

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Organizację ekspozycji prac konkursowych wsparła Politechnika Gdańska

POMORSKA KOLEJ METROPOLITALNA ŁĄCZY POMORZAN

- STRZYŻA
- NIEDZWIEDNIK
- BRĘTOWO
- JASIEŃ
- KIELPINIEK
- MATARNIA
- PORT LOTNICZY
- BANINO



Mieczysław Struk
Marszałek Województwa Pomorskiego

Najlepszą alternatywą dla zakorkowanych dróg w tak dużej aglomeracji jak Trójmiasto, jest transport kolejowy, w który doskonale wpisuje się budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Szybki i sprawny transport w dzisiejszych czasach jest niezwykle potrzebny.

Investycja mająca połączyć Gdańsk i Gdynię z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy w Gdańsku-Rębiechowie, a w dalszej kolejności otworzyć się na Kaszuby, pokazuje, że nierealna jeszcze kilka lat temu wizja odbudowy dawnej Kolei Kokoszkowskiej stała się możliwa. Co ważne, jej entuzjastami są zarówno władze województwa, gmin i powiatów, przez które przebiegać będzie nowe połączenie kolejowe, jak również mieszkańcy regionu, dla których Pomorska Kolej Metropolitalna będzie sposobem na szybkie przemieszczanie się w obrębie aglomeracji trójmiejskiej i powiatów bezpośrednio bądź pośrednio z nią sąsiadujących.

Kolej Kokoszkowska z początku XX w. miała krótki żywot, ale to wystarczyło, aby zapisała się na kartach historii pomorskiego kolejnictwa oraz w umysłach miłośników kolei, którzy od lat marzyli o jej reaktywacji. Wkrótce na trasę dawnego szlaku kolejowego wkroczą ekipy budowlane. Za kilka lat Pomorska Kolej Metropolitalna dojeżdżać będzie przez Kartuzy i Kościerzynę aż do Bytowa. Kolej ponownie otworzy Gdańsk na Kaszuby, na czym zyskają zarówno mieszkańcy Trójmiasta, jak i całego regionu.



Krzysztof Rudziński
Prezes PKM S.A.

Dostrzegając kulturotwórczą rolę przestrzeni publicznych i krajobrazu miejskiego, inwestorzy coraz częściej dążą do osiągnięcia wysokiego poziomu estetyki w przyjętych rozwiązaniach projektowych. Również przystanki komunikacji publicznej są coraz ciekawsze, często mają unikatową formę i wypracowany design, który pełni rolę charakterystycznego elementu identyfikacji miasta i ważnej części tworzenia jego tożsamości.

Wychodząc z takiego założenia postawiliśmy sobie za cel zrealizowanie najbardziej atrakcyjnego i uzasadnionego względami techniczno-funkcjonalnymi, przestrzennymi i kulturowymi projektu przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Aby to osiągnąć zorganizowaliśmy konkurs, w jury którego zasiadło grono osób kompetentnych i doświadczonych w tworzeniu ładunku przestrzennego i kształtowaniu form architektonicznych. Wyróżniony przez Sąd Konkursowy projekt rekomendowany został do kontynuacji w procesie projektowania i realizacji inwestycji.

Mamy świadomość, że rozwiązania zaproponowane w zwycięskiej pracy będą determinowały przyszły kształt, charakter i formę wizualną przystanków PKM na najbliższe dziesięciolecie. Żywimy też głęboką nadzieję, że tak jak kolej metropolitalna pozwoli rozwiązać wiele problemów komunikacyjnych metropolii, tak i przystanki PKM staną się pozytywnymi i atrakcyjnymi wyróżnikami identyfikującymi metropolię oraz integrującymi jej mieszkańców.



Piotr Lorens
Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej,
Przewodniczący Sądu Konkursowego

Przeprowadzenie otwartego konkursu pozwoliło na otwarcie znacznie szerszej dyskusji niż tylko o architektonicznych czy technicznych kwestiach wiążących się z projektowaniem poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej. W wielu zaproponowanych rozwiązaniach zwracano bowiem uwagę nie tylko na rozwiązanie samych przystanków, ale także na relacje przestrzenne pomiędzy peronami i towarzyszącą im infrastrukturą a otaczającymi strukturami miejskimi. Tym samym postawiono jako problem projektowy rolę poszczególnych miejsc w kreowaniu przestrzeni miejskiej - zarówno w skali całych dzielnic, przez które trasa kolei będzie przebiegać, jak i w odniesieniu do ich kluczowych przestrzeni publicznych. Takie podejście stwarza szansę, że przystanki PKM stać się będą mogły nowymi elementami o charakterze centrotwórczym. Takie podejście daje szansę na restrukturyzację przestrzeni poszczególnych dzielnic miasta i lepszego ich zintegrowania.

Projekt PKM od początku cieszy się dużym poparciem i zainteresowaniem społecznym. Najlepszym tego dowodem jest liczba prawie 50 tys. głosów oddanych w plebiscyście na nazwy przystanków PKM, zorganizowanym w połowie 2011 r. Przyszli pasażerowie kolei metropolitalnej zdecydowali o zmianie nazw aż sześciu z ośmiu przystanków (stąd podwójne nazwy części z nich), przyporządkowując je nazwom dzielnic, przez które będzie biegła nowa linia.

Oddanie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do użytku planowane jest w pierwszym kwartale 2015 r. Wówczas zarówno z Gdańska, jak i z Gdyni można będzie do gdańskiego lotniska dojechać pociągiem w ok. 20 minut, a z Kartuz w nieco ponad pół godziny.

Budowa PKM

Pomorska Kolej Metropolitalna to największa inwestycja infrastrukturalna w historii Samorządu Województwa Pomorskiego, o wartości ponad 700 mln zł netto. Linia kolejowa łączy Gdańsk-Wrzeszcz z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy i dalej łączy się z istniejącą linią kolejową Gdynia - Kościerzyna. Wzdłuż 20-kilometrowej trasy PKM powstanie 8 przystanków, z których 6 pełnić będzie funkcję węzłów integracyjnych (dających możliwość pozostawienia auta/roweru na parkingu i kontynuacji podróży pociągiem oraz w pełni zintegrowanych z istniejącą komunikacją tramwajową i autobusową). PKM umożliwi również dojazd koleją z Kaszub do Gdańska, co od 1945 r. jest niemożliwe.

Projekt PKM od początku cieszy się dużym poparciem i zainteresowaniem społecznym. Najlepszym tego dowodem jest liczba prawie 50 tys. głosów oddanych w plebiscyście na nazwy przystanków PKM, zorganizowanym w połowie 2011 r. Przyszli pasażerowie kolei metropolitalnej zdecydowali o zmianie nazw aż sześciu z ośmiu przystanków (stąd podwójne nazwy części z nich), przyporządkowując je nazwom dzielnic, przez które będzie biegła nowa linia.

Oddanie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do użytku planowane jest w pierwszym kwartale 2015 r. Wówczas zarówno z Gdańska, jak i z Gdyni można będzie do gdańskiego lotniska dojechać pociągiem w ok. 20 minut, a z Kartuz w nieco ponad pół godziny.

PRZYSTANKI Z CZERWONYM DYWANEM

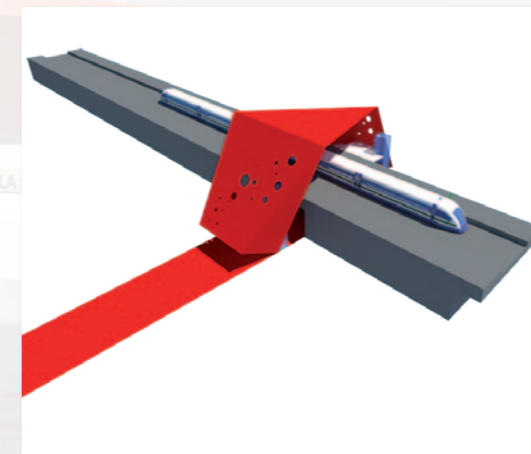
Przystanki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wybudowane zostaną według koncepcji gdańskiego Biura Projektów Budownictwa Komunalnego S.A., którego projekt otrzymał I wyróżnienie w konkursie na ideową koncepcję architektoniczną wszystkich ośmiu przystanków PKM.

Na ogłoszony przez PKM S.A. konkurs wpłynęło 12 prac, które w dniach 15-21 lipca 2011 r. ocenił Sąd Konkursowy złożony z architektów związanych z SARP, gdańską ASP, Wydziałem Architektury Politechniki Gdańskiej oraz przedstawicielami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Urzędu Miejskiego w Gdańsku i PKM S.A.

Prace konkursowe były oceniane według następujących kryteriów:

- atrakcyjność rozwiązań ideowo-architektonicznych, a także dostosowanie proponowanych rozwiązań do charakteru i rangi miejsca,
- wartość rozwiązań przestrzenno-funkcjonalnych i walory użytkowe przystanków,
- realność techniczna i możliwości realizacyjne.

Ostatecznie Sąd Konkursowy przyznał trzy wyróżnienia, a pierwsze z nich rekomendował do realizacji. Pracę BPBK S.A. oceniono najwyżej za wykreowanie jednoznacznego znaku plastycznego w przestrzeni Gdańska. Wyraziste dominanty przestrzenne akcentują główne wejścia do przystanków. Są one nanizane na nowe przestrzenie publiczne, wyznaczone przez czytelnie zaakcentowane „czerwonymi dywanami” główne ciągi publiczne. Ciągi te jednoznacznie wskazują na powiązania pomiędzy różnymi przystankami komunikacji publicznej w danym węźle. Sąd Konkursowy docenił w pracy systemowość i jednorodność rozwiązań plastycznych, zastosowanych na całej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Wysoko oceniono też trafne rozwiązania funkcjonalne samych przystanków, poprawnie rozwiązane ciągi komunikacyjne, przemyślane uzupełnienia przystanków o dodatkowe funkcje serwisowe i usługowe. Zaproponowane pawilony, których czerwono-brunatna barwa mogłaby być kojarzona ze stalą Cor-Ten, stanowiąc mogą celną analogię do tworzyw stosowanych w przemyśle stoczniowym i w architekturze portowej.



Autorzy zwycięskiego projektu:

- mgr inż. Jan T. Kosiedowski
- dr inż. arch. Gabriela Rembarz
- mgr inż. arch. Sławomir Bryczkowski
- mgr inż. Magdalena Stefanowicz
- mgr inż. Magdalena Miara
- stud. arch. Monika Wierzba
- mgr inż. arch. Tomasz Stanisławczyk
- mgr inż. Grażyna Nowińska
- mgr inż. arch. Maciej Sas
- mgr inż. arch. Anna Różańska

Idea „czerwonej wstążki”

Głównym założeniem projektu BPBK S.A. jest podkreślenie architektoniczne „strefy wejścia” na perony przystanków PKM. Integruje ona w jednym punkcie wszystkie ciągi cyrkulacji pieszych związanych z funkcjonowaniem trasy PKM. Są to wejścia na perony i przejścia przez korpus trasy kolejowej (kładki/tunele) wraz z bezpośrednio z nimi powiązanymi dojazdami od parkingów i planowanych przystanków autobusowo-tramwajowych. „Strefa wejścia”, w której dominującym elementem są bardzo wysokie klatki schodowe i pionowe windy, ukształtowana została poprzez układ prostych zadaseri, dla których inspiracją była idea „owinięcia czerwonym wstążką” korpusu trasy kolejowej. Jest to odległe nawiązanie do dwóch łuków z logo PKM.

Integralnym elementem architektury „strefy wejścia” jest kompozycja przestrzeni publicznej otaczającej przystanek. W sposób szczególnie podkreślone zostały jej fragmenty wyznaczające główne kierunki pieszych dojazdów do przystanków. Stanowią one dopełniający element „czerwonej wstążki” podkreślający kompozycyjne zintegrowanie przystanku z otoczeniem.

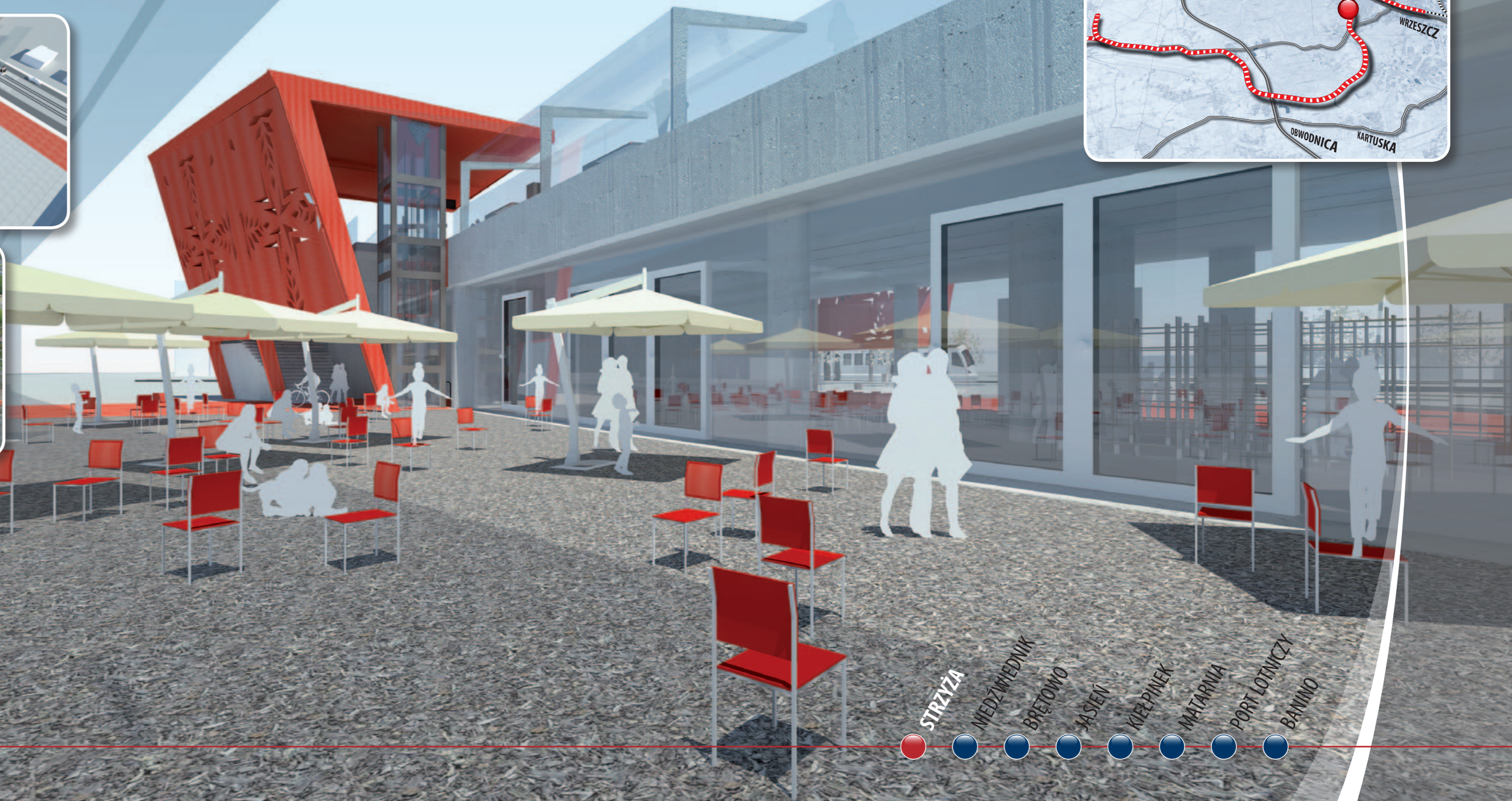
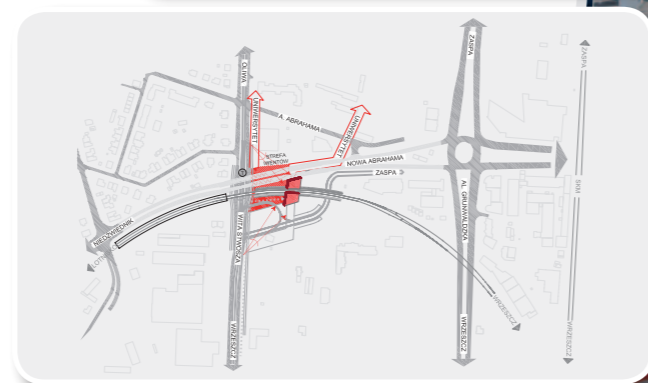
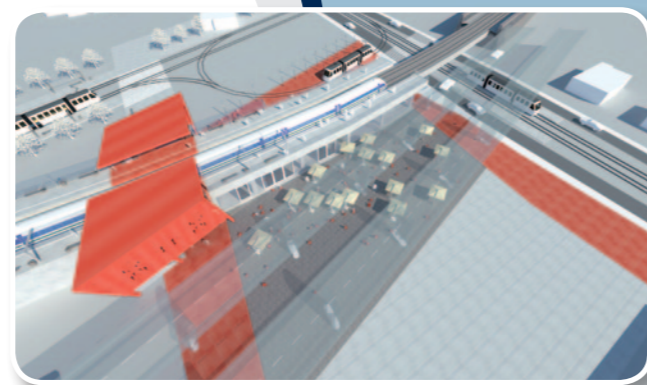
Architektura frontowej ściany osłonowej każdego z przystanków zaplanowana została jako perforowany ekran przepuszczający światło i rzucający cień lub specjalną iluminację na posadzkę peronów i placów wejściowych. Pokazana na wizualizacjach forma jest tylko symboliczna, gdyż ostateczny wzór perforacji, jak i sposób jej iluminacji powinny zostać zindywidualizowane i stanowić temat odrębnego konkursu artystycznego.

Wszystkie osiem przystanków zaprojektowanych zostało w podobnym stylu tworząc w przestrzeni miasta – pojedynczo i jako cały zbiór – rozpoznawalną z daleka formę krajobrazu. Takie założenie ma na celu ułatwienie orientacji pieszych w rozległych przestrzeniach komunikacji w rejonie przystanków PKM i wprowadzenie w nie nowych elementów lokalnej identyfikacji.

STRZYŻA

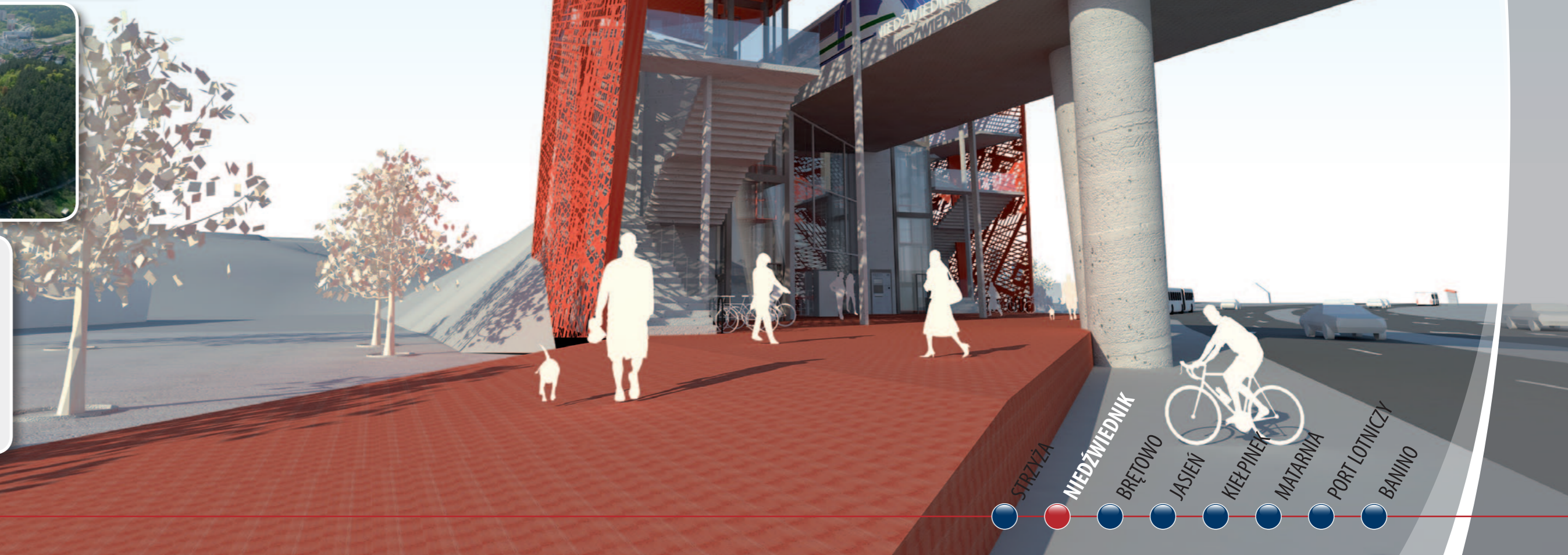
Dawniej ABRAHAMA

Ze względu na uniwersytecki charakter przystanku autorzy koncepcji zaproponowali wykorzystanie przestrzeni pod wiaduktami PKM (i planowanej trasy Nowej Abrahama) jako strefy teatralno-gastronomicznej, swoistej „artystycznej zajezdni”. W projekcie przewidziano możliwość ozdobienia ścian i posadzek znanymi cytatami – fragmentami wierszy i powieści. Pomieszczenia pod wiaduktem mogą pomieścić księgarnię, stragany lokalnych „bookinistów” czy galerię sztuki – nawiązując do znanego przykładu SavignyPlatz w Berlinie.



NIEDŹWIEDNIK

To najwyżej położony nad poziomem otoczenia przystanek PKM. Teren pomiędzy Niedźwiednikiem i sąsiednim Brętowem przewidziany jest w planach miejskich jako obszar organizacji imprez plenerowych. Interesujące może więc być wykorzystanie obu tych przystanków PKM jako punktów widokowych dla obserwacji projektów artystycznych w duchu landartu. Przystanek Niedźwiednik zaopatrzone także w przestrzeń usługową (w świetle wiaduktu nad ul. Słowackiego), którą nazwano roboczo „Art-barem”.



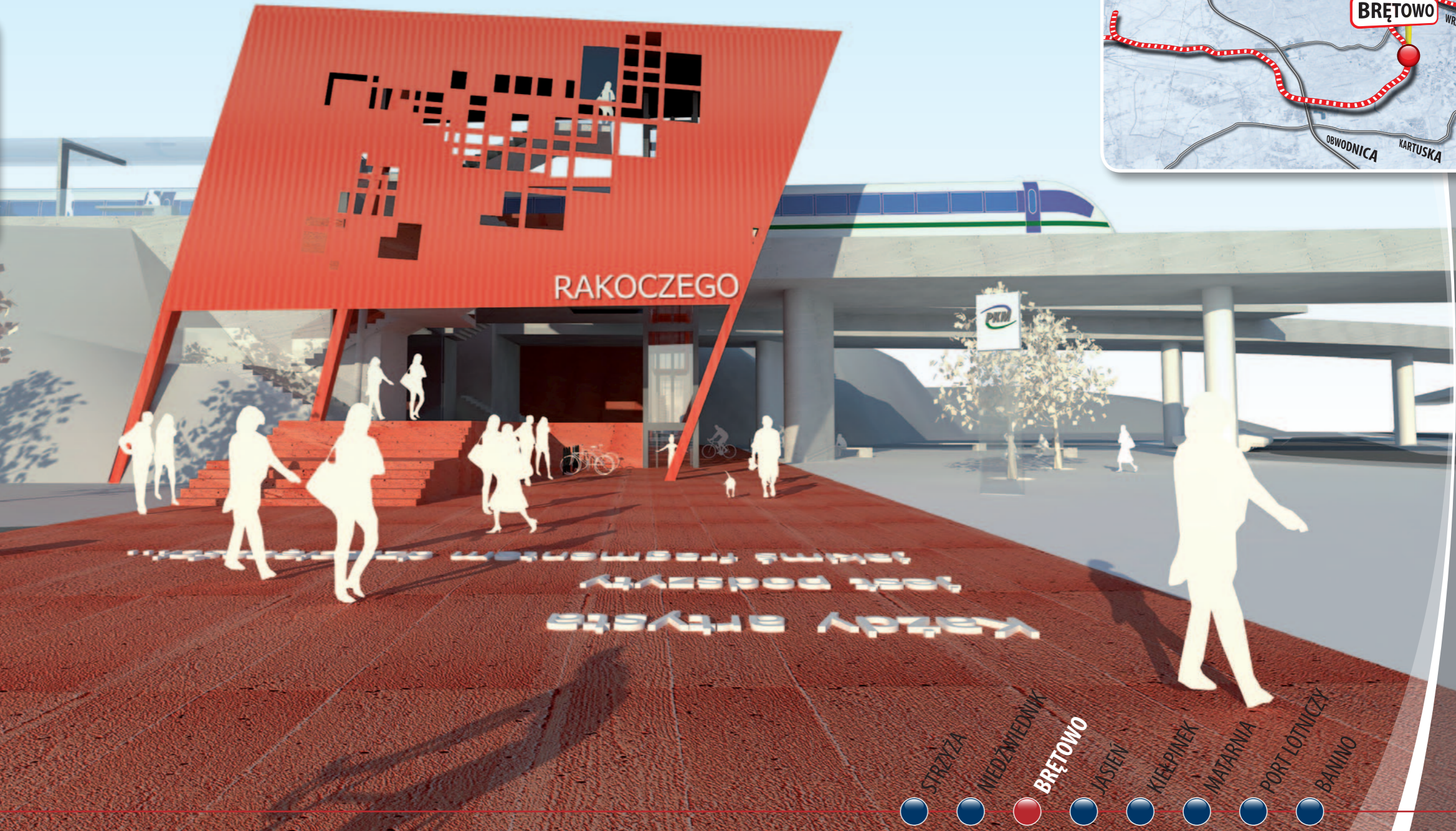
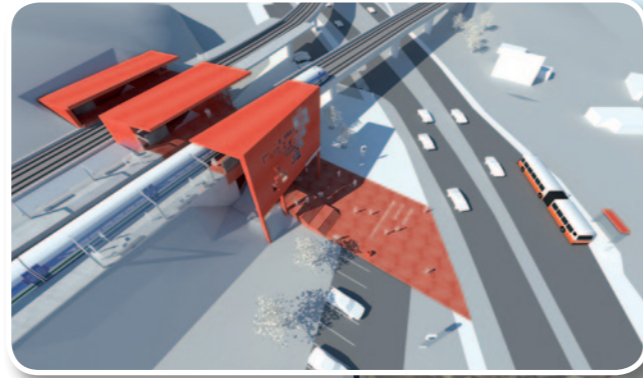


BRĘTOWO

Dawniej RAKOCZEGO

Niezwykłość topografii i bezpośrednie sąsiedztwo natury spowodowały, że ten wysoko wyniesiony nad poziom terenu przystanek w sposób naturalny postrzegany powinien być jako punkt widokowy na okolicę. W projekcie wykorzystano ten walor proponując specjalną platformę widokową.

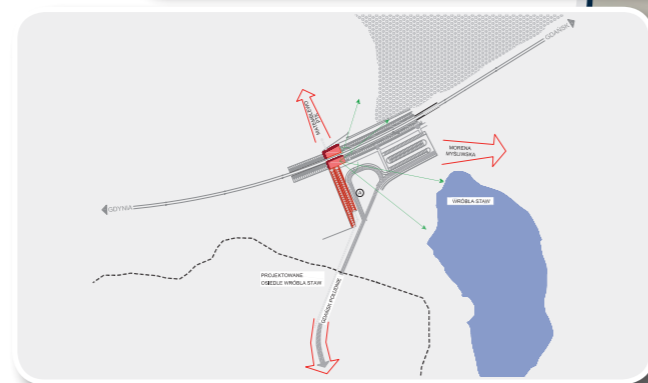
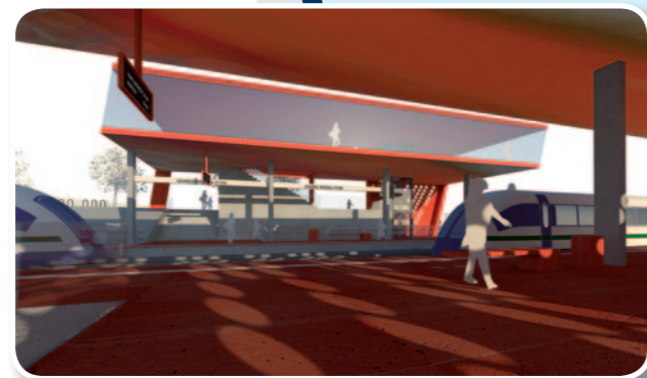
Z przystankiem tym łączyć się będzie nowa linia tramwajowa, biegnąca od ul. Kartuskiej przez całą dzielnicę Piecki-Migowo. Zlokalizowanie końcowego przystanku tramwajowego planowane jest na wysokości przystanku PKM, tak aby przesiadka z jednego środka komunikacji do drugiego była jak najwygodniejsza dla pasażerów.



JASIEŃ

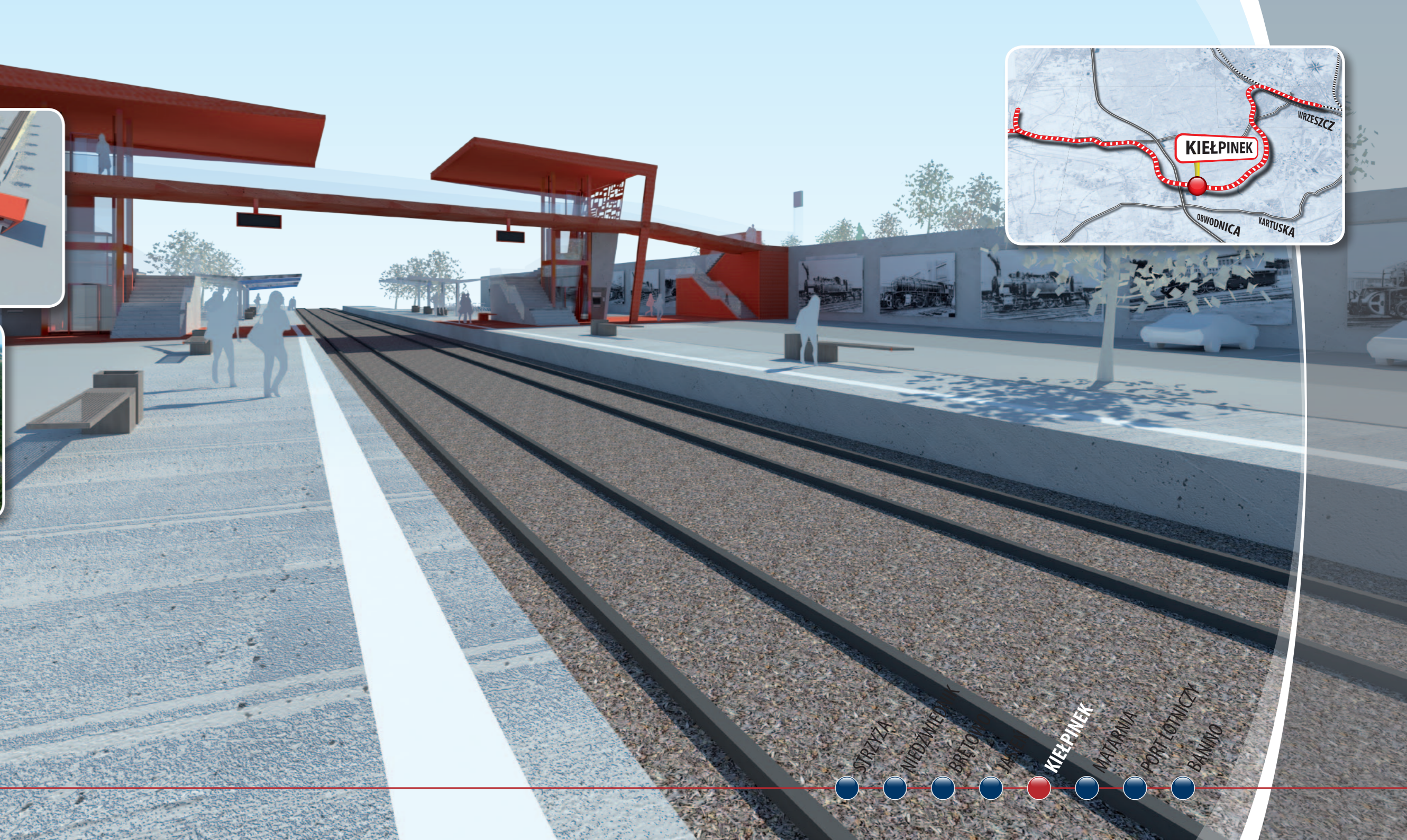
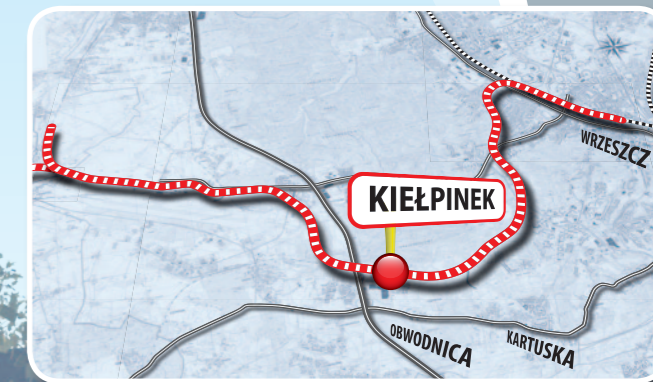
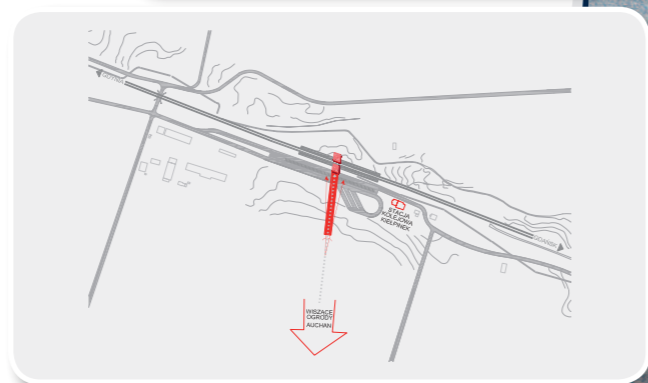
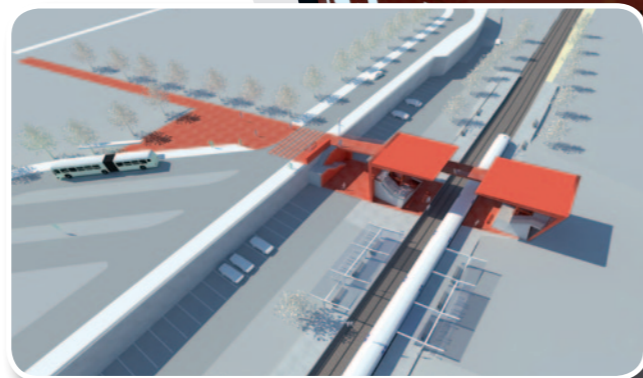
Dawniej WRÓBLA STAW

To przystanek zlokalizowany na skraju Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i dynamicznie rozwijającego się osiedla na terenach dawnego poligonu wojskowego. Docelowo mieszkać w tej okolicy ma aż 30 tys. osób! Budowa linii PKM powinna przyczynić się do jeszcze szybszego rozwoju tego rejonu Gdańska – podobnie jak to miało miejsce pół wieku temu po oddaniu do użytku linii SKM, wzdłuż której powstały potem największe dziś gdańskie osiedla: Zaspa, Przymorze i Żabianka.



KIEŁPINEK

Przystanek ten zlokalizowany jest na skraju dużego osiedla Wiszące Ogrody i sąsiaduje z obiektami dawnej, historycznej stacji Kolei Kokoszkowskiej o tej samej nazwie. Autorzy koncepcji zaproponowali wykorzystanie ściany oporowej limitującej strefę parkingu przy przystanku jako galerii pokazującej historię dawnej kolei w Gdańsku lub jako strefę ekspozycji sztuki.



- STRZYŻA
- NIEZMIEL
- BRETO
- JA
- KIEŁPINEK**
- MATARMA
- PORT LOTNICZY
- BANNO

MATARNIA

Dawniej BUDOWLANYCH

Przystanek powstanie w wykopie zlokalizowanym pod ul. Budowlanych. Możliwe jest tu ukształtowanie strefy publicznej z artystycznym wykorzystaniem materiału biologicznego – sztuki ogrodniczej, promocji ekologii, itp. Strefa parkingowa służyć może do stworzenia tu swoistego rzeźbiarskiego parking-parku.



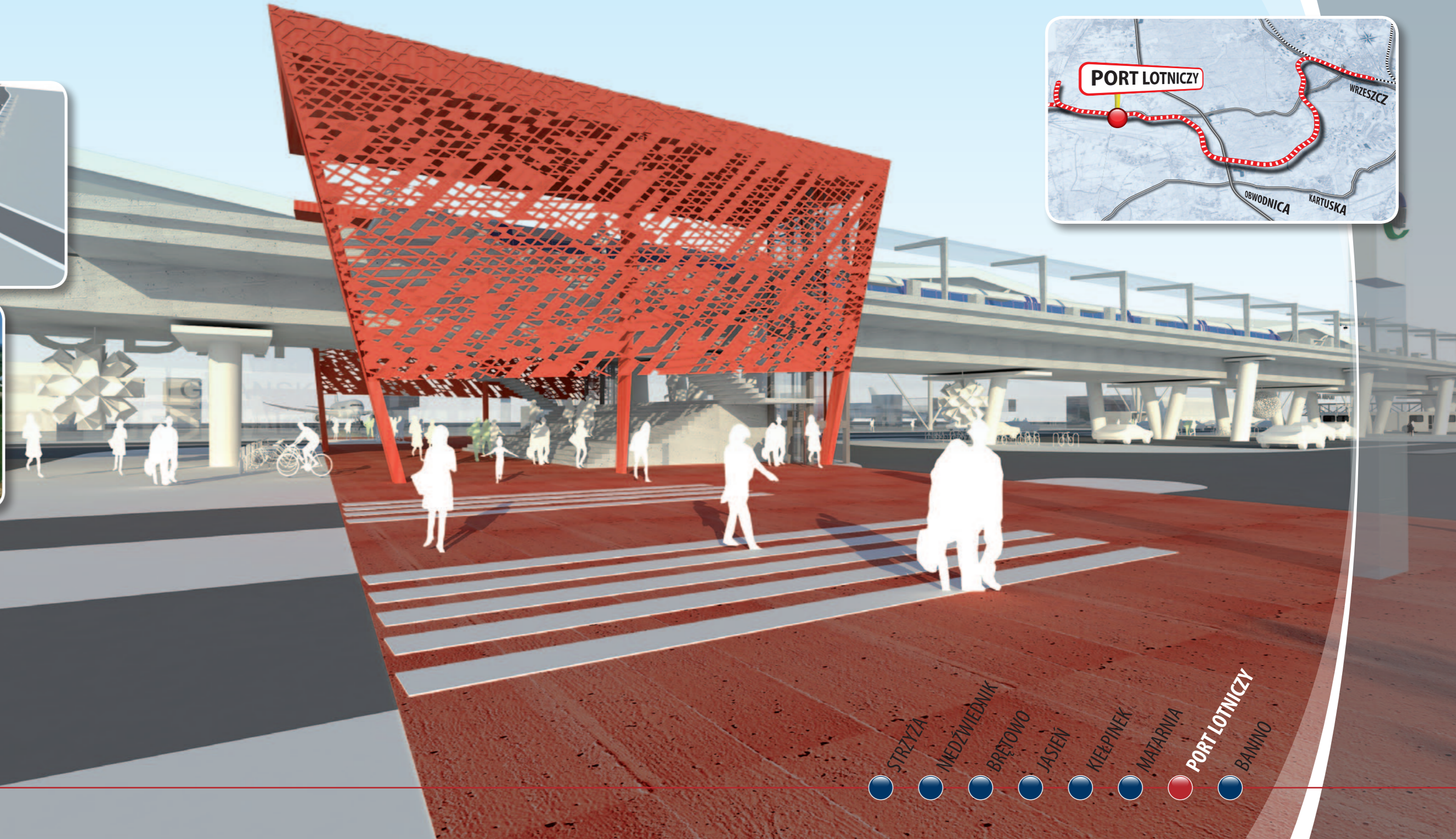
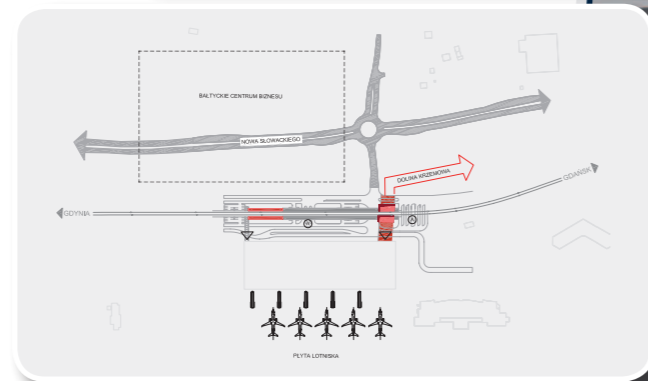
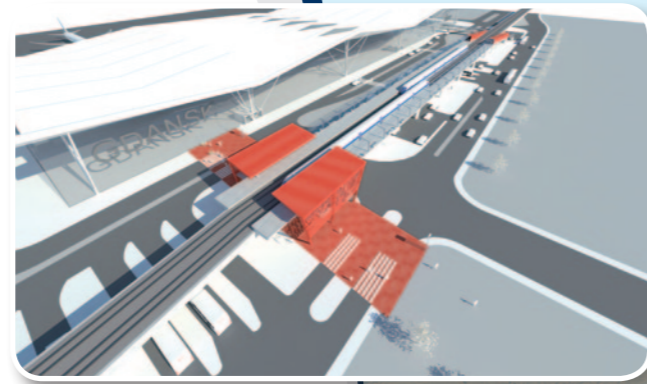
GDAŃSK BUDOWLANYCH

- STRZYŻA
- NIEDŹWIEDNIK
- BRĘTOWO
- JASIEŃ
- KIEŁPINEK
- MATARNIA**
- PORT LOTNICZY
- BANINO



PORT LOTNICZY

Najbardziej widowiskowy przystanek na całej trasie PKM, zlokalizowany na 90-metrowej estakadzie biegnącej wzdłuż nowego terminala. Z jednej strony przystanek będzie zakończony travelatorami (ruchomymi chodnikami), prowadzącymi bezpośrednio do hali Portu Lotniczego, a z drugiej klasycznymi wejściami na perony (schody, windy). Architekci zaproponowali wykorzystanie strefy pod wiaduktem PKM jako galerii podwieszonych pod sufitem zmieniających się artystycznych instalacji przestrzennych.

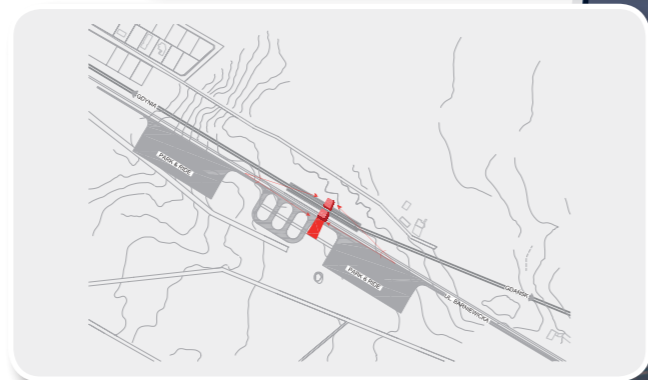
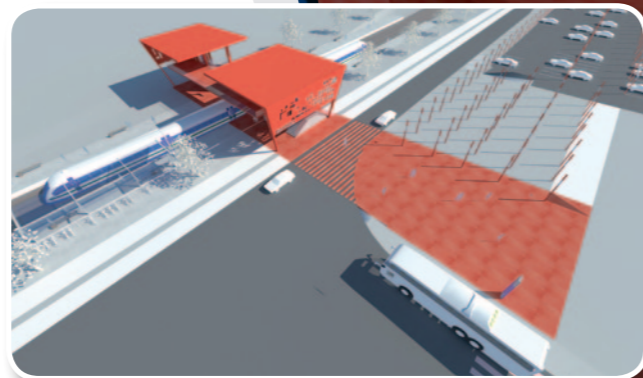




BANINO

Dawniej BARNIEWICKA

Będzie to węzeł przesiadkowy typu park&ride (parkuj i jedź), z parkingiem dla 1000 samochodów. Kierowcy jadący z Kaszub do Gdańska będą mogli zostawić tu swoje auto i kontynuować podróż pociągiem, unikając korków oraz oszczędzając czas i pieniądze – tak jak dzieje się w innych dużych metropoliach europejskich. Przestrzeń parkingu będzie można wykorzystać jako strefę instalacji świetlnej, swoistego parkingu światła – widocznego np. z lecącego samolotu.



II WYRÓŻNIENIE

Autor: **Axis Mason sp. z o.o.** - Gdańsk

Projekt wyróżniono za nowoczesną formę zadaszenia peronów w postaci obłej tuby, czytelnej i wyrazistej, a nie inwazyjnej krajobrazowo, tworzącej rozpoznawalny znak PKM – wspólny dla wszystkich przystanków – spełniając w tym zakresie oczekiwania inwestora.

Przyjęte modułarne rozwiązanie konstrukcji gwarantuje łatwość dostosowania projektu do wymagań programowych (wielkość poszczególnych przystanków), jak i możliwość ich przyszłej rozbudowy.

Trafne zastosowanie i uzasadnione wzajemne relacje przyjętych form, materiałów, faktur i kolorów tworzy przestrzenie o wysokich walorach estetycznych.

Wątpliwość Sądu Konkursowego budziło jednak zbyt małe zróżnicowanie poszczególnych przystanków, wynikające jedynie z dostosowania ich do warunków terenowych i zastosowania różnych obudów schodów, wejść itp. Walorem pracy jest czytelny i jednoznaczny sposób przedstawienia rozwiązań projektowych.



III WYRÓŻNIENIE

Autor: **Olenderek & Olenderek Architekci** - Łódź

Praca ta uzyskała wyróżnienie za poszukiwanie współczesnej formy poetyckiej miejskiego budynku publicznego. Proponowana forma nie wzoruje się na znanych rozwiązaniach architektonicznych, ale poszukuje wyrazistej lokalnej inspiracji. Proponowane w projekcie budowle konstruowane są z prototypowych form architektonicznych, które, poprzez swoją ażurowość i zatopienie w jednolitym kolorze, stają się architektonicznymi fantomami umiejscowionymi w naturalnym krajobrazie linii kolejowej. Również, poprzez zerwanie z industrialnym, technologicznym charakterem przystanków kolejowych, tak charakterystycznym dla dzisiejszej praktyki, projekty tych budowli zdają się być przygotowane do pełnienia roli miejskich monumentów w niedalekiej przyszłości, gdy wokół przystanków naturalnie wykształcą się aktywne centra miejskie.

Zdaniem Sądu Konkursowego rozwiązanie funkcjonalne budzi jednak wiele wątpliwości co do koncepcji rozplanowania wnętrza budynków.

