

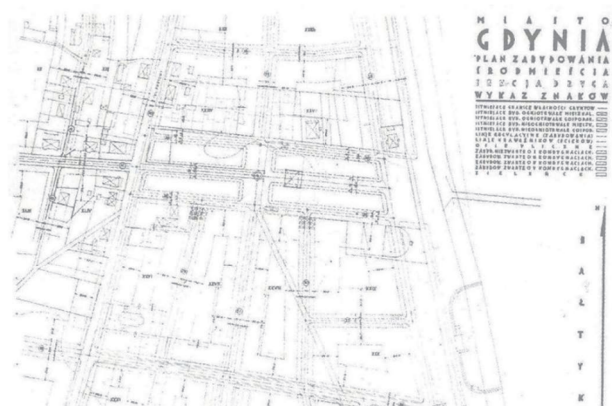
PIRS 106

Geneza

Przed przystąpieniem do opracowania założeń projektowych poddano wnikliwej analizie pierwotne idee, które towarzyszyły powstawaniu portu w Gdyni oraz równoległemu rozwojowi miasta.

Począwszy od pierwszych decyzji Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych z maja 1920 roku o powierzeniu inż. Tadeuszowi Wendzie analizy polskiego wybrzeża pod kątem lokalizacji nowego portu wojennego, poprzez wybór miejsca, pierwsze szkice, budowę portu tymczasowego, następnie pierwszych betonowych falochronów zrealizowanych przez Polsko-Francuskie Konsorcjum dla Budowy Portu w Gdyni, kolejne projekty kreślone w ciągle powiększającej się skali, w ślad za dynamicznym rozwojem Polski dwudziestolecia międzywojennego, aż do roku 1927.

W lipcu tego roku, po kolejnym zwiększeniu obszaru portu, kiedy to musiano przesunąć północną granicę śródmieścia o 100m na południe, projektant Adam Kuncewicz pierwszy raz zaproponował wyznaczenie głównej osi miejskiej na poszerzonej do 28m ul. 10-go Lutego. Na jej zamknięciu, dla podkreślenia kompozycji urbanistycznej, zaprojektowano wydłużony plac o szerokości 85m i długości 180m – późniejszy Skwer Kościuszki – który od wschodniej strony kończył się Bulwarem Nadmorskim, wyprowadzonym poprzecznie w kierunku południowym i północnym, biegnącym wzdłuż basenów portowych. Na tym etapie główną oś miejską doprowadzono jedynie do linii plaży, przewidując jedynie szkicowo kontynuację założenia w postaci



autor Adam Kuncewicz

mola, co wynikało z ograniczeń władania wprowadzonych przez władze portu wobec Miasta. W niedługim czasie wybudowano w tym miejscu duże drewniane molo służące jako przystań żeglugi przybrzeżnej.

W 1931 roku pojawiła się koncepcja realizacji Mola Południowego, której autorstwo jest przypisywane inż. Tadeuszowi Wendzie, zespalającego urbanistycznie strukturę przestrzenną portu i miasta, otwierającego śródmieście w kierunku morza. Jego długość miała wynosić 600 m, a szerokość 120 m. Zmieniony został układ falochronów, tworząc osłonięte przejście między basenami i ochronę od fal dla jednostek cumujących w basenach zewnętrznych, jednocześnie przewidziano wybudowanie od strony południowej nowego basenu – basenu jachtowego. Budowę Mola Południowego ukończono w 1935 roku. Już wcześniej pojawiły się koncepcje usytuowania na osi ul. 10 lutego, Skweru Kościuszki i Mola Południowego dzielnicy reprezentacyjnej jako symbolu Polski Morskiej.



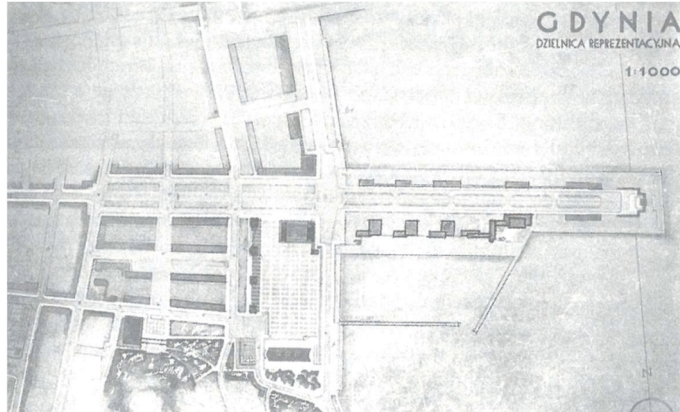
autor Tadeusz Wenda

Jednak dopiero w 1936 roku ogłoszono „Konkurs na rozplanowanie Mola Południowego i terenów przyległych oraz na projekt szkieletowy Żeglarskiego Ośrodka Morskiego w porcie i mieście Gdyni”. Pierwszą nagrodę postanowiono przyznać pracy Bohdana Damińskiego i Tadeusza Sieczkowskiego.

PIRS PRZYSZŁOŚCI - SALON POLSKI MORSKIEJ

W zakresie zagospodarowania Mola koncepcja przewidywała szeroką aleję biegnącą środkiem pirsu, z zabudową po obu stronach. U nasady miał powstać Żeglarski Ośrodek Morski, a na końcu alei dominanta wysokościowa. W niektórych pracach konkursowych zaproponowano podniesienie płaszczyzny środkowej mola, co umożliwiłoby schowanie hangarów i budynków gospodarczych przy basenie jachtowym, oraz odsłonięcie widoku ponad wysokimi falochronami – ten zabieg przestrzenno-widokowy został zastosowany również w niniejszej pracy konkursowej.

Rok później, wykorzystując zalecenia sądu konkursowego, zespół Pracowni Projektowej Komisariatu Rządu, pod kierownictwem Stanisława Filipkowskiego, przystąpił do opracowania planów dzielnicy reprezentacyjnej. W drugiej połowie 1938 roku projekt uzyskał ostateczną aprobatę wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego i został skierowany do realizacji. Jeszcze przed wybuchem II wojny światowej rozpoczęto realizację Stacji Morskiej (obecnie Akwarium Gdynie), Morskiego Instytutu Rybackiego oraz Domu Żeglarza Polskiego (obecnie Wydział Nawigacyjny Uniwersytetu Morskiego).



autor Stanisław Filipkowski

Inspiracje

Charakterystyczny styl modernizmu „okrętowego”, który ewoluował w architekturze miasta między rokiem 1925 a 1935 był materializacją idei budowania okrętów z cegły i cementu na lądzie. Wątkiem wspólnym tego stylu był na pewno jasnokremowy kolor elewacji (kolor gdyński), podziały horyzontalne, ale i wąskie lizeny pionowe, nadbudówki i daszki przypominające układ mostku kapitańskiego oraz maszty flagowe lokalizowane w eksponowanych miejscach budynków.

Z dużą dozą pewności można przypuszczać, że gdyby nie wybuch II wojny światowej, naturalnym dopełnieniem eleganckiego stylu gdyńskiego stałyby się nowatorskie rozwiązania lekkich struktur powłokowych, przypominające rozpięte na wieżach żagle, dzisiaj nazywane architekturą membranową. Pod koniec lat 30-tych polscy architekci byli prekursorami w tej dziedzinie, wprowadzając do światowej architektury jedno z pierwszych rozwiązań ciągnowo-powłokowych, takie jak na przykład zadaszanie estrady przy modernistycznym pawilonie kawiarni Kazimierza Marczewskiego na Wystawie Światowej w Paryżu w roku 1937 czy zrealizowany już po wojnie pawilon polski na Targach w Izmirze w 1955 w kształcie modułów paraboloidy hiperbolicznej, autorstwa Oskara Hansena i Lecha Tomaszewskiego.



autor Kazimierz Marczewski



autor Oskar Hansen i Lech Tomaszewski

PIRS PRZYSZŁOŚCI - SALON POLSKI MORSKIEJ

Dzisiaj, ten wciąż rozwijający się kierunek, polegający na poszukiwaniu doskonałej kompozycji miękkich krzywizn powłok napinanych, pozostających w kontraście do prostokreślnych linii wykonanych z tradycyjnych materiałów budowlanych, może stanowić stylistykę oddającą najlepiej założenie eleganckiego i nowoczesnego Salonu Polski Morskiej, zaprojektowanego na osi Skweru Kościuszki i Mola Południowego w Gdyni.



autor Tom Wright



autor Kieran Timberlake



autor FTL Design Engineering Studio



autor MRP architects

Idea

Główny koncept projektu polega na stworzeniu idealnego połączenia Morza i Miasta, wyrażonego w przestrzeni, która stanie się symbolem Gdyni nowoczesnej, ale zakorzenionej w historii, jej wizytówką reprezentacyjną, ale jednocześnie miejscem przyjaznym mieszkańcom i atrakcyjnym dla odwiedzających. To romantyczne w sferze ideowej założenie przenikania się z pozoru przeciwnych światów, zostało zrealizowane poprzez użycie w projekcie komponentów zarówno naturalnych jak i strukturalnych, które wciąż na siebie wzajemnie oddziałują i się uzupełniają.

Niemniej ważna była potrzeba funkcjonalnego połączenia symboliki historycznej miejsca, jego reprezentacyjnej funkcji z przestrzenią życia codziennego oraz pulsującą w sezonie atrakcją turystyczną, sławną w Polsce i na świecie.

Przyjęto dla projektu nazwę, najtrafniej oddającą powyższą ideę:

SALON POLSKI MORSKIEJ

Założono zrównoważoną i ograniczoną do minimum ingerencję w środowisko naturalne przy jednoczesnym maksymalnym wykorzystaniu środków naturalnych w budowaniu przestrzeni, takich jak wiatr, woda, słońce, zieleń, ze szczególnym zwróceniem uwagi na zeroemisyjność powstających obiektów i pozyskanie energii ze źródeł odnawialnych.

Założenia

W strukturze przestrzeni przyjęto zachowanie historycznej osi ul. 10 Lutego – Skwer Kościuszki – Molo Południowe, utrzymano dotychczasowy reprezentacyjny charakter założenia. Przewidziano jednak zasadniczą zmianę w sposobie zagospodarowania - innowacyjną metodę w podejściu do kształtowania przestrzeni publicznych - poprzez dodanie nowych funkcji pośrednich, nanizanych niejako na główną oś. Proponowane funkcje mogą być opowieścią przeżywaną stopniowo przez odbiorcę spacerującego od dworca Gdynia Główna aż do Nabrzeża Wejściowego. Mogą być również odwiedzane niezależnie, każda z osobną, dzięki wypełnieniu atrakcyjnym programem, który dodatkowo będzie zmieniał się w zależności od pory roku i zmiany struktury użytkowników, gdy poza sezonem letnim dużą część odwiedzających będą stanowili mieszkańcy lub wycieczki zorganizowane, na przykład uczniowie szkół.

Poszczególne strefy nałożone na główną oś, będą różniły się nie tylko funkcją wiodącą, ale również stylistyką czy intensywnością zieleni. Z tym że, główny ciąg kompozycyjny założenia pozostanie elementem spinającym całość zarówno stylistycznie jak i komunikacyjnie.

Ogród Miejski

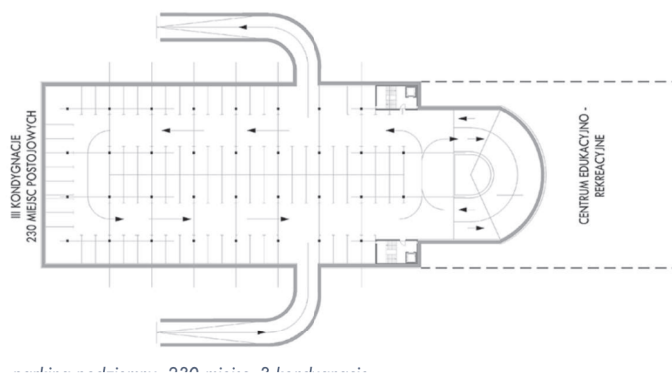
Analizując strukturę przestrzenną Gdyni w trakcie prac nad projektem, zapoznano się z aktualnymi badaniami z zakresu socjologii miasta, w których został zauważony poważny problem odpływu dotychczasowych mieszkańców na przedmieścia z powodu obniżającego się standardu życia w śródmieściu oraz wykupu w tej okolicy apartamentów przez osoby z zewnątrz w celu krótkotrwałego wynajmu.



W odpowiedzi na te tendencje zaproponowano, aby w najbardziej zurbanizowanej części założenia, między ulicą Świętojańską a ulicą K. Borchardta pozostawić dotychczasowy charakter miejsca, uzupełniając go przede wszystkim o nowe nasadzenia zieleni wysokiej i niskiej, tworząc ogród, uzupełniony małą architekturą i nastrojowym oświetleniem, który będzie przyciągał przede wszystkim okolicznych mieszkańców, tworząc miejsce interakcji i integracji lokalnej społeczności.

Nowe nasadzenia realizowane będą przede wszystkim za pomocą tamaryszku rozgałęzionego „Pink Cascade” oraz głogu pośredniego „Paul’s Scarlet”. Przewiduje się remont istniejącego szalatu podziemnego i dostosowanie do użytku przez osoby niepełnosprawne.

Za linią ulicy S. Żeromskiego zieleń wysoka stopniowo się rozrzedza. Pojawia się zieleń w donicach, ze względu na lokalizację pod ziemią głównego parkingu dla samochodów osobowych na ok. 230 miejsc parkingowych, służącego odciążeniu parkowania naziemnego i schowaniu dużej części samochodów. Ruch kołowy staje się jednokierunkowy i jest prowadzony jezdniami po obydwu stronach Skweru Kościuszki. Wjazd i wyjazd z garażu przewidziany jest na jezdnie jednokierunkowe. Obrys parkingu zaznaczono na planszy linią przerywaną.



Strefę zamyka nowo wytyczona jednokierunkowa jezdnia będąca przedłużeniem ulicy K. Borchardta, która staje się granicą ogólnodostępnego ruchu kołowego – poza nią mogą poruszać się jedynie pojazdy komunikacji publicznej i zbiorowej, pojazdy uprawnione oraz pojazdy osób niepełnosprawnych. Na płycie parkingu znajduje się istniejący pomnik Największych Ofiar II wojny światowej, przesunięty na środek skweru ograniczonego ulicami

S. Żeromskiego i K. Borchardta. Wokół pomnika zorganizowano placzy z ławkami, otoczony zielenią.

Wiatr i woda

Za linią ulicy K. Borchardta aż do nasady Pirsu otwiera się strefa parku edukacyjno-rekreacyjnego. Park może stać się niezależną instytucją kulturalno-naukową, która w sposób przystępny i atrakcyjny będzie przybliżała zagadnienia fizyczne i chemiczne związane z dwoma żywiołami - Wiatrem i Wodą. Program tej placówki będzie przewidywał wystawy stałe i czasowe (dostosowane do pór roku) zbudowane z przestrzennych instalacji pozwalających na przeprowadzanie indywidualnych doświadczeń. Duża część wystaw i instalacji będzie ogólnodostępna i bezpłatna, jednak w miarę możliwości budżetowych i pozyskania sponsorów, przewiduje się zrealizowanie części podziemnej, biletowanej, w której będą mogły być wykonywane bardziej złożone doświadczenia oraz realizowany program edukacyjny, niezależnie od panujących warunków atmosferycznych.

Naziemna przestrzeń parku jest zintegrowana z parkiem Rady Europy oraz odtworzonym w nawierzchni historycznym Bulwarem Nadmorskim. Zaprojektowana została jako nieregularny ciąg ścieżek spacerowych prowadzących według scenariusza wystawy stałej od jednej instalacji przestrzennej do drugiej. Na przecięciu głównej osi założenia z poprzecznym bulwarem



autor Luke Jerram

zlokalizowano wejście do kondygnacji

podziemnej oraz stację wypożyczania rowerów, UTO i postój UWR.

W kompozycji parku przewiduje się wprowadzenie oczek wodnych, które będą stanowiły integralną część instalacji przestrzennych, a w okresie od wiosny do jesieni będą elementem Parku Fontann. Wodne widowiska świetlno-muzyczne wykonywane na osi głównej założenia będą spektakularnym zjawiskiem kulturalnym przyciągającym olbrzymią widownię oraz staną się niezapomnianym symbolem miejsca.

Dzięki likwidacji ulicy J. Waszyngtona na odcinku między jezdniami Skweru Kościuszki, stało się możliwe stworzenie spójnej przestrzeni parku edukacyjno-rekreacyjnego oraz odtworzenie historycznej linii bulwaru poprzecznego. Przewiduje się ruch jednokierunkowy na ulicy J. Waszyngtona, skręcający w prawo, w kierunku śródmieścia, aby ograniczyć dostęp ogólnego ruchu samochodowego w pobliżu Pirsu oraz podkreślić w tym rejonie wagę i bezpieczeństwo ruchu

pieszo-rowerowego. Koniec strefy od strony Pirsu jest jednocześnie końcem zasięgu komunikacji publicznej i zbiorowej. Po południowej stronie założenia przewidziano postój taksówek a po stronie północnej parking dla autokarów oraz stację wypożyczania rowerów, UTO i postój UWR.

Pawilon z widokiem

Głównym mankamentem Mola Południowego, diagnozowanym już w 1936 przez architektów biorących udział w konkursie na projekt dzielnicy reprezentacyjnej, jest brak połączenia widokowego z Morzem, które chcielibyśmy nie tylko widzieć, ale również odczuwać poprzez powiew wiatru i zmysł węchu. Dziś, pomimo wejścia na Pirs, mamy wrażenie jak gdybyśmy znajdowali się w zaniedbanej przestrzeni małego miasteczka w głębi lądu.

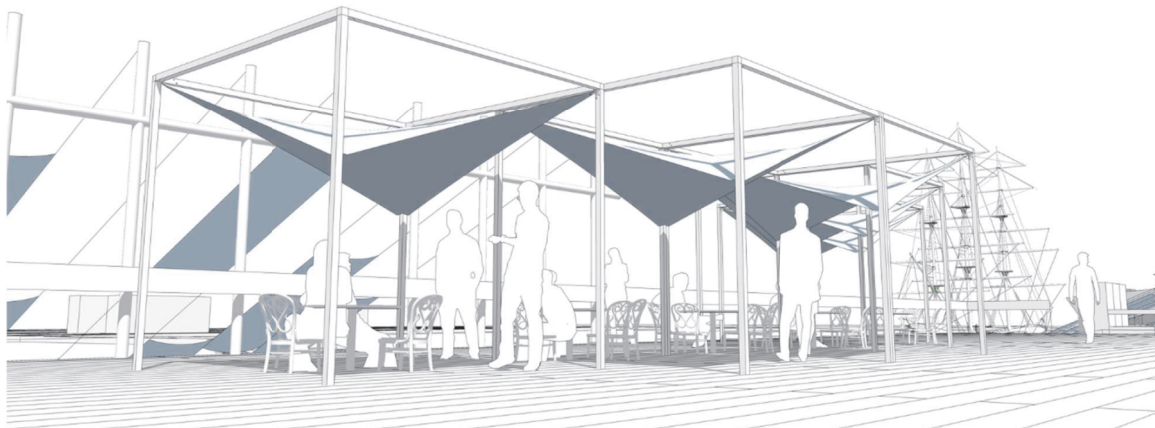
Dodatkowo, obecność zacumowanych w pobliżu ORP Błyskawica i Daru Pomorza sprawia, że niemal cały ruch pieszy przenosi się na stronę północną, pozostawiając główną oś widokową zupełnie martwą.

Z tego powodu zaproponowano w projekcie wyniesienie posadzki głównego ciągu pieszego o jedną kondygnację na odcinku równym mniej więcej długości zacumowanych od północy okrętów oraz budynków zaplecza mariny żeglarskiej od strony południowej. Zabieg ten umożliwi otwarcie widokowe po horyzont (!) już od początku Pirsu, co będzie stanowiło naturalne zaproszenie do dalszej wędrówki oraz bardzo ciekawe otwarcia widokowe w kierunku północnym na zacumowane okręty i basen Prezydenta jak również w kierunku południowym na maszty jachtów zacumowanych w marinie. Przez ten prosty zabieg Molo Południowe nabierze rzeczywistego charakteru mola morskiego.

Ponadto, powstanie budynek, który w eleganckiej architekturze modernistyczno-żaglowej skryje, dzisiaj beładnie zorganizowane, funkcje gastronomii i parkowania dla samochodów uprawnionych (62 stanowiska dla pracowników zatrudnionych na Pirsie oraz służb). Od strony południowej przewiduje się 20 stanowisk parkingowych dla osób niepełnosprawnych.

Taras widokowy na dachu budynku wielofunkcyjnego będzie dostępny od strony zachodniej za pomocą łagodnego podejścia oraz za pomocą trasowych schodów lub wind. Od strony wschodniej przewidziano eleganckie schody i windy. Ponadto, od strony północnej przewidziano tarasowe siedziska, schodzące kaskadowo w kierunku okrętów, schody ewakuacyjne i windy.

Budynek będzie zarządzany przez jednego zarządcę, który będzie mógł elastycznie organizować jego komercjalizację. W sezonie letnim przewiduje się głównie funkcję gastronomiczną, właściciele restauracji będą mogli poszerzyć sale konsumpcyjne o dostępne powierzchnie znajdujące się wewnątrz oraz zorganizować letnie bufety na dachu budynku, skąd przewidziano komunikację pionową oraz zaprojektowane specjalnie w tym celu zadaszenia żaglowe, w modułowych sześcianach, umożliwiające ich dowolną konfigurację, chroniące od deszczu i nadmiernego słońca.



Poza sezonem funkcja gastronomiczna będzie częściowo ograniczana, uwalniając tym samym przestrzeń sal wielofunkcyjnych, w których będą organizowane miejskie i biznesowe wydarzenia, wystawy, prelekcje, wernisaże, zajęcia edukacyjne i kulturalne dla wycieczek oraz zielone szkoły.

PIRS PRZYSZŁOŚCI - SALON POLSKI MORSKIEJ

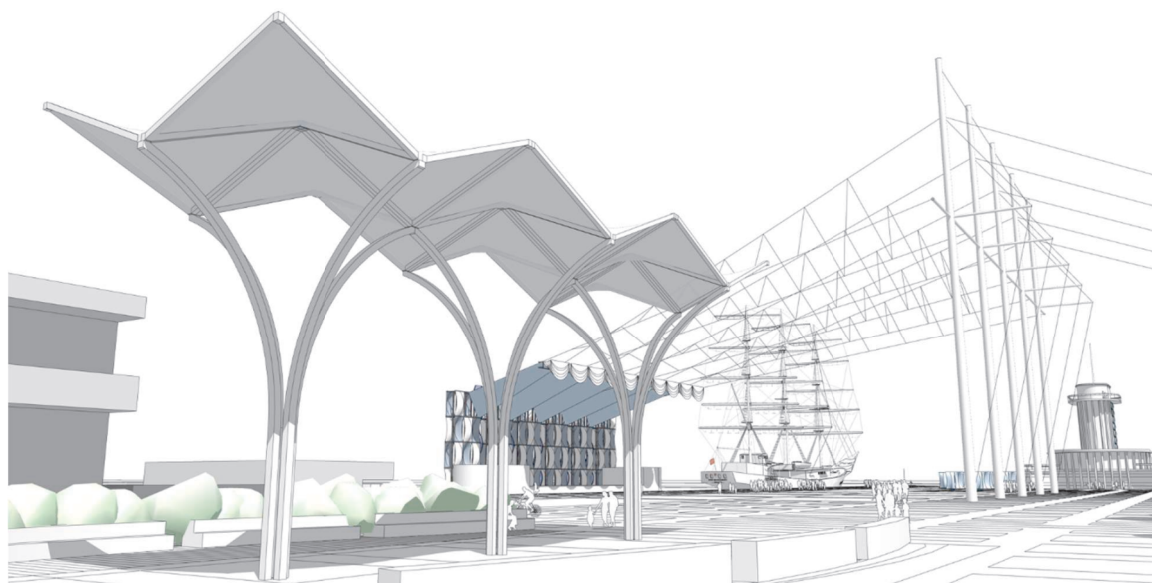
Elastyczny sposób rozwiązania komunikacji umożliwi również organizację imprez zamkniętych poza sezonem, z wykorzystaniem restauracji, sali wielofunkcyjnej i tarasu na dachu, bez zbytniego ograniczania ruchu pozostałych użytkowników. W pawilonie przewidziano również pomieszczenia ochrony, służb porządkowych i medycznych oraz toalety ogólnodostępne.

Adaptuje się ważny kierunek ruchu wzdłuż nabrzeża i zacumowanych okrętów, wymieniając nawierzchnię, aranżując na nowo usytuowanie modeli statków i zieleni.

Plac miejski

Kiedy po obu stronach głównej osi założenia pojawiają się elewacje budynków objętych ochroną konserwatorską – Wydziału Nawigacyjnego Uniwersytetu Morskiego oraz dworca żeglugi przybrzeżnej („Róża Wiatrów”) – tworząc zamknięte pierzeje przesłaniające otwarcia widokowe, w projekcie przewidziano elegancki w formie plac o charakterze miejskim. Miejsce, w którym można umówić się na spotkanie - dla turystów, dla studentów, dla zakochanych.

Elementem, który stworzy szczególny charakter placu będą przestrzenne „parasole”, zaprojektowane specjalnie na potrzeby konkursu z giętych form stalowych, wypełnionych w poziomie zadaniem miękkimi krzywiznami membran architektonicznych. Niezapomnianą atmosferę miejsca będzie tworzyć oświetlenie – iluminacja pośrednia półprzezroczystych i odbijających światło powłok przekrycia oraz meandrujące drewniane ławki osadzone na posadzce z drewna i zakomponowane razem z niską zielenią.



Rozpięte ponad placem membrany będą ponadto miały praktyczną i ekologiczną funkcję ogniw fotowoltaicznych, poprzez pokrycie powłoką perowskitową, co umożliwi produkcję energii ze słońca. W koncepcji zaproponowano przeniesienie w pobliże placu upamiętnienia św. Jana Pawła II, znajdujące się dzisiaj w innym miejscu.

Od strony wschodniej przewidziano ostatnią na Pirsie stację wypożyczenia rowerów, UTO oraz postój UWR.

Od strony basenu Prezydenta, na wysokości dworca żeglugi przybrzeżnej, proponuje się rozważenie zasadności dobudowania pomostu w kształcie litery L, w razie zwiększenia komercyjnego ruchu statków pasażerskich lub na potrzeby regat żaglowców. Należy pamiętać, że jest to ruch sezonowy, turystyczny – połączenia morskie będą realizowane z nowego terminalu przewidzianego w ramach planowanego portu zewnętrznego.

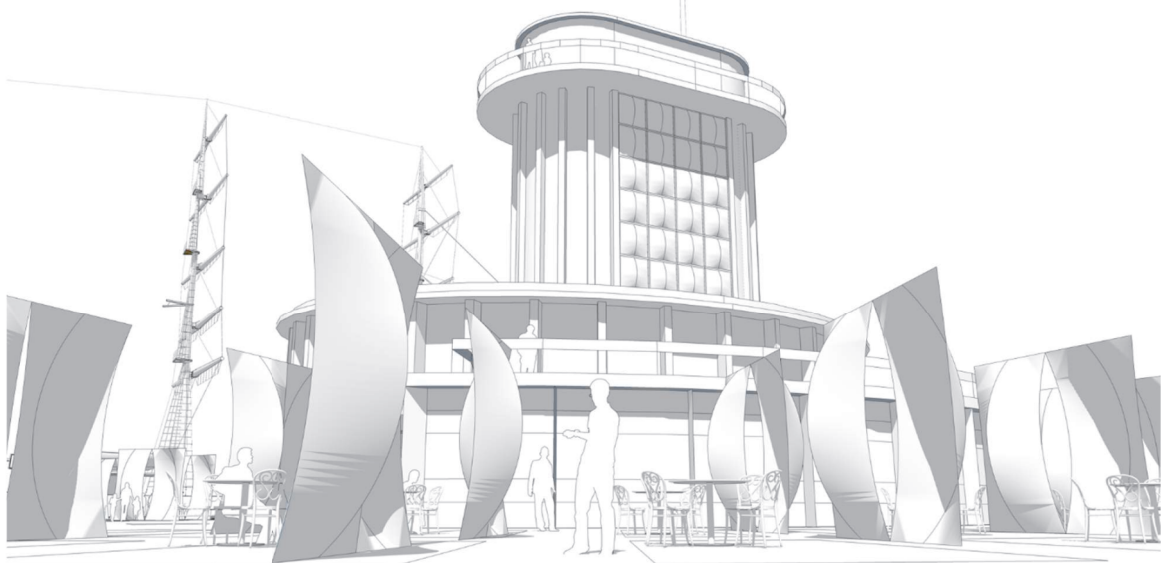
Posadzkę placu zaprojektowano szanując istniejące otwarcia widokowe w przyziemiu, szczególnie w budynku dawnego Domu Żeglarza Polskiego.

Scena wydarzeń

Bardzo istotną rolę kompozycyjną w sylwecie Pirsu będzie pełniła kolejna strefa głównej osi założenia. Zarówno od strony śródmieścia jak i w widokach od strony morza, pojawi się dominanta, na którą składać się będzie pięć pylonów, każdy o wysokości 45 metrów. W skali kompozycji urbanistycznej będą one jednoznacznie identyfikowalnym symbolem miejsca w przestrzeni miasta. W skali człowieka spacerującego po molo będą intrygującą strukturą podtrzymująca olinowanie rozpięte przez całą szerokością Pirsu, które będzie służyło do podwieszenia membranowego, składanego dachu. W poziomie posadzki strefa ta została zaprojektowana z myślą o organizacji imprez masowych i koncertów. Poza obrysem nabrzeża przewidziano budynek sceny, który sylwetką i stylistyką, będzie nawiązywał do zacumowanych w pobliżu statków. W zależności od skali imprezy scena będzie dostępna za pomocą trapów lub poprzez rozbudowany wybieg oparty na posadzce Pirsu. Przestrzeń przed sceną będzie otwarta, bez zbędnych elementów małej architektury, dająca możliwość wydzielenie stref biletowanych bez blokowania ruchu pieszego i dostępu do pozostałych budynków usytuowanych na zakończeniu molo oraz obsługi służb porządkowych i medycznych. Od strony południowej, w przestrzeni za budynkiem Akwarium Morskiego Instytutu Rybackiego będą zlokalizowane słupy napinające strukturę linową. Sugeruje się, aby miejsce to było wykorzystywane jako zaplecze imprez masowych oraz regat młodzieżowych rozgrywanych na akwencie wzdłuż falochronu basenu żeglarskiego.

Zwieńczenie

Zwieńczeniem całości kompozycji będzie wieża widokowa o wysokości 22 metrów. Przewiduje się, że jej górny taras będzie dostępny za pomocą wind z holu wejściowego usytuowanego w poziomie terenu. Niezależnie, od strony wschodniej zaprojektowano ogólnodostępne kaskadowe tarasy, z których będzie można obserwować otwarte morze, baseny portowe oraz całe założenie głównej osi kompozycyjnej w kierunku śródmieścia. Uzupełnieniem funkcji budynku będą zaprojektowane w przyziemiu toalety ogólnodostępne oraz restauracje z tarasami widokowymi, na których zamontowane zostaną parawany osłaniające od wiatru, specjalnie opracowane na potrzeby konkursu. W architekturze wieży w sposób twórczy użyto środków stylistycznych charakterystycznych dla przedwojennego modernizmu gdyńskiego, uzupełniając je o elementy architektury żaglowej, w tym przypadku parawany w przyziemiu oraz panele membranowe na elewacji.



Wokół wieży zaprojektowano obejście. W pobliżu dawnej wieży obserwacyjnej WOP przewidziano otwartą przestrzeń dla widowni regat młodzieżowych rozgrywanych na akwencie, który z widoczną w tle sylwetką Kamiennej Góry tworzy arenę o niepowtarzalnym uroku.

Stylistyka

Posadzki

- główne ciągi piesze: historyczna kostka granitowa, płyty kamienne granitowe – szlifowane i piaskowane, różne odcienie szarości
- przestrzenie wypoczynku, tarasy: drewno pierwszej klasy odporności np. bangkirai, układane we wzór okrętowy
- ścieżki parkowe oraz w przestrzeni Wiatr i Woda: szuter naturalny, tłuczeń drobny w kolorze piaskowym
- ścieżki rowerowe: mieszanka mineralno-asfaltowa, mastyksowo-grysowa w kolorze jasnoszarym

Materiały architektoniczne

- tynki szlachetne cementowo-wapienne lub silikatowe w kolorze „gdyńskim” (jasnobeżowym)
- beton architektoniczny
- stal ocynkowana malowana proszkowo w kolorze jasnoszarym lub stal nierdzewna AISI 316L pokryta azotkiem tytanu w kolorze jasnoszarym
- membrany architektoniczne PTFE w kolorze bieli antycznej (płótna żaglowego)

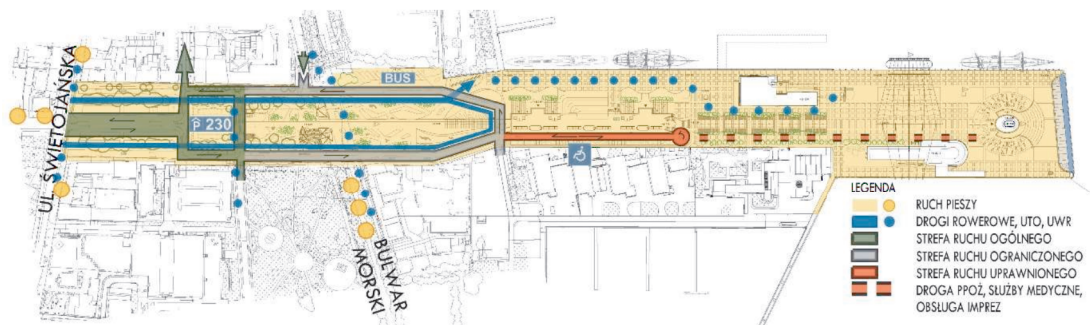
Zieleń

- zieleń wysoka: tamaryszek rozgałęziony „Pink Cascade”, głóg pośredni „Paul's Scarlet”, jabłoń 'Rudolph'
- zieleń niska: świdośliwa, ligustr pospolity, konwalie, trawa kortowa

Komunikacja

Niemal cały obszar opracowania jest strefą ruchu pieszego.

Ruch rowerowy UTO oraz UWR do nasady Pirsu odbywa się po wyznaczonych ścieżkach rowerowych. Na Molo Południowym ruch tych pojazdów został połączony z ruchem pieszym, aby tym sposobem ograniczyć ich prędkość poruszania się.



Ruch samochodowy został podzielony na 3 strefy:

- ruchu ogólnego, zakończoną parkingiem podziemnym dla samochodów osobowych zlokalizowanym na przedłużeniu ul. K. Borchardta;
- ruchu ograniczonego, do komunikacji zbiorowej i komunikacji miejskiej z parkingiem dla autokarów i postojem taksówek;
- ruchu uprawnionego, dla osób niepełnosprawnych, p.poż., służb porządkowych i medycznych, pracowników i obsługi imprez oraz budynków znajdujących się na Pirsie. Do gmachu Uniwersytetu Morskiego ruch po nawierzchni asfaltowej, dalej po posadzce placu. Miejsca parkingowe dla pracowników ograniczone do parkingu zaprojektowanego w podcieniu pawilonu wielofunkcyjnego.

Wprowadzono następujące zmiany w organizacji ruchu: zamknięto aleję Jana Pawła II dla ruchu ogólnego, ul. J. Waszyngtona jednokierunkowa w kier. południowym z nakazem skrętu w prawo na północnej jezdni Skweru Kościuszki, ul. S. Żeromskiego jednokierunkowa w kier. północnym.

Bibliografia:

Architektura i Budownictwo 1937, s. 43; H. Trammer rozprawa doktorska; A.K. Olszewski „Dzieje sztuki polskiej 1890-1980”; W. Czerwińska „Narodziny portu”; M. Sołtysik „Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego”; H. Chudziński „Domy, ludzie, architekt”; ims-institute.org; state.gov/bureaus-offices/bureau-of-overseas-buildings-operations/; stylowi.pl; madeinfoest.pl; pinterest.co.uk/melosua/; evolo.us/aeolus-acoustic-wind-pavilion-luke-jerram/

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	6 093
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych, w tym:	m ²	5 461
	- pawilon wielofunkcyjny		3 816
	- wieża widokowa		1 645
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych, w tym:	m ²	11 129
	- parking podziemny - 3 kondygnacje		8 181
	- centrum edukacyjno-rekreacyjne „Wiatr i Woda”		2 898
	- wieża widokowa		50
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	3 688
5.	Powierzchnia biologicznie czynna	m ²	20 081
6.	Powierzchnie utwardzone, w tym:	m ²	82 006
	- powierzchnie ruchu pieszego		67 246
	- powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów		12 695
	- inne utwardzone		2 065
7.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	352
8.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	13
9.	liczba miejsc postojowych dla rowerów / UTO	szt.	300/192

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	JEDN	LICZBA JEDNOSTEK W PROJEKCIE	PRZYJĘTA CENA JEDNOSTKOWA	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI ROBÓT
OBIEKTY KUBATUROWE (powierzchnia całkowita)	m ²	16 590		64 897 800
- pawilon wielofunkcyjny		3 816	5 000	19 080 000
- wieża widokowa		1 645	6 000	9 870 000
- centrum „Wiatr i Woda”		2 898	4 500	13 041 000
- parking podziemny		8 181	2 800	22 906 800
SCENA Z ZADASZENIEM	szt.			12 500 000
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE	m ²	82 006		21 237 350
- kamienne		48 100	290	13 949 000
- drewniane		2 428	350	849 800
- szutrowe		16 718	220	3 677 960
- drogowe		12 698	180	2 285 640
- ścieżki rowerowe		2 065	230	474 950
ZIELEŃ				812 620
- niska i okrywowa	m ²	15 200	53	805 600
- wysoka	szt.	54	130	7 020

MAŁA ARCHITEKTURA	szk.			1 158 000
- ławki		120	480	57 600
- siedziska na Placu Miejskim		10x20mb	320	64 000
- zadaszenia parasolowe na Palcu Miejskim		15	25 000	375 000
- zadaszenia żaglowe na Pawilonie		44	5 000	220 000
- osłony żaglowe przy wieży widokowej		49	2 200	107 800
- urządzenia edukacyjne „Wiatr i Woda”		20	12 000	240 000
- stojaki na rowery		60	1 200	72 000
- stojaki UTO		12	1 800	21 600
OPRAWY OŚWIETLENIOWE	szk.			788 960
- parkowe		314	2 040	640 560
- uliczne		40	3 710	148 400
SIECI usunięcie kolizji	mb	325	950	308 750
RAZEM				101 703 480
INNE rezerwa ~5%				5 000 000
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				105 000 000
ŁĄCZNY KOSZT BEZ PODZIEMNEJ CZĘŚCI CENTRUM „WIATR I WODA”				92 000 000