

PIRS 107

1. Problematyka i główne założenia idei projektowej

Obszar objęty opracowaniem znajduje się w kluczowej lokalizacji dla miasta Gdyni. Główna oś kompozycyjna jest pewnego rodzaju sercem sieci powiązań w centralnej strukturze miejskiej, co przyczynia się do ogromnego potencjału miejsca. Wiodące założenia projektowe wynikają z potrzeby wzmocnienia tożsamości miejsca i znaczenia przestrzeni publicznej w odbiorze nie tylko odwiedzających miasto, ale także mieszkańców w ich codziennym życiu. Istotnym zabiegiem jest aktywizacja przestrzeni nadwodnych poza sezonem letnim oraz odkrycie terenu w nowy sposób, niosący za sobą wiele różnorodnych wartości. Reprezentując przy tym, jednocześnie wysokie walory estetyczne, techniczne, funkcjonalne, społeczne, ekologiczne i edukacyjne. Koncepcja opiera się na działaniach w skali mikro i makro, które sprawią, że założenie jest potraktowane od ogółu do szczegółu w sposób holistyczny. W sposób dbający o najmniejsze potrzeby różnorodnych grup społecznych, poprzez stworzenie nowej wizytówki miasta Gdyni, a także dbający o potrzeby nowoczesnego miasta przyszłości, wynikających ze zmian klimatycznych.

Założeniem jest stworzenie przestrzeni przyjaznej, bezpiecznej i dostępnej dla wszystkich, niezależnie od wieku i aktualnych potrzeb. Przestrzeni wielofunkcyjnej, która będzie maksymalnie wykorzystana, niezależnie od pory roku. Przestrzeni, która wzmocni odczuwanie nadmorskiego charakteru miasta i maksymalnie podkreśli jej atuty i historię, a także wykorzysta piękno zastane.

W obliczu aktualnych potrzeb, założeniem jest maksymalne zazielenienie pirsu, który stworzy nową sylwetkę miasta w kierunku lądu. Nowa, zielona wizytówka Gdyni będzie mogła reprezentować istotę potrzeby zieleni w miastach i to jak ważna jest korelacja pomiędzy człowiekiem, architekturą, zielenią, oraz wodą.

2. Koncepcja projektowa

- *Rozwiązania urbanistyczne*

Kierunki projektowe

Bardzo ważnym aspektem koncepcji jest szacunek do pomnika historii, jakim jest układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni. Zachowanie głównej osi kompozycyjnej, która prowadzi nas do styku miasta z morzem oraz podkreślenie unikatowego, modernistycznego charakteru są priorytetowe dla koncepcji projektowej przy jednoczesnym nadaniu świeżości rozwiązaniom przestrzennym, które rozwiążą aktualne problemy i poprawią jakość i komfort przebywania w tej przestrzeni.

Nowy charakter terenu projektowego zakłada spójność dla całości założenia - od ul. Świętojańskiej, aż do Nabrzeża Wejściowego. Spójność ta została uzyskana poprzez nową logiczną sieć komunikacyjną ze zniwelowanymi barierami, a także poprzez nowe ukształtowanie terenu, które daje możliwość obserwacji przestrzeni z zupełnie nowej perspektywy. Pomaga to podkreślić i wydobyć atuty głównych punktów obserwacyjnych i otworzyć możliwość na stworzenie nowych atrakcji, które staną się atraktorami przyciągającymi użytkowników na całym terenie projektowym.

Zróznicowanie wysokości w różnych miejscach założenia stanowi pewnego rodzaju prowadzenie użytkowników od samego wejścia na Skwer Kościuszki, aż do jego końca i wspomaga ich ciekawość i chęć do przebywania i poznawania tej przestrzeni na nowo. Zniwelowanie monotoności i jednopoziomowości terenu było umotywowane poprzez stworzenie przestrzeni, częściowo chroniącej przed wiatrem i uzyskanie wielopłaszczyznowości będącej podstawą pod nowe zagospodarowanie terenu.

Grid przestrzenny, jako łącznik zieleni i przestrzeni publicznych

Nowa koncepcja zakłada zachowanie istotnych ciągów komunikacyjnych oraz podkreślenie ważnych dla miasta osi i otwarcie widokowych, a także wpisanie się w jego kontekst. Natomiast w celu odświeżenia układu kompozycyjnego został zaprojektowany pewnego rodzaju grid przestrzenny. Siatka nałożona na obszar opracowania nadała oryginalnego charakteru całej przestrzeni. Jego prosty układ nie tylko ma na celu wyznaczać układ ścieżek, natomiast ma być on również widoczny w przestrzeni, jako element wzbogacający, na którego przecięciach mogą pojawić się niekiedy istotne elementy zagospodarowania przestrzennego. Ich celem jest podwyższenie komfortu i poprawa samopoczucia użytkowników tego miejsca. Wyznaczona siatka działa też na zasadzie mniejszych osi widokowych wśród gęstej zieleni.

Inspiracją do pomysłu był projekt szwajcarskiego architekta Bernarda Tschumi na pomysł aranżacji parku de la Villette w Paryżu z 1982 roku. Projekt miał na celu rewitalizację rozległego terenu, gdzie na każdym z trzydziestu pięciu węzłów zlokalizował jeden obiekt. Każda z form była trochę inna, natomiast swoim czerwonym kolorem tworzyły spójną całość i dawały poczucie miejsca i odnalezienia się w tak dużej przestrzeni. Co ciekawe, obiekty nie miały zdefiniowanej funkcji. Dopiero użytkownicy parku, w zależności od potrzeby tworzyli w każdym z nich aktywność, na którą było aktualnie zapotrzebowanie.

Natomiast w Gdyni nałożona siatka urbanistyczna będzie miała za zadanie również pokazać intensywność projektowanej łąki miejskiej i gradientowe nasycenie zielenią, tworząc nową jakość przestrzeni miejskiej. Dodatkowo sprawiając przy tym wrażenie jedności i spójności całej przestrzeni.

Powiązania wodne

Koncepcja zakłada wprowadzenie niebieskiej osi łączącej dwie przestrzenie o charakterze wodnym (fontanny miejskiej wraz z zaprojektowanym kołem wodnym z basenem / lodowiskiem na końcu pirsu. Woda w postaci osi wzmacnia rolę głównej osi kompozycyjnej i działa w sposób prowadzący użytkowników, a także daje poczucie ciągłego obcowania z wodą.

- *Rozwiązania komunikacyjne*

Komunikacja kołowa

Komunikacja kołowa została ograniczona do niezbędnego minimum, zapewniając podstawową obsługę terenu w ramach dostaw, dojazdów do budynków oraz dróg pożarowych. Ruch kołowy został zaplanowany do wysokości Nabrzeża Prezydenta ze względu na dojazd do Nabrzeża Beniowskiego i obsługi portu, Oceanarium oraz Uniwersytetu Morskiego. Została tam zaprojektowana rampa, która redukuje różnicę terenu i pozwala na dojazd do Akwarium Gdyńskiego.

Od skrzyżowania przy Nabrzeżu Prezydenta w stronę Nabrzeża Wejściowego komunikacja kołowa została wykluczona, z wyłączeniem samochodów dostawczych oraz pojazdów uprzywilejowanych, czy też potrzebnych do organizacji różnego rodzaju wydarzeń. Dostęp jest obecny od strony północnej przez Nabrzeże Pomorskie oraz oś Alei Jana Pawła II.

Nawierzchnie tych pasów zostały zaprojektowane z myślą o priorytetowym ruchu pieszym, który będzie obowiązywał na większości terenu projektowego, dając poczucie użytkownikom bezpiecznego, spacerowego ciągu pieszego i odróżnieniu od ciągów komunikacji kołowej.

Wyeliminowane pasy techniczne od północnej i południowej strony Alei Jana Pawła II pozwoliły na zlikwidowanie bariery pomiędzy przestrzenią nabrzeżną przy okrętach, która bezpośrednio przenika się z zaprojektowanym terenem zielonym, tworząc spójną część rekreacyjną i pozwalając bez trudu przedostać się do południowej części założenia.

Komunikacja piesza i rowerowa, jako priorytet

Projekt zakłada traktowanie ruchu pieszego, jako priorytetowego ze względu na dostosowanie całego założenia do skali człowieka i minimalizację istniejących barier komunikacyjnych. Usunięcie większości miejsc parkingowych pozwoliłoby na swobodne poruszanie się wzdłuż Al. Jana Pawła II, po jej północnej i południowej stronie. Zaproponowano również poszerzenie ciągu pieszego od strony południowej poprzez usunięcie tymczasowej zabudowy handlowej i udostępnienie najść na łączniki między budynkami Yacht Klubu. Zaproponowano odnowienie obiektów i stworzenie tarasów widokowych na przestrzeń portową na dwóch skrajnych łącznikach z dostępem od głównej Alei. Propozycja na środkowy łącznik to jego likwidacja w zamian stworzenia zejścia do terenu portowego. Stanowi to spójne połączenie z przestrzenią Nabrzeża Pomorskiego, poprzez główną oś założenia, przestrzeń zieloną, aż do przestrzeni żeglarskiej w kierunku plaży miejskiej.

Koncepcja likwidacji substandardowej zabudowy pomogła również w poszerzeniu ciągu pieszego od strony plaży miejskiej wychodzącego na główną Aleję. Jest to rozwiązanie dla obecnego tam wychodzenia bezpośrednio na skrzyżowanie i umożliwiające płynne przejście do zielonej przestrzeni publicznej.

Teren projektowy został wyposażony w oddzielone ścieżki rowerowe z dostępem do całości założenia, dbając o bezpieczeństwo i zmniejszenie kolizji. Zostały również zaprojektowane liczne punkty naprawcze wraz ze stojakami rowerowymi wpisującymi się w nowoczesny charakter miejsca.

Parking podziemny

Założeniem jest likwidacja i minimalizacja postojowych miejsc parkingowych na rzecz parkingu podziemnego z wjazdem z głównej Alei Jana Pawła II na wysokości Nabrzeża Prezydenta. Biorąc pod uwagę zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w tym rejonie zapewniono parking pod powierzchnią terenu od powyższego skrzyżowania, aż do wysokości "Róży wiatrów".

Zaparkowane samochody zakłócają odbiór przestrzeni ze względu na przysłanianie i ograniczenie widoku, a także przez brak swobodnego przejścia i płynności ruchu pieszego na terenie projektowym, w szczególności w kierunku północno - południowym.

- *Rozwiązania architektoniczne*

Strefa fontanny miejskiej - Koło wodne

W celu urozmaicenia przestrzeni znajdującej się przed nowo planowaną inwestycją Gdynia Waterfront został zaproponowany obiekt architektoniczny w postaci koła otaczającego istniejącą fontannę miejską, tworząc pewnego rodzaju "strefę wodną". Z perspektywy człowieka, w każdym miejscu wygląda ono nieco inaczej, dlatego może stanowić ciekawą atrakcję i propozycję dla zastanej przestrzeni publicznej. Obiekt wyprofilowano w sposób nie ingerujący w widok na głównej osi założenia. Jego forma nie zakłóca kompozycji przestrzennej ze względu na obniżenia w miejscach osi, co miało na celu jeszcze większe wzmocnienie ważności historycznego układu.

Natomiast w planie, swoim kształtem ma nawiązywać do pojawiających się już w przestrzeni miasta kołach, między innymi na przykład w pobliskim Parku Rady Europy, a także do powiązanego z nim ścieżką wodną koła w postaci projektowanego basenu / lodowiska. Jego kolor ma być spójny z charakterystyczną dla miasta bielą, a wypływająca z niego woda ma podkreślać jej istotną rolę w mieście.

Strefa Nabrzeża Pomorskiego przy okrętach

W miejscu istniejącego trawnika oraz pawilonów, pomiędzy Aleją Jana Pawła II, a Nabrzeżem Pomorskim została zaprojektowana przestrzeń, która ma na celu uwypuklenie jednostek marynistycznych oraz zapewnienie miejsc do ich obserwacji, z różnych perspektyw. W powyższym miejscu, w celu uzupełnienia funkcji ekspozycyjnej zaproponowano zlokalizowanie jednostki 47 metrowego okrętu podwodnego "Sokół", który został wycofany ze służby w Marynarce

Wojennej Kobbenów. Lokalizacja ta będzie dobrym miejscem na zrealizowanie projektu, który planuje miasto, a jego celem jest ekspozycja powyższej jednostki. Został on "zanurzony" w ulicy, w sposób jaki byłby zanurzony w wodzie. Zagłębienie, w którym się znajduje nawiązuje kształtem do profilu podłużnego okrętu. Stanowi on jednocześnie funkcję wystawienniczą z rampami, z których można obserwować okręt podwodny z wielu różnych wysokości, z możliwością zejścia w dół i obejrzenia obiektu od spodu. Inspiracją do formy umieszczenia okrętu podwodnego w ten sposób była historyczna forma hipodromu. Zagłębienie terenu zostało poszerzone również na boki, uzupełniając je w funkcję muzealno - wystawienniczą o tematyce morskiej. Cały zielony dok został wypełniony różnego rodzaju roślinnością, która zapewnia również dodatkową atrakcję w postaci ogrodu botanicznego oraz pełni funkcję edukacyjną.

Zielony dok z okrętem podwodnym spójnie łączy się i przenika z zaprojektowanym od strony południowej parkiem rekreacyjnym, który "rozlewa się" na dużą część całego założenia.

Strefa Nabrzeża Wejściowego, jako przestrzeń wielofunkcyjna

Projektując wielopłaszczyznowe zagospodarowanie terenu zaproponowano wpisanie w niego część obiektu zagłębionego poniżej powierzchni istniejącego terenu. Proponowana zabudowa i dopasowana do niej funkcja została zaprojektowana w sposób osłaniający przed wiatrem, który jest najbardziej uciążliwy właśnie na końcu pirsu. Proponowane ukształtowanie jest zwieńczeniem głównej osi kompozycyjnej, celowo obniżone, aby nie zasłaniać widoku na wodę. Układ kompozycyjny został wpisany w kwadrat, który dzięki swojej symetrii bardzo dobrze wpisuje się w prostolinijny i symetryczny charakter gdyński, a także pozwala na jego łatwe i logiczne użytkowanie.

Wiodącym założeniem proponowanej zabudowy była wielosezonowość. Zaproponowano więc, w centralnej części obiekt służyć aktywnościom miejskim, na które jest zapotrzebowanie w Gdyni. Latem byłby to otwarty basen, natomiast zimą lodowisko. Jego forma jest w kształcie koła, które koresponduje wraz z zaprojektowanym

kołem wodnym przy fontannach miejskich. Przestrzeń ta znajdowałaby się na poziomie wody, tak aby użytkownicy wyżej wymienionych atrakcji mogli z nich korzystać przy jednoczesnym, stałym kontakcie z widokiem na morze oraz gdyńskie klify znajdujące się od strony południowej. Byłyby to atrakcje przyciągające wielu użytkowników w to miejsce, a także zlikwidowałyby one problem dużej otwartej przestrzeni.

Całe założenie skupione jest na wykorzystaniu bardzo dobrych punktów obserwacyjnych, dlatego zaprojektowano tam przestrzenie, które zapewnią jeszcze bliższy kontakt z morzem i wzmocnią tożsamość miejsca. Od strony północnej zaproponowano obiekt kubaturowy z rampą, która prowadzi na platformę widokową na dachu i jest kontynuacją ciągu komunikacyjnego od Nabrzeża Pomorskiego. Dzięki temu, użytkownicy bardzo płynnie będą mogli przemieszczać się od jednej atrakcji do kolejnej. Wzniesienie terenu w tym miejscu pełni funkcję ochrony przed wiatrem, jako osłona, a także daje możliwość obserwacji z wyższego poziomu w kierunku Sea Towers oraz plaży miejskiej i całego nowego założenia.

W momencie, w którym użytkownicy nie będą korzystać z proponowanych funkcji basenu, czy lodowiska będą mogli korzystać z opisywanego budynku wielofunkcyjnego w celu schronienia się przed różnymi warunkami atmosferycznymi, czy skorzystania z ogólnodostępnych toalet miejskich, na które jest zapotrzebowanie w tej części miasta.

Natomiast, po stronie południowej zaproponowano okrągłe, kręcone zejście, nawiązujące swoją estetyką do gdyńskiego modernizmu. Pełni ono funkcję komunikacji od strony Akwariów Gdyńskich na poziom basenu / lodowiska do przestrzeni ogólnodostępnej. Znajdują się tam schodki, będące miejscem wypoczynkowym, obniżające się do poziomu lustra wody. Miejsce to mogłoby być wykorzystywane również, jako miejsce wystaw tymczasowych dla obiektów, które czasowo mogą być zalewane. Ma to na celu spowodowanie zwiększenia świadomości i ukazanie skutków nadchodzących zmian klimatycznych.

W przestrzeni założenia znajdują się aktualnie dwa pomniki, które uwzględniono w projekcie i zaproponowano im specjalne fundamenty, dzięki czemu będą one dodatkową formą atrakcji na basenie / lodowisku, a ich pierwotna lokalizacja nie ulegnie zmianie. Całość

projektu posiada niezbędne zaplecze (recepcja, szatnie, toalety itd.) do możliwego funkcjonowania zaproponowanych funkcji pod powierzchnią istniejącego terenu z bezpośrednim wyjściem do głównych atrakcji.

Scena koncertowa

Gdynia jest miastem, w którym odbywa się wiele wydarzeń o charakterze muzycznym, czy sportowym, dlatego bardzo ważnym elementem jest lokalizacja i zapewnienie odpowiedniej sceny koncertowej. Koncepcja zakłada zlokalizowanie jej na końcu pirsu oraz osi centralnej przed projektowanym basenem / lodowiskiem ze względu na napływ użytkowników od strony miasta. Idąc główną aleją uczestnicy będą mieli już na początku kontakt wzrokowy ze sceną i bocznymi telebimami, które będą mogli oglądać z wybranej przez siebie odległości. Jest to miejsce, w którym będzie łatwo o wydzielenie przestrzeni technicznej dla artystów lub osób występujących ze względu na prostokątne wydzielenie kubatury na zakończeniu Nabrzeża Wejściowego.

- *Rozwiązania zielone*

Miasto nowoczesne - zielony kierunek ku przyszłości

Jednym z głównych priorytetów projektowych jest maksymalne nasycenie terenu zielenią. Debetonoza i odzyskanie terenu pod miejską ławkę, nie tracąc przy tym przestrzeni i możliwości prawidłowego funkcjonowania wydarzeń zbiorowych, sportowych czy też koncertów. Założeniem projektowym było nie tylko wzbogacenie całej tkanki miejskiej w liczne przestrzenie publiczne i atrakcje, ale także przemianę, w której będzie można zauważyć zmianę zwykłego pirsu w pirs zielony, będący zielonym sercem Gdyni.

Nowe założenia projektowe mają iść w parze i zgodzie z naturą. Wskutek czego większość terenu projektowego została pokryta

“miejską łąką”, w której mogłyby znaleźć się elementy zielonej i niebieskiej infrastruktury towarzyszącej całemu założeniu.

Połączenie zieleni z wodą jest w tym projekcie integralne, nie tylko ze względu na lokalizację na styku lądu i morza, ale także poprzez możliwość rozwiązań parków retencyjnych czy też ogrodów deszczowych, a także stałej relacji i kontaktu z wodą użytkownika przebywającego w parku.

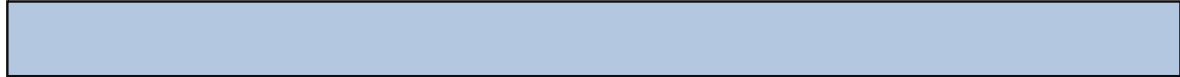
Priorytetowe było założenie, aby udowodnić, że w centrum miasta również może być miejsce na tereny zielone i że może stać się to jedną z najważniejszych cech tożsamości danej przestrzeni w mieście. Główna zielona oś kompozycyjna w Gdyni może również stać się pewnego rodzaju wizytówką, co niesie za sobą wiele korzyści edukacyjnych w małej i dużej skali. W większej, jako przykład zagospodarowania dla innych miast w kierunku lepszym dla środowiska i przyszłości. W mniejszej poprzez edukację użytkowników przestrzeni przy okazji korzystania z małej architektury ściśle połączonej z ekologicznymi rozwiązaniami.

Dodatkowo, projekt zakłada miejsca na wspólne działania partycypacyjne i integrujące przestrzenie wspólne w celu stworzenia miejsca dla mieszkańców, gdzie będą mogli poczuć przynależność do pewnej wspólnoty, jak i głęboką tożsamość ze swoim miastem.

Zaproponowany został duży park, w którym mogą pojawić się ogrody, będące pretekstem do wspólnego spędzania czasu i różnych aktywności czy też ogród botaniczny z możliwością prowadzenia różnego rodzaju warsztatów dla osób w każdym wieku. Zaprojektowano wiele miejsc wypoczynkowych w dzikiej zieleni pomiędzy kluczowymi atrakcjami na terenie Skweru Kościuszki, które poprawią samopoczucie jego użytkowników. Odwiedzający będą mieli możliwość nie tylko aktywnego spędzania czasu, ale także wybór wielu różnych miejsc do wypoczynku w tej przestrzeni. W tym celu zaprojektowano różnego rodzaju meble wielofunkcyjne czy obiekty sztuki przeplecione różnorodną zielenią dającą ukojenie użytkownikom, nieznacznie od pogody. Sama roślinność w dużej mierze jest całoroczna, a także została dobrana tak, aby w każdej porze roku tworzyć indywidualną scenerię i wyjątkową atmosferę.

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	8570
2.	Powierzchnia całkowita kondygnacji nadziemnych	m ²	4570
3.	Powierzchnia całkowita kondygnacji podziemnych	m ²	4000
4.	Powierzchnia użytkowa usług w przyziemiu, aktywnych strukturalnie (usługi bez biur, służby zdrowia, policji, itp.)	m ²	4000
5.	Powierzchnia biologicznie czynna	m ²	21160
6.	Powierzchnie utwardzone	m ²	85300
7.	w tym: powierzchnie ruchu pieszego	m ²	50000
8.	powierzchnie jezdni i miejsc postojowych dla samochodów	m ²	17000
9.	inne utwardzone	m ²	18300
10.	liczba miejsc postojowych dla samochodów	szt.	400
11.	liczba miejsc postojowych dla autokarów	szt.	20
12.	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
OBIEKTY KUBATUROWE (powierzchnia całkowita)	m ²	8570	7000	59990000zł
NAWIERZCHNIE UTWARDZONE	m ²	65000	500	32500000zł
ZIELEŃ NISKA I OKRYWOWA	m ²	21160	250	5290000zł
ZIELEŃ WYSOKA	szt.	150	4200	630000zł
MAŁA ARCHITEKTURA (w tym meble uliczne)		380	4000	1520000zł
SIECI (usunięcie kolizji)		brak		
INNE				
OŚWIETLENIE	szt	525	4500	2362500zł
ŁĄCZNY KOSZT SZACUNKOWY REALIZACJI PROJEKTU				102292500zł