

**PIRS 116**

# GDYNIA CODZIENNIE

## 1. IDEA

Gdynia funkcjonuje w powszechnej świadomości ludzi jako perła modernizmu, ikona nowoczesności, a zawdzięcza to spójnej modernistycznej architekturze, która powstała w jednym okresie jako inicjatywa prywatnych inwestorów. Nowoczesność gdyńskiej architektury nie szła w parze z urbanistyką centralnej przestrzeni miejskiej, która zatrzymała się na osiowych XIX-wiecznych założeniach i zostaje w tyle do dziś. By to nadrobić współczesna Gdynia musi stawiać na stałą i dynamiczną zmianę, nieustanną redefinicję status quo. Tworzyć przestrzeń publiczną, która jest elastyczna, odporna, zielona i przyjazna, traktować miasto jako "dzieło otwarte".

GDYNIA CODZIENNIE to projekt, który za najważniejszych użytkowników przestrzeni publicznej uznaje mieszkańców i to ich komfortowi podporządkowuje wiele decyzji. To projekt, który zakłada możliwie dużą elastyczność i wielofunkcyjność, ale nie kosztem codzienności ludzi, którzy będą korzystać z tej przestrzeni najczęściej. Żywotność wydaje się być ważniejsza niż kompozycja i otwarcia widokowe, szczególnie w miejscu, w które w tym momencie jest uznawane za puste i nieprzyjazne. By to osiągnąć stawiamy przede wszystkim na deformalizację, zmiękczone formy i dużo zieleni, którą można deptać. Radykalnie zmieniamy układ komunikacyjny, dzięki czemu zyskujemy dużo przestrzeni i niemal niezakłócony ruch pieszo-rowerowy przez całą długość założenia. Zachowujemy drobny handel i charakterystyczne nadmorskie budki z goframi, ale przenosimy je do bardziej uporządkowanej przestrzeni hali gastronomiczno-targowej. W naszej wizji Pirs przyszłości wreszcie odzwierciedla nowoczesne aspiracje miasta do bycia otwartym, ekologicznym, przyjaznym dla mieszkańców i atrakcyjnym dla turystów.

## 2. OPIS ROZWIĄZAŃ KOMUNIKACYJNYCH I FUNKCJONALNYCH

Punktem wyjścia do stworzenia koncepcji urbanistyczno-architektonicznej były decyzje dotyczące rozwiązań komunikacyjnych, które wpłynęły na znaczne powiększenie dostępnej dla pieszych przestrzeni publicznej oraz zmianę jej funkcjonalności i charakteru. Zamknięcie skrzyżowania ulicy Świętojańskiej ze Skwerem Kościuszki oraz zmiana organizacji ruchu z pętli komunikacyjnej na dwukierunkowy dojazd po południowej stronie placu dały szansę na niemal niezakłócony ruch pieszy na całej długości założenia. Prymat ruchu pieszo-rowerowego nad samochodowym wynika z rekreacyjnego, nie tranzytowego charakteru projektowanej przestrzeni, przy zachowaniu niezbędnego dojazdu dla użytkowników Klubu Żeglarskiego, studentów i wykładowców Uniwersytetu Morskiego, pracowników Akwarium Gdyńskiego, lokali handlowych i gastronomicznych oraz wszelkich dostaw.

Projektowane założenie urbanistyczne to sekwencja przestrzeni o różnych funkcjach, które oscylują wokół centralnej osi widokowej otwierającej się na morze. Skala założenia oraz jego linearność wymagały działań, które urozmaiciłyby jego repetytywność, stąd decyzja o fragmentarycznych zakrzywieniach osi, które powiększają przestrzeń przy bardziej atrakcyjnych funkcjonalnie przestrzeniach. Odejście od ortogonalnego rysunku posadzki w stronę zmiękczonego kształtów nadało przestrzeni przyjaznego, mniej formalnego charakteru.

W projekcie znalazły się trzy zespoły obiektów kubaturowych oraz przestrzenie mono- i wielofunkcyjne, a całość można podzielić na cztery strefy. Pierwsza strefa to skwer, pawilony oraz plac miejski, o najbardziej uporządkowanym, miejskim charakterze. Skwer znajdujący się wzdłuż ulicy Świętojańskiej to przystanek, miejsce odpoczynku dla przechodniów z podestami do siedzenia oraz podświetlaną fontanną.

Pawilony stanowią swoistą bramę wprowadzającą do kolejnych elementów założenia coraz bardziej oddalonych od intensywnego ruchu ulicznego. W pawilonach toczy się codzienne miejskie życie - w pawilonie kawiarnianym można spotkać się ze znajomymi, a w wystawowym popracować w ramach co-workingu, wysłuchać wykładu czy zobaczyć wystawę. Plac miejski wydzielony kubaturami pawilonów to przestrzeń wielofunkcyjna. Na co dzień zaaranżowana mobilnymi meblami miejskimi, w razie potrzeby zmienia się w kino letnie, jarmark świąteczny czy miejsce demonstracji.

Kolejną strefą projektowanego założenia jest park, który stanowi kontynuację istniejącego Parku Rady Europy. Park to strefa rekreacyjna, sprzyjająca zabawie i odpoczynkowi. Znajduje się tam plac zabaw, polanka na pikniki i zajęcia jogi oraz zazieleniony plac wokół fontanny. Dla zwiększenia komfortu korzystania z przestrzeni parku, jego obrzeża zostały dodatkowo wydzielone od ciągów komunikacyjnych przez gęste nasadzenia zieleni niskiej oraz miejscowo pojawiające się pagórki. Niewielkie zmiany ukształtowania terenu nie tylko wydzielają wnętrze urbanistyczne parku, stają się również naturalnym meblem miejskim na którym można usiąść lub położyć się.

Trzecia część założenia to okolica hal gastronomiczno-targowych, które są próbą uporządkowania dotychczas rozproszonej funkcji handlowej. Możliwość zakupu pamiątki czy gofra została rozbudowana o obszerną całoroczną salę konsumpcyjną i miejsce na imprezy. Hale otwierają się zarówno na północny deptak wzdłuż ORP "Błyskawicy" i "Daru Pomorza" jak i na południową zazielenioną strefę spajając oba ciągi piesze.

Przestrzeń wokół hali wspiera jej wielofunkcyjność i służy jako plac na targ staroci, jak i dodatkową strefę taneczną w czasie nocnej imprezy. Gastronomiczno-targową przestrzeń zamyka "Róża Wiatrów", w której mieści się restauracja z widokiem na morze.

Ostatnia strefa założenia to Molo Południowe, które zyskało nieco więcej zieleni i stanowi sporą otwartą przestrzeń gotową na organizację uroczystości państwowych oraz imprez masowych. Na co dzień na molo znajdują się mobilne meble miejskie i sznury lampek nadające przestrzeni bardziej kameralnego charakteru. Elementem zamykającym kompozycyjnie całe założenie jest taras widokowy z drewnianymi podestami do siedzenia, leżenia, jeżdżenia na deskorolce.

Wybrane funkcje wspiera spójna kolekcja mebli miejskich, w których skład wchodzi latarnie, ławki podłużne jednostronne i dwustronne, ławki w formie okręgów, misy z wodą, kosze na śmieci mieszane i do recyklingu oraz stojaki na rowery.

Bardzo istotnym elementem projektu było wprowadzenie jak największej ilości zieleni, która poprawiłaby mikroklimat przestrzeni obecnie narażonej na nagrzewanie się w lecie i silne podmuchy wiatru. Duża powierzchnia nawierzchni przepuszczalnych, czyli trawnika i nawierzchni mineralnej, znacząco poprawia retencję placu i stanowi o jego lepszej odporności klimatycznej.

### 3. OPIS ROZWIĄZAŃ ARCHITEKTONICZNYCH

Propozycja zakłada realizację trzech zespołów obiektów kubaturowych na przestrzeni całego założenia urbanistycznego. Generalną zasadą przy projektowaniu była próba współczesnej interpretacji charakterystycznych form gdyńskiego modernizmu przy zachowaniu możliwie jak największej transparentności nowoprojektowanych brył.

Pierwsze obiekty stanowiące bramę dla całości projektu urbanistycznego to dwa pawilony - wystawowy z możliwością aranżacji na potrzeby wydarzeń kulturalnych oraz kawiarniany. Oba obiekty zaprojektowano w konstrukcji stalowej, która w zestawieniu ze szklaną elewacją zapewnia maksymalną ażurowość i całoroczne "przenikanie" się wewnątrz budynków z proponowanym miejskim placem. Pod pawilonem wystawowym zaprojektowano magazynową kondygnację podziemną.

W środkowej części projektu urbanistycznego zlokalizowana jest całoroczna hala gastronomiczno-targowa oraz otwarte targowisko. W obu budynkach zaprojektowano modułowe boksy gastronomiczne i handlowe dostępne zarówno z wnętrza hali jak i z poziomu deptaka, co nawiązuje do tradycyjnej typologii handlu ulicznego. W strefie gastronomicznej znajduje się duża przeszklona sala z antresolą, która zapewnia miejsce do siedzenia dla ok. 140 osób.

Strefa handlowa w ciągu dnia funkcjonuje jako hala targowa dla ok. 20 niezależnych wystawców, natomiast w nocy po zamknięciu boksów i likwidacji stoisk stanowi przedłużenie części gastronomicznej o miejsce do tańca lub przestrzeń na imprezy zamknięte. Hale zaprojektowano w konstrukcji stalowej, z dużą ilością przeszkleń, górna część elewacji pokryta jest półprzezroczystymi panelami poliwęglanowymi. Pod halą całoroczną zaprojektowano kondygnację podziemną o funkcji technicznej i magazynowej.

Ostatni obiekt kubaturowy to zwieńczenie założenia urbanistycznego w formie tarasu widokowego na końcu Mola Południowego. Taras na konstrukcji stalowej z otwartym przyziemiem nie stanowi bariery widokowej, daje natomiast możliwość obserwacji zarówno morza jak i całego założenia z innej perspektywy. Dostęp na piętro zapewnia klatka schodowa z windą zamknięte w masywnej walcowatej bryle. Mocno wydłużona horyzontalna forma tarasu stanowi atrakcyjne uzupełnienie kompozycyjne dla pomnika "Żagle" i upamiętniającego Josepha Conrada.

**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:



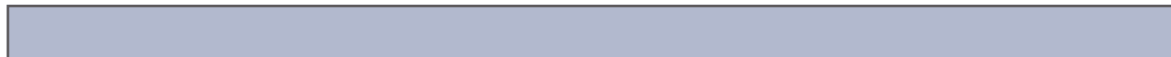
W przedstawionej pracy zaprojektowano:

| L.p. | Charakterystyczne wielkości proponowane w projekcie  | jednostki      | wielkość |
|------|--|----------------|----------|
| 1.   | Powierzchnia zabudowy  | m <sup>2</sup> | 1814     |
| 2.   | Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych   | m <sup>2</sup> | 5858     |
| 3.   | Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych   | m <sup>2</sup> | 1930     |
| 4.   | Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.) | m <sup>2</sup> | 1649     |
| 5.   | Powierzchnia biologicznie czynna   | m <sup>2</sup> | 24 358   |
| 6.   | Powierzchnie utwardzone  | m <sup>2</sup> | 75 809   |
| 7.   | w tym: powierzchnie ruchu pieszego   | m <sup>2</sup> | 62 432   |
| 8.   | powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów  | m <sup>2</sup> | 11 090   |
| 9.   | inne utwardzone  | m <sup>2</sup> | 2287     |
| 10.  | liczba miejsc postojowych dla samochodów   | szt.           | 155      |
| 11.  | liczba miejsc postojowych dla autokarów  | szt.           | 0        |
| 12.  | liczba miejsc postojowych dla rowerów i UTO  | szt.           | 276      |



**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>  | 7 788                        | 8 000                     | 62 304 000                        |
| NAWIERZCHNIE UTWARDZONE                                 | m <sup>2</sup>  | 64 719                       | 400                       | 25 887 600                        |
| ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA                                 | m <sup>2</sup>  | 24 358                       | 50                        | 1 217 900                         |
| ZIELEŃ WYSOKA   | szt.            | 380                          | 5000                      | 1 900 000                         |
| MAŁA ARCHITEKTURA (w tym meble uliczne)                 |                 |                              |                           | 4 385 000                         |
| SIECI (usunięcie kolizji)                               |                 |                              |                           | 500 000                           |
| INNE  |                 |                              |                           |                                   |
| USUNIĘCIE ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWY W KOLIZJI Z PROJEKTOWANĄ | m <sup>3</sup>  | 3 500                        | 100                       | 350 000                           |
| ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU             |                 |                              |                           | 96 894 500                        |