

**PIRS 115**

## CZEŚĆ OPISOWA

### główne elementy opracowania;

- MOLO aleja spacerowa w osi kompozycyjnej całego założenia zakończona platformą widokową
- zespół pawilonów w parterowej części moło
- zespół trybun jako atrakcyjnych miejsc spotkań wśród zieleni ozdobnej
- bliźniacze skwery w południowej części
- plac centralny z pawilonem mieszczącym, miejskie biuro informacji turystycznej oraz kawiarnie
- plac skwer / kwadratowy z fontanną, kolejny prostokątny z posadzkowa instalacja świetlną
- zabudowa przy nadbrzeżu pomorskim
- plac na zakończeniu moło z **instalacją artystyczną organy morskie** generującą muzykę za pomocą siły wiatru poruszającej turbiny o różnej wielkości i kształcie

### idea

Starano się uzyskać różnorodną przestrzeń o bogatym programie, podkreślającą tożsamości Gdyni jako miasta silnie związanego z morzem. Po przez przyjęcie dla architektury estetyki marynistycznej oraz wprowadzenie charakterystycznego elementu moło zakończonego platformą widokową, jako główny element kompozycyjny kontynuujący istniejący ład przestrzenny, który zapewnia czytelną percepcję projektowanej przestrzeni.



Główna trasa spacerowa w kierunku można ma w swoje formie przypominać moło, pomost wysunięty w morze, w tym przypadku pomost skąpany w zieleni, przy którym zacumowane są budynki przypominające kadłuby statków.



Aby uzyskać powyższy charakter dla tego elementu przewidziano wertykalny układ nawierzchni, wyniesiono część trasy spacerowej nad wysokości nadbrzeża Pomorskiego, uzyskując efekt przebywania na pomoście, znajdującego się nad poziomem morza. Całość kończy się platformą widokową, z której roztacza się szeroka panorama. Dodatkowo dodano zejścia na niższy poziom w formie trybun, są to

atrakcyjne miejsca spotkań wśród zieleni ozdobnej. Przy projektowaniu elementów zagospodarowania zrezygnowano z kątów prostych na rzecz płynnych kształtów wzmacniających efekt nawiązania do marynistyki oraz zapewnia to zawarcie w zagospodarowaniu dynamicznego pierwiastka nawiązującego do ducha przestrzeni bezpośrednio nadmorskiej jak miejsca zmiennego, w ciągłym ruchu.

Przedstawiona kompozycja ładu przestrzennego w koncepcji oraz rozplanowanie funkcji przewiduje dowiązanie się do otaczającej przestrzeni po przez kontynuację istniejących ciągów pieszych, osi kompozycyjnych oraz zaproponowanie nowych rozwiązań funkcjonalno-użytkowych adekwatnych dla projektowanej przestrzeni, tak aby równomiernie rozlokować atrakcje oraz zapewnić bogaty program funkcjonalny. Proponuje się jasny podział na strefy, wprowadzenie wspólnych elementów sposobu kształtowania ładu przestrzennego dla całego opracowania.

### **molo**

Główna aleja spacerowa zaczyna się na wysokości ul. Świętojańskiej i biegnie w linii prostej do samego nadbrzeża wyjściowego. W południowej części opracowania proponuje się zmianę w organizacji ruchu drogowego na rzecz dwóch równoległych jezdni, przedzielonych centralną aleją spacerową, flankowaną szpalerami. Zdecydowano się na likwidację parkingów bezpośrednio przy linii zabudowy, na rzecz stanowisk przy jezdni. Przeciwnie skwery zostały podzielone klombami i rabatami tak aby zachować istniejący drzewostan, w ten sposób zyskano nieregularny przebieg tras pieszych zapewniając bardziej kameralny charakter skweru Kościuszki. W tej części zlokalizowano zatokę dla komunikacji miejskiej bezpośrednio przy molo, ogólny układ przekształcenia komunikacji ma zapewnić wygodne poruszanie się pieszych na całej długości zagospodarowania. Zlikwidowano szerokie jezdnie na rzecz zdublowanych pasów ruchu, aby zmniejszyć przytłaczający efekt dominacji ruchu aut w tym miejscu. Wprowadzono podwójne skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną tak aby zapewnić bezpieczne przejście przez jezdnie na wysokości ul. Stefana Żeromskiego, przejścia dla pieszych kierują na główny centralny plac oraz przedzielone są dla bezpieczeństwa wyspami. Ten układ ulic pozwala na czasowe wyłączenie z ruchu części jezdni np. w trakcie imprez okolicznościowych, z zachowaniem częściowej przejezdności przez tą część miasta.



Główny plac z przynależnym pawilonem to elastyczna przestrzeń miejska, okalana szpalerami drzew i zespołem zieleńców, w tym miejscu przewidziano obszerny parking podziemny, docierając autem w to miejsce, pieszy zostawia auto w parkingu, następnie dostaje się na plac i bezkolizyjnie może się poruszać się główna aleją spacerową aż do zakończenia molo. Między tenarami nadbrzeży a centralnym placem,

przewidziano dwa pomniejsze place, pierwszy na planie kwadratu na wysokości trasy spacerowej wzdłuż dłuższego boku parku Rady Europy mieści fontannę posadzkową w formie zespołu dysz, drugi na planie prostokąta w swoim obrębie przewiduje posadzkową instalację świetlną, taki podział zapewnia atrakcyjną przestrzeń za dnia (fontanna) oraz po zmroku (pokazy świetlne).

Dalej na wysokości istniejącej galerii handlowej, przewidziano kolejny parking podziemny, przy trasie spacerowej umieszczono podwójne zejście do parkingu, na wysokości nadbrzeża molo wznosi się na docelowy poziom, pozwalając umieścić pod trasą spacerową zespół pawilonów mieszczący gastronomię, sklepy z pamiątkami, lokale usługowe, wydzielono 20 odrębnych lokali. Zaplecze parkingowe dla tego zespołu znajduje się w garażu podziemnym na wysokości galerii handlowej, zostawiając tam auto użytkownik jest kierowany do pierwszego pawilonu na poziomie 0, mieszczącego punkt informacji turystycznej, w kierunku wyjścia na poziom parteru. Każdemu pawilonowi towarzyszy trybuna jako wejście na górny poziom mola za pomocą podwójnej rampy bądź schodów między siedziskami.



Takie rozwiązanie porządkuje dzisiejszy nieład w rozmieszczeniu punktów gastronomicznych i usługowych w obrębie pirsu. Molo ze swą główną trasą spacerową oraz dolnym przebiegiem ciągów po obu stronach zespołu pawilonu kieruje pieszych do głównego placu na zakończeniu pirsu z platformą widokową. Plac ten na planie prostokąta okalają zieleńce, równoległe do nadbrzeża w formie nasypów tak żeby chronić przed wiatrem. W połączeniu z proponowanymi nasadzeniami ma to zapewnić większy komfort i ochronę przed wiatrem. Przewidziano korektę w lokalizacji istniejących pomników w tym miejscu.

## **zieleń**

Bardzo istotnym elementem koncepcji jest zieleń pozwalająca podkreślić główny pomysł na przekształcenie istniejącej przestrzeni oraz w proponowanej formie zapewnia bardziej przyjazny charakter miejsca. Projekt nawiązuje do charakteru flory nadmorskiej poprzez dobór gatunkowy oraz sposób ułożenia zieleni w przestrzeni. Starano się zapewnić wrażenie wdzierania się roślinności do centrum projektowanych przestrzeni jak to ma miejsce w krajobrazie nadmorskim przy zabieraniu przez lasy wydmy lub na odwrót. W zagospodarowaniu w obrębie ciągów pieszych oraz placów pojawiają się nieregularnie skupiska traw oraz zieleńce w różnym kształcie i wielkości.



Dla miejsc odpoczynku / rabat przy alejach spacerowych i proponuje się nasadzenia w formie skupisk z: Piaskownica zwyczajna (*Ammophila arenaria* L.), Wydmuchrzyca zwyczajna), Kostrzewa sina (*Festuca glauca*), Kostrzewa miotlasta (*Festuca scoparia*) lub Tatarak trawiasty (*Acorus gramineus*).

Dla części klombów zaprojektowano wysokie trawy ozdobne, posadzone przy trasach spacerowych na piaszczystym podłożu – miskant chiński i trzęślica trzcinowata oraz krzewy jałowca rozestlanego, bylin i roślin jednorocznych – kwietniki z tawułki japońskiej, jałowca bułgarskiego, żurawki drobnokwiatowej, aksamitki i szalwi błyszczącej.

W miejscach nowych szpalerów oraz uzupełnień proponuje się nasadzić brzoze omszoną - *Betula pubescens*, brzoze brodawkowatą - *Betula pendula*, oraz topole amerykańską. Natomiast w centralnej części przewidziano nieregularny szpaler z miłorzębu dwudzielnego.

### **otwarcia widokowe**

Najważniejsze otwarcia widokowe w koncepcji wyegzekwowano w obrębie pirsu na;

- Marine przy nadbrzeżu Beniowskiego po przez propozycje przebudowy części istniejących budynków, otwierając przestrzeń między zabudową na rzecz otwartych skwerów, tak aby zapewnić wgląd oraz przejście w kierunku mariny. Proponuje się też zagospodarować płaskie dachy na rzecz częściowo zadaszonych obszernych tarasów. W ramach koncepcji do budynków dodano na poziomie piętra wspólną kładkę, umożliwiającą połączenie funkcjonalne górnych tarasów z poziomem alei spacerowej bez ingerencji we wnętrze istniejącej zabudowy.

-Basen I Prezydenta zachowując w proponowanej zabudowie szerokie przejścia między parterami w kierunku nadbrzeża oraz wspólny obszerny taras.

Natomiast wyniesione molo na całej swej długości zapewnia spacerującym atrakcyjne widoki, ważnym atutem koncepcji jest platforma widokowa, którą poprzedza zejście na poziom placu co umożliwi nieskrępowane poruszanie się w obrębie projektowanej przestrzeni.

## **główna os**

Kompozycja przedstawionego zagospodarowania opiera się na głównej osi, podkreślając ją w swoim układzie i przebiegu głównego elementu jakim jest molo. Usunięto pozostałą mniejszą zabudowę (pawilony) o małym gabarycie, w zamian przewidziano zespół pawilonów zapewniając równomierne rozlokowanie dodatkowych funkcji. Trybuny oraz przejścia zapewniają swobodne poruszanie się między obiema stronami, wschodnia aleja prowadzi do głównego placu przy budynku oceanarium ja Główna aleja spacerowa w poziomie parterów.

## **bezpieczeństwo**

Nowe zagospodarowanie faworyzuje pieszego umieszczając centralnie główny trakt w kierunku zakończenia molo, wprowadzono korektę układu komunikacji kołowej tak aby zachować możliwości przejazdu przez tę część miasta, proponuje się na wysokości ul. Stefana Żeromskiego wprowadzić na obu bliźniaczych skrzyżowaniach sygnalizację świetlną, tak aby można było bezpiecznie przejść w tym miejscu. Zsynchronizowana sygnalizacja przy zezwoleniu na ruch równoległy do mola umożliwi przejście pieszym w tym rejonie opracowania.

Na wysokości nadbrzeża Prezydenta ustala się dalszy wjazd tylko dla komunikacji zbiorczej / dostawy / pojazdów uprzywilejowanych, technicznych i porządkowych. Auta osobowe mogą dotrzeć do istniejącego parkingu terenowego między galerią handlową a nadbrzeżem, dalej obowiązuje ograniczenie wjazdu. W tym miejscu przewidziano wjazd i wyjazd do parkingu podziemnego oraz możliwość zawrócenia. W obrębie całego pirsu zastosowano zasady ruchu dla pieszo jezdni oraz ujednolicono nawierzchnie bez wyraźnego oznaczenia jezdni z wyjątkiem części pieszo jezdni przy nadbrzeżu Pomorskim, ze względu na duży ruch pieszy w kierunku miejsc ekspozycji statków.

---

**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 <sup>2</sup>	6275
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych	m <sup>2</sup>	6040
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych	m <sup>2</sup>	8355
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m <sup>2</sup>	5400
5.	Powierzchnia biologicznie czynna	m <sup>2</sup>	22 000
6.	Powierzchnie utwardzone	m <sup>2</sup>	79743
7.	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m <sup>2</sup>	41043
8.	powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów	m <sup>2</sup>	10375
9.	inne utwardzone	m <sup>2</sup>	28325
10.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	440
11.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	14
12.	liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO	szt.	8 parkingów łącznie 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:

GŁÓWNE GRUPY ROBÓT ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PROJEKTU	JEDNOSTKA MIARY	LICZBA JEDNOSTEK W PROJEKCIE	PRZYJĘTA CENA JEDNOSTKOWA	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI ROBÓT
OBIEKTY KUBATUROWE (powierzchnia całkowita)	m <sup>2</sup>	12315	4900	60 343 500
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE	m <sup>2</sup>	79743	170	13 556 310
ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA	m <sup>2</sup>	22 000	150	3 300 300
ZIELEŃ WYSOKA	szt.	200	800	160 000
MAŁA ARCHITEKTURA (w tym meble uliczne)	mb	500	260	2 150 000
SIECI (usunięcie kolizji)				3 750 00
INNE		-	-	8 500 000
dokumentacja		-	-	1 240 000
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				89 625 110