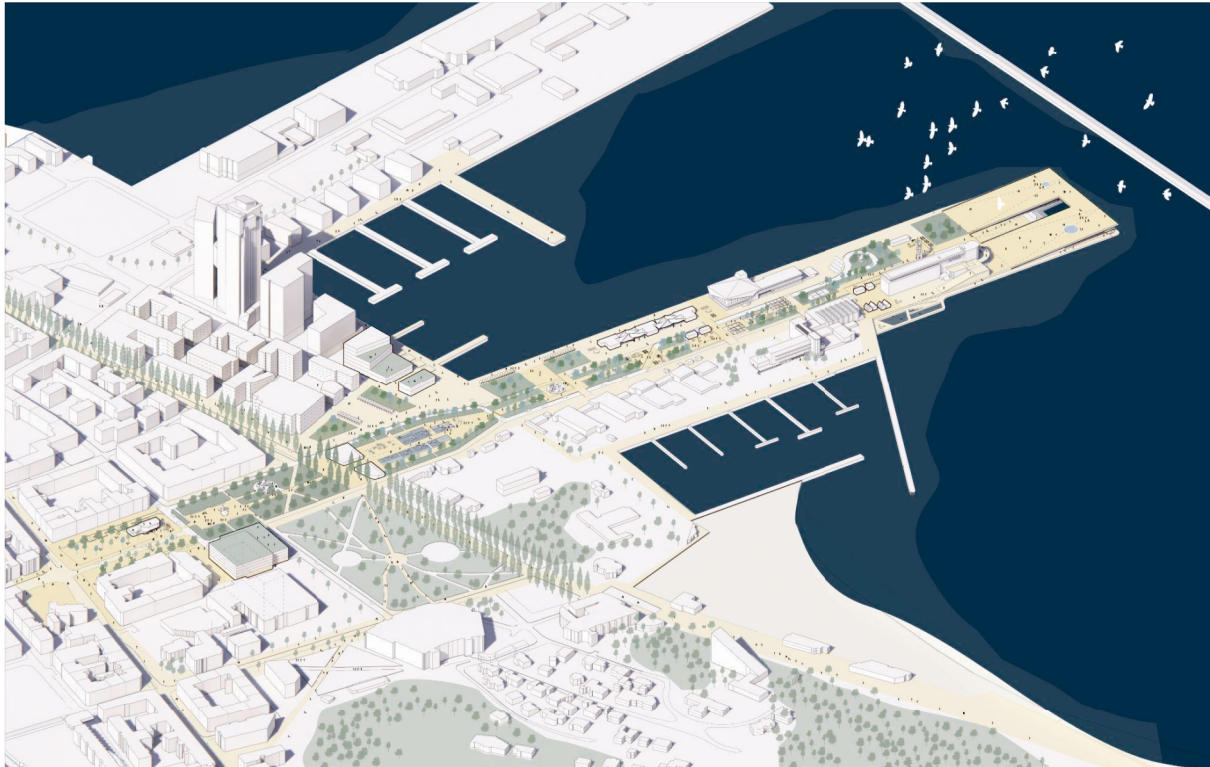
Ponadto, to właśnie wzdłuż osi ulicy 10 lutego, Skweru Kościuszki i Mola Południowego, w latach 30-tych powstawały ikony gdyńskiego modernizmu. Niektóre z nich, np. budynki Akwarium i Wydziału Nawigacyjnego Uniwersytetu, znajdują się na obszarze działań do dziś. To ważne punkty, które przyciągają tutaj wiele osób. Sama oś zaczyna swój przebieg już od Dworca Głównego. Wielu turystów i odwiedzających Gdynię to tam po raz pierwszy zauważa obszar projektowy i oś wizualnie (i funkcjonalnie) łączącą miasto z morzem.

Nasz projekt szanuje historyczny kontekst i celebryje go poprzez podkreślenie potencjału istniejącej przestrzeni, na drodze ewolucji, a nie rewolucji. Uwydatniamy to, co najcenniejsze, czyli zetknięcie lądu z morzem. Pragniemy stworzyć przestrzeń, w której zmaterializuje się hasło *Gdynia miasto z morza i marzeń*. Zidentyfikowaliśmy jednak niedogodności w obecnym zagospodarowaniu, których naprawa jest kluczowa. Są to:

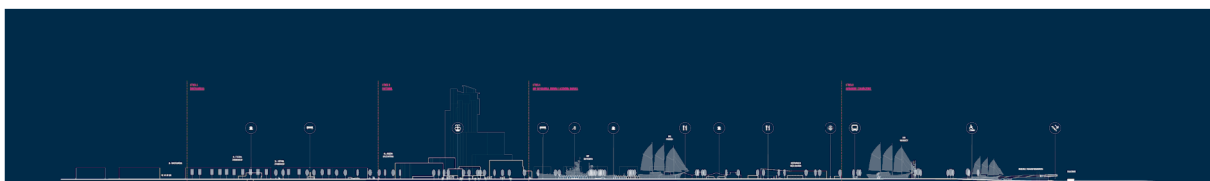
1. Przestrzeń skupiona wokół „okulocentryzmu” - niemal obsesjonalny układ linearny i geometryczność historycznej osi tworzy przestrzeń masywną i powtarzalny krajobraz pozbawiony miejsc intymnych,

2. Dominacja ruchu samochodowego na głównej przestrzeni spacerowej i reprezentacyjnej miasta,
3. Przestrzeń do „bycia w”, ale nie „korzystania z” - niewiele impulsów do pozostania tutaj dłużej niż podczas spaceru,
4. Nieprzystosowanie przestrzeni do „codziennego” użytku. Prymat funkcji i form służących sezonowemu i weekendowemu korzystaniu z tego obszaru,
5. Brak spójnej identyfikacji wizualnej przestrzeni.

Opis projektu



Plac linearny jest podzielony na cztery główne podstrefy (A, B, C, D), które rozprzestrzeniają się od wschodu na zachód. Każda z nich charakteryzuje się zróżnicowanymi funkcjami. Strefa A to obszar wyznaczony ulicami Świętojańską i J. Waszyngtona. Strefa B obejmuje przestrzeń od fontanny przy ulicy J. Waszyngtona rozpoczęcia się pirsu przy Nabrzeżu Prezydenta (granice dawnej linii brzegowej). Strefa C to obszar przebiegający od początku Nabrzeża Prezydenta, na wysokości ORP Błyskawicy oraz żaglowca Dar Pomorza, do Akwarium. Ostatnia, strefa D, jest zwieńczeniem ciągu przestrzennego. Rozpoczyna się na wysokości Akwarium i rozciąga się do Nabrzeża Wejściowego, do momentu spotkania z wodą. Poszczególne strefy wzmacniają oś widokową pirsu i są połączone ze sobą nową promenadą.



Promenada

Promenada to swoisty kręgosłup całego projektu. Łączy ona dwa punkty nawiązujące do tożsamości Gdyni. Początek promenady zaznacza przestrzeń wspólna o żywej nawierzchni – nawiązanie do plaż i starej linii brzegowej, a zwieńczeniem trasy jest powściągliwa w formie bryła, która łączy molo z morzem i jest symbolicznym oknem na świat. Promenada jest deptakiem, po którym można spacerować, jeździć rowerem, deskorolką, czy poruszać się na wózku inwalidzkim. Wzdłuż jej trasy, w każdej ze stref, rozmieszczone są intymne miejsca spotkań i aktywności.

Promenada, jako spoiwo przestrzeni, jest wyróżniona poprzez charakterystyczny element, który powtarza się wzdłuż jej trasy. Ponadto, rozmieszczenie pojedynczych obiektów także poza obszarem projektowym (np. Przy dworcu Gdynia Główna) ułatwi turystom odnalezienie drogi do wybranych obiektów na Skwerze Kościuszki i Molo Południowym. Przykładowe rozwiązania:

- biały mebel miejski – np. wolnostojące, mobilne krzesła,
- charakterystyczna lampa miejska,
- charakterystyczne drzewa wzdłuż promenady podkreślające osiowość przestrzeni.

Strefa A – Świętojańska



Strefa A to „brama do otwartego morza” oraz przestrzeń publiczna, która także będzie częścią ulicy Świętojańskiej.

Projekt zakłada zmianę pierwotnego podziału przestrzeni – usytuowanie pieszych priorytetowo wzdłuż głównej osi Skweru. Ruch samochodowy i autobusowy na środku tej strefy pozostaje dozwolony. Proponujemy jednak przesunięcie jezdni na południe. Dzięki temu oś ulicy 10 lutego i Mola Południowego zostanie „uwolniona” i przeznaczona jako początek promenady, a osoby niezmotoryzowane w symboliczny sposób uzyskają priorytet na tak ważnej przestrzeni reprezentacyjnej.

Jeźdnie w tej strefie powinny być integralną częścią przestrzeni. Nawierzchnia o spójnej kolorystyce i wykończeniu materiałowym zniesie typowy podział na ulicę i chodnik, a także zapewni „bezszwowe” ujednoczenie przestrzeni i nada jej charakter przestrzeni „współdzielonej”.

Monotonny stumetrowy trawnik zastąpiony jest wolnostojącymi drzewami o drobnej, lecz wysokiej, strukturze pnisi (np. robinia pseudoacacia, platanus acerifolia). Ich korony wraz z zachowanymi koronami istniejących drzew stworzą portal do obszaru projektowego. Który

oraz nowy pawilon nadbudowany nad istniejącym punktem sanitarnym. Ten punkt informacyjny i przestrzeń wystawowa mogą także w przyszłości wypełnić lukę po Infoboxie (w przypadku jego rozbiórki⁴).

W tej strefie ważna jest także przestrzeń wzdłuż pierzei istniejących kwartałów modernistycznych — kamienic z usługami w parterach. Proponujemy tam uporządkowanie parkingu i zachowanie 43 miejsc wzdłuż ulicy, ale także zapewnienie miejsc postojowych i punktów ładowania pojazdów mikro-mobilności i elektrycznych. Ważnym elementem jest także zwiększenie przestrzeni przeznaczonych pod ogródki restauracyjne — tzw. edge zone.

Proponujemy także punkt węzłowy — parking wielokondygnacyjny o pojemności ok. 360 pojazdów (11 000 m²) zlokalizowany na rogu ulicy Karola Olgierda Borchardta i Skweru Kościuszki - na miejscu obecnego parkingu. Taka struktura zaspokoi potrzeby parkingowe w obrębie ścisłego Śródmieścia. W dni robocze rozładuje obciążenie miejsc postojowych ze Strefy Płatnego Parkowania na ulicach, natomiast w weekendy i podczas innych sezonowych wydarzeń będzie buforem kumulującym zwiększoną ilość pojazdów wjeżdżających do centrum miasta. W parterze bryły parkingu proponujemy funkcje usługowe — np. nowy supermarket czy warsztat rowerowy. Proponujemy, aby bryła obiektu była jak najbardziej rozdrobniona (np. uskoki w fasadzie i różne wysokości dachu płaskiego), aby zachować harmonię ze skalą otaczającej zabudowy kwartałowej. Projekt przewiduje także zagospodarowanie dachu z uwzględnieniem zieleni oraz punktu rekreacyjnego, będącymi swego rodzaju wertykalnym przedłużeniem przestrzeni parkowej Parku Rady Europy.

Strefa B — Fontanna

Strefa B znajduje się na przecięciu dwóch rekreacyjnych osi Gdyni — ciągnącego się na wschód-zachód Skweru oraz północ-południe Bulwaru Nadmorskiego. Uwolnienie poportowej części Śródmieścia i jej widocznie już dynamiczny rozwój prowadzi do wzmożonego ruchu pieszego, a tym samym zwiększenia wymogu uniwersalności wykorzystania placu.

Jest to otwarta przestrzeń, miejsce spotkań z kultową gdyńską fontanną w samym sercu. Proponujemy tutaj bezpośredni dostęp do wody poprzez kreatywną adaptację istniejącej fontanny — obniżenie posadzki na różne wysokości reagujące na zmienną ilość wody opadowej. Zapewni to pole do manewru z opadającym i podnoszącym się poziomem wody w trakcie roku (powiązanie z porami bardziej deszczowymi i suchymi). W czasach wzmożonych opadów struktura pod fontanną pełni funkcję akumulacji i oczyszczania tzw. 'szarej wody' poprzez zminimalizowanie konieczności poboru wody z kanalizacji miejskiej. Natomiast w porach suchych, dzięki wprowadzeniu trzeciego, wertykalnego wymiaru struktury, poziomy i krawędzie fontanny mogą służyć jako ławki, przestrzenie do odpoczynku i rekreacji.

Jako przedłużenie idei reinterpretacji ówczesnego zagospodarowania fontanny, proponujemy także sensoryczne doświadczenie wody dzięki rozmieszczeniu rozpylaczy mgły, które podczas upałów będą obniżać temperaturę, wpływając na zwiększony komfort termiczny i zapewniając ulgę odwiedzającym.

Ważnym elementem jest tutaj także podkreślenie osi i pieszego połączenia z Bulwarem Nadmorskim. Proponujemy zatem przedłużenie Alei Topolowej w celu domknięcia wnętrza urbanistycznego. Plan zagospodarowania zakłada wzniesienie dwóch pawilonów rekreacyjnych, w formie luźno nawiązujących do założeń modernistycznych. Sugerowaną funkcją jest gastronomia, aby nadać ramę interakcjom społecznym. Usytuowanie parterowej bryły jest bardzo strategiczne – służy jako bufor zabezpieczający strefę fontanny przed wiatrem zachodnim.

Strefa C – ORP Błyskawica, marina

Strefa C, podkreśla rangę przestrzenną ORP Błyskawicy poprzez dedykowane przestrzenie tuż przed okrętem oraz plac zabaw o motywie marynistycznym. Szeroka przestrzeń nabrzeża biegnąca wzdłuż okrętu jest wzbogacona o podwyższony pas zieleni, którego krawędź pełni funkcję długiej miejskiej ławki. Marynistyczny plac zabaw posłuży z kolei edukacji najmłodszych użytkowników na temat morskiego charakteru obszaru i jego historii. Proponujemy powszechną w krajach skandynawskich metodę nauki poprzez zabawę. Przykładem są elementy nawiązujące np. budowania okrętów i statków.

Projekt zakłada zmianę organizacji ruchu w celu poszerzenia skweru na wysokości ORP Błyskawica. Wjeżdżając pojazdem kołowym na obszar mola, kierowcy korzystają z istniejącej jezdni po południowej stronie założenia urbanistycznego. Chcąc kontynuować podróż na wschód, na wysokości Centrum Wychowania Morskiego, jezdnia skierowana jest na stronę północną. Wymaga to przecięcia przez promenadę i środek pirsu, co zmusza do zredukowania prędkości i zachowania ostrożności. Nowa organizacja ruchu pozwala tym samym na uwolnienie znacznych części przestrzeni środkowej części mola i ustanowienie strefy pieszej jako dominującej, a co za tym idzie na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych.

Na wysokości restauracji Róża Wiatrów i Uniwersytetu Morskiego zaprojektowaliśmy strefę sportów miejskich, podkreślając rekreacyjny charakter tej przestrzeni. Elementy sportowe mogą być atrakcyjnym elementem zagospodarowania, w szczególności dla studentów UM.

Strefa D – Akwarium i zakończenie

Strefa D to punkt kulminacyjny projektu. Obszar o długości prawie 200 metrów, jest naturalnym przedłużeniem osi i jej stykiem z morzem. Główne aspekty projektu w tej strefie to aktywizacja przestrzeni publicznej wokół budynku Akwarium Gdyńskiego, nowe otwarte baseny miejskie oraz bryła zwieńczająca Nabrzeże Wejściowe.

Północne przedpole Akwarium to przestrzeń, która w przyszłości będzie pełnić funkcje bardziej „organizacyjne” - wejście do Akwarium jest podkreślone nową nawierzchnią, w której skład wchodzi ławki publiczne, strefa pomników i zabaw oraz dogodny dojazd z przystanku autobusowego i strefy „Kiss & Ride”. Natomiast po południowej stronie bryły, wzdłuż istniejącego brzegu mola, proponujemy drewnianą konstrukcję zmiękczającą granicę między lądem a morzem – pomost z otwartymi basenami miejskimi. Część kąpielowa jest odseparowana od wód zatoki, co zwiększa bezpieczeństwo korzystania. Otwarty basen miejski to funkcja zarówno rekreacyjna, jak i sportowa, która może stać się nową destynacją dla mieszkańców i turystów, a także studentów Akademii Morskiej i kursantów szkół

Kompleks ten zawierający również publiczne sauny miejskie jest dobrą alternatywą kąpielową niezależnie od pory roku. Możliwość kąpieli to powrót do historycznych korzeni powstania samej Gdyni, która oferowała atrakcyjne kąpieliska.



Dualistyczna bryła, czyli wertykalna interpretacja założenia osiowego Skweru Kościuszki

Proponujemy, by z Nabrzeża Wejściowego wyłoniła się dualistyczna bryła. Struktura, która wyrastając z płaszczyzny mola (unosi się nieznacznie nad wodą, osłaniając przed widzem horyzont zatoki Gdańskiej), jednocześnie zanurza się w głąb morza. Jej „rozdarta” pośrodku forma (tzw. nacięcie) dosłownie otwiera się na morze, przez co symbolicznie nawiązuje do Gdyni jako symbolu „okna na świat”.

To również miejsce spotkań o każdej porze dnia (to dobry punkt obserwacyjny zachodów i wschodów słońca) oraz porze roku (ochrona przed wiatrem, śniegiem i deszczem). Przestrzeń ta jest elastyczna, umożliwiając obserwacje dużych wydarzeń masowych, jednocześnie kreując ustronne miejsca kontemplacji i wyciszenia.

Zadaszenie bryły stopniowo się unosi i tworząc nowy punkt widokowy 5 metrów nad ziemią. W skali skweru jest to różnica prawie niezauważalna, a jednak tworząca taras widokowy. Na szczycie znajdują się dwa „świetliki”, czyli iluminatory w posadzce inspirowane bulajami na statkach. Pozwalają one podglądać to co się w pomieszczeniach poniżej oraz dodatkowo podświetlać dach po zmroku. Rampa prowadząca na najwyższy punkt budynku ma nachylenie 4%, dzięki czemu jest dostępna dla osób o ograniczonej mobilności.

Pod zadaszeniem znajdują się dwa główne pomieszczenia za szybą — dzięki temu są osłonięte od wiatru. Od północy jest to sala wystawowa poświęcona morzu, oceanów i klimatu. Ciekawym elementem byłoby zamontowanie szklanej posadzki, co umożliwi widzenie wody. Pomieszczenie to miejsce ciszy, szumu fal i kontemplacji. To także przestrzeń przystosowana do instalacji artystycznych (np. świetlne). Południowe pomieszczenie przeznaczone jest na kawiarnię i punkt informacyjny.

Nacięcie wzdłuż osi widokowej pirsu kończy się schodami i rampą, które zanikają poniżej poziomu wody. To gwarantuje łatwy dostęp do wody — wejście i wyjście. Jest to istotne przede wszystkim podczas wydarzeń sportowych takich jak na przykład triathlon, kiedy to uczestnicy muszą wyjść z wody i kontynuować zawody jadąc rowerem z końca mola. W dniach bez masowych wydarzeń będzie to dogodna przestrzeń do np. wodowania kajaków.

Budynek o takiej kubaturze ma szansę stać się nowym symbolem Gdyni, a przez to bezpośrednio przełożyć się na współczesny charakter tego miejsca. Warunkiem, jest to, że

nie może być śliska), precyzyjny detal mikroelementów, temperatura, ponadczasowość stylu i długowieczność będą definiować tę przestrzeń. Forma, w założeniu pozbawiona zbędnych elementów ma nawiązywać do wzburzonego morza (im dłużej patrzysz na grzbiety fal, tym więcej widzisz szczegółów).

Strategia zrównoważonej mobilności

Proponowana strategia mobilności opiera się na daniu pierwszeństwa pieszym, ograniczeniu ruchu kołowego i w dużej mierze odejścia od typowego podziału przestrzeni publicznej na jezdnię i chodnik. Około 49% zaproponowanej powierzchni utwardzonej projektu to powierzchnia ruchu pieszego. Istotnym elementem zapewniającym zminimalizowanie naziemnych miejsc postojowych i zmaksymalizowanie wydajności połączeń sieci komunikacji zbiorowej jest dodanie parkingu wielopoziomowego w strefie A, czyli obszarze rezonującymi z potrzebami ścisłego Śródmieścia Gdyni. Usytuowanie garażu w tak kluczowej lokalizacji wesprze istniejący system zarządzania miejscami postojowymi, współgrając tym samym z pozostałymi wielkopowierzchniowymi parkingami podziemnymi w Centrum (np. Pod Placem Grunwaldzkim oraz Parkiem Północnym).

Proponowany garaż naziemny na rogu Skweru Kościuszki i ulicy Karola Olgierda Borchardta zapewni około 360 miejsc postojowych. Obiekt będzie zaopatrzony w linie pojazdów typu melex dla pasażerów zostawiających swój pojazd w hali, którymi operować będą mogli na obszarze nowo projektowanej przestrzeni współdzielonej.

Innymi narzędziami wspomagającymi strategię zrównoważonej mobilności jest zintegrowanie z istniejącą siecią ścieżek rowerowych, wprowadzenie strefy Kiss&Ride na wysokości budynku Akwarium, a w przypadku zorganizowanych wycieczek turystycznych zapewnienie 4 miejsc parkingowych dla autokarów w parkingu kubaturowym.

W skali całego projektu, zamiast istniejącego, cyrkularnego obiegu ruchu zmotoryzowanego proponujemy „zygzakowanie” pasa ruchu, analogiczne. Jego trasa będzie przebiegać wzdłuż istniejących linii jezdni, odbijając raz na północną, a raz na południową część mola. Całość założenia nowego systemu cyrkulacji kołowej będzie zakończoną strefą zawracania.

Poniżej znajdują się proponowane rozwiązania charakterystyczne dla wydzielonych przez nas stref funkcjonalnych:

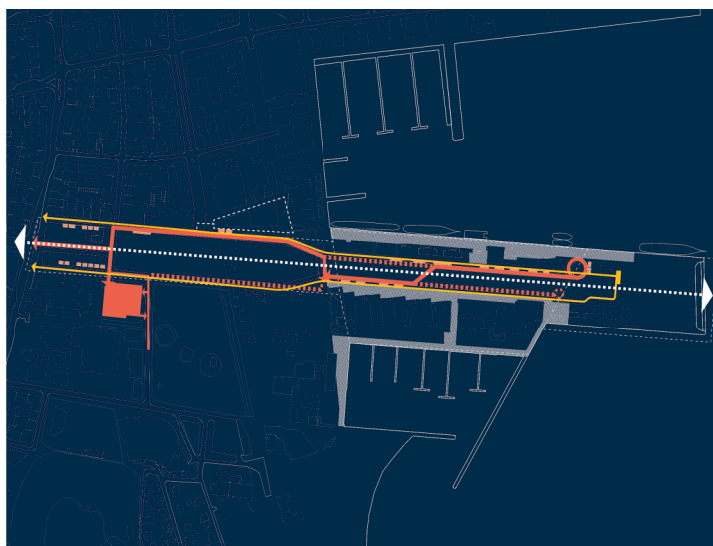
1. Strefa A — odsunięcie istniejącej jezdni z historycznej osi Gdyni i oddanie tej przestrzeni pieszym (więcej szczegółów w części tekstu opisującej tę strefę); Strefa A przewiduje 43 naziemne miejsca parkingowe oraz 360 w hali garażowej.
2. Strefa B — profilowana jezdnia, rozpoczyna swój bieg po południowej stronie osi Skweru, następnie zostaje przekierowana na jej północną stronę. Kończy się dojazdem do ronda w pobliżu budynku Akwarium, na którym jest możliwość zawrócenia i wyjazdu. Dotychczasowy pas ruchu od wysokości Daru Pomorza do Nabrzeża Prezydenta jest wyłączony z publicznego ruchu. Ta część jezdni jest przeznaczona tylko dla pojazdów uprzywilejowanych oraz pojazdów technicznych i dostawczych. Na tym odcinku zapewnione jest także 8 tymczasowych miejsc postojowych dla użytkowników o ograniczonej mobilności.

3. Strefa C – podobnie dzieje się z południowym pasem jezdni od Centrum Wychowania Morskiego do końca budynku Uniwersytetu Morskiego. Dojazd ten jest przeznaczony tylko dla pracowników, użytkowników i gości tych budynków. W strefie C jezdnia dwukierunkowa ciągnie się od zachodu po południowej części, a kończy od wschodu na jej północy. Strefa C obejmuje 40 naziemnych miejsc parkingowych.
4. Strefa D – Strefa zawracania, koniec trasy autobusu i melexa, Kiss & Ride (zarówno dla samochodów osobowych jak i autokarów szkolnych), 6 miejsc parkingowych dla osób z ograniczoną mobilnością oraz parking rowerowy.

Część strategii mobilności to także ograniczenie liczby miejsc parkingowych. Jest to odpowiedź na obecną dominację pojazdów, zarówno tych wjeżdżających na obszar mola, jak i tam parkujących. Jak wynika z badań przeprowadzonych przez firmę Via Vistula na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni (dane na rok 2019)⁵, największe obciążenie ruchu na terenie Skweru oraz w jego najbliższym sąsiedztwie następuje w weekendy i jest to wzrost nawet o 100% względem dni roboczych.

Opierając się na badaniach rotacji parkowania, uznaliśmy, że ograniczenie roli samochodu, a także miejsc parkingowych jest uzasadnione. W dobie zmian klimatycznych powinniśmy zmieniać postrzeganie samochodu jako środka transportu na krótkie, oraz bardzo krótkie dystanse. Akcent postawiony na przestrzenie publiczne, ścieżki rowerowe oraz linearny plac to głos oddany na zrównoważoną mobilność i przeciwstawienie się zmianom klimatycznym. Liczba miejsc postojowych na tym obszarze zmniejszyła się obecnych około 420 naziemnych miejsc postojowych. Zakładamy również możliwość usytuowania dodatkowego parkingu podziemnego na 120 pojazdów między Strefą C, a planowaną inwestycją tzw. Waterfront II.

Jest to celowy zabieg mający na celu ustanowienie nowej hierarchii przestrzennej i transportowej, w której to piesi i rowerzyści zyskują priorytet. Podstawą takiej myśli projektowej jest kierunek, w którym zmierzają europejskie i światowe metropolie



priorytetyzujące pieszych w centrach miast ułatwiając korzystanie z nadmorskich promenad osobom niezmotoryzowanym. Badanie „Open For Business” organizacji transform Scotland⁶ dowodzą korzyści ekonomiczne w obszarach, których zminimalizowano lub wyłączono użytkowanie pojazdów kołowych. Prowadzi to także do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa wśród pieszych i rowerzystów. Obszar pirsu, to według naszych założeń projektowych, miejsce przeznaczone

do spacerów czy zaspokajania potrzeb kulturowych, czy gastronomicznych.

Podsumowanie

Projekt kładzie nacisk na równy, demokratyczny dostęp różnych grup użytkowników. Szczególny nacisk jest położony na osoby z ograniczeniami ruchowymi i sensorycznymi. Przykładami zmian są: tworzenie płaskiej nawierzchni wzdłuż pirsu, czy brak kocich łbów. Duża część pirsu to według założeń projektowych przestrzeń współdzielona. Zależało nam na uporządkowaniu przestrzeni, a nie na radykalnej zmianie jej zastosowania.

Projekt Mola Południowego to w naszym założeniu wzmocnienie i uporządkowanie obecnego stanu tej przestrzeni, a także zaakcentowanie osi widokowej i spotkania miasta z morzem poprzez „Okno na Świat” - charakterystyczny budynek na końcu pirsu. Zależało nam na wzmocnieniu tożsamości mola i jego obecności na mapie mentalnej mieszkańców Gdyni. Dzięki linearnej sekwencji zróżnicowanych przestrzeni miasto zyskuje atrakcyjne i reprezentatywne miejsce, na jakie zasługuje. Jednocześnie zależało nam jednak na prostocie rozwiązań skutkującej w wysokiej wykonalności i względnie niskich kosztach.

W zbliżające się setne urodziny Gdyni zadajmy pytanie – jak miasto będące urbanistyczną ikoną ubiegłego stulecia zdoła sprostać niełatwym zadaniu przekształcenia swoich ambicji narzędziami przestrzeni publicznej?

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
	Powierzchnia zabudowy	m ²	19500
	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych	m ²	28200
	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych	m ²	0
	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	10500
	Powierzchnia biologicznie czynna	m ²	30500
	Powierzchnie utwardzone	m ²	73500
	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m ²	61000
	powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów	m ²	9000
	inne utwardzone	m ²	3500
	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	460
	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	4
	liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO	szt.	300

KONKURS STUDIALNO - IDEOWY
Gdynia – PIRS PRZYSZŁOŚCI

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	28200	6500	183 300 000
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE	m ²	73500	500	36 750 000
ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA	m ²	20000	100	2 000 000
ZIELEŃ WYSOKA	szt.	100	6500	600 000
MAŁA ARCHITEKTURA (w tym meble uliczne)	szt.	600	5000	3 000 000
SIECI (usunięcie kolizji)	-	-	-	-
INNE (plac zabaw, boisko miejskie)	szt.	5	300 000	1 500 000
...	-	-	-	-
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				227 150 000