

---

Główne założenia planowanych przystanków PKM:

#### Lokalizacja i orientacja\_

1. Wszystkie 8 przystanków PKM zaprojektowane 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 – wprowadzenie w nie nowych elementów lokalnej identyfikacji;
2. Przyjęcie założenia odczytywalnej z daleka architektury przystanków PKM spowodowało, że logo PKM zaproponowano jako prosty, świecący znak pionowej informacji ulicznej,

#### Architektura STREFY WEJŚCIA\_

3. Założeniem głównym było podkreślenie architektoniczne **strefy wejścia** na perony przystanku 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 powiązаныmi dojazdami od parkingów i planowanych przystanków autobusowo-tramwajowych. Perony, schody i przejścia dostępne są w pełni dla osób niepełnosprawnych i wózków (windy/pochylnie), których lokalizacja widoczna jest dobrze z oddali; uniknięto tworzenia nieoświetlonych i bezfunkcyjnych zakamarków,
4. **strefa wejścia**, w której dominującym elementem są bardzo wysokie klatki schodowe i piony wind, ukształtowana została poprzez układ prostych zadaszeń, dla których inspiracją była idea „**owinięcia czerwoną wstążką**” korpusu trasy kolejowej. Jest to odległe nawiązanie do dwóch łuków z logo PKM.  
Pierwotny sześcian obudowy pionów klatek schodowych poddany został transformacji. O jego rozcięciu i rozsunięciu zdecydowały główne kierunki dojść pieszych oraz dynamiczne uwarunkowania terenu. Bryła **strefy wejścia** pozostaje geometrycznie spójna, odzwierciedlając jednocześnie dynamikę funkcjonalną i topograficzną terenu;
5. Architektura frontowej ściany osłonowej **strefy wejścia** zaplanowana została jako perforowany ekran przepuszczający światło, rzucający cień lub specjalną iluminację na posadzkę peronów i placów wejściowych. Pokazana na planszach forma jest tylko symboliczna, gdyż ostateczny rysunek tej perforacji, jak i sposób jej iluminacji powinna zostać zindywidualizowana i stanowić temat odrębnego konkursu artystycznego. Proponuje się wykonanie ścian osłonowych z blachy ciągnionej-indywidualnie perforowanej. Dach z pełnych płyt stalowych z lekkim spadkiem i odwodnieniem do rur spustowych ukrytych w grubości konstrukcji ściany osłonowych. Dopuszcza się realizację dla wysokich klatek schodowych (Niedźwiednik, Rakoczego) dodatkowych, bocznych ekranów osłonowych ze szkła hartowanego zabezpieczających przed silnym wiatrem, śniegiem i deszczem;
6. W celu wzmocnienia widoczności przystanku PKM i zapewnienia integracji formy przestrzennej w wybranych przystankach (Wróbla Staw, Budowlanych) zaproponowano zwiększenie wysokości zadaszenia „**strefy wejściowej**”. W tak uzyskanej przestrzeni zaproponowano dodatkowe pomieszczenia (pow. ok. 300m<sup>2</sup>) mogące pomieścić pomieszczenia socjalne dla pętli autobusowej, informację turystyczną, kiosk z prasą lub bar;
7. Przyjęto założenie dążenia do całkowitego rozdzielania konstrukcji wiaduktu linii PKM, od konstrukcji pionów klatek schodowych (żelbetowy monolit, panele osłonowe balustrad - szkło hartowane) oraz konstrukcji zadaszeń „**strefy wejścia**” (stalowa) i związanych z nią kładek (stalowo-żelbetowa). Zaproponowano formę dla słupów i podpór wiaduktów trasy PKM w sposób integralny związanych ze strefą cyrkulacji pieszych w rejonie przystanków PKM,
8. Integralnym elementem architektury „**strefy wejścia**” jest kompozycja przestrzeni publicznej otaczającej przystanek. W sposób szczególnie podkreślone zostały jej fragmenty

wyznaczające główne kierunki pieszych dojść do przystanków. Stanowią one dopełniający element „wstażki” podkreślający kompozycyjne zintegrowanie przystanku z otoczeniem. Proponowane jest użycie dla wyłożenia chodników specjalnie dla PKM wykonanych form płyt i detali betonowych (słupki, krawężniki) ect.

9. Architektura zadaszeń i wyposażenia peronów (ławki, śmietniki ect.) jest nowoczesna i symbolicznie prosta, jest tłowym dopełnieniem wyrazistej architektury „strefy wejścia”
10. Wszystkie przystanki zaopatrzone są w zadaszone parkingi dla rowerów, a przystanek Abrahama jest w stanie pomieścić nawet miejską wypożyczalnię rowerów.

#### Powiązania krajobrazowe\_

11. Niezwykłość topografii i bezpośrednie sąsiedztwo natury spowodowała, że wysoko wyniesione nad poziom terenu przystanki Niedźwiednik i Rakoczego w sposób naturalny postrzegane powinny być jako wyjątkowe punkty widokowe na okolicę. W projekcie wykorzystano te walory proponując specjalną **platformę widokową** dla przystanku Rakoczego, a dla przystanku Niedźwiednik przewidując specjalne „**okna widokowe**” w ścianie osłonowej. Z tych miejsc jak i z całej długości peronów obserwować można okolicę.

#### Sztuka w przestrzeni publicznej PKM\_

12. Projektując przestanki PKM przyjęto następujące założenia strategiczne ekspozycji w ich przestrzeni publicznej sztuki:
  - A. ekspozycja sztuki – odmienne formy sztuki: literatura, sztuki wirtualne, rzeźba, landart,
  - B. ekspozycja sztuki - elementy stałe i zmienne
  - C. ekspozycja sztuki – trzy skale percepcji: z oddali, z dojścia, z peronu

Każdy z 8 projektowanych przystanków PKM posiada inne predyspozycje dla pełnienia roli przestrzeni sztuki. Stąd też:

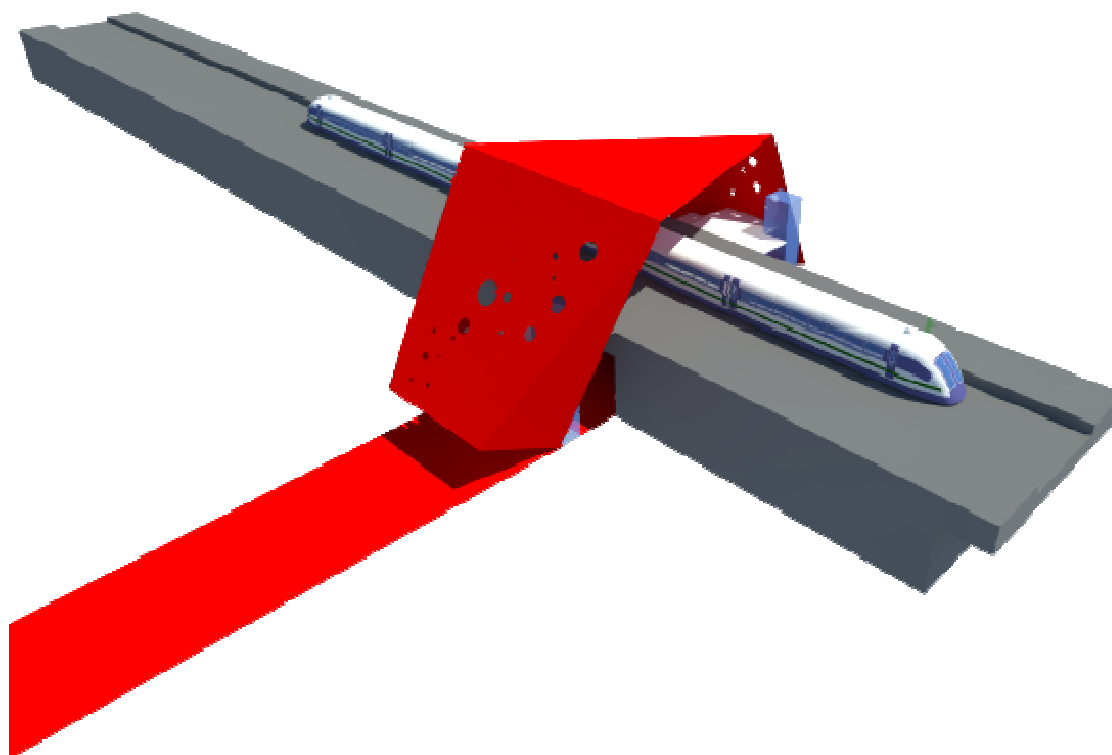
1. Abrahama (uniwersytecki) to przestrzeń krajobrazu literackiego. Proponuje się wykorzystanie przestrzeni po wiaduktach PKM i planowanej trasy Nowej Abrahama jako strefy teatralno-gastronomicznej, swoistej „artystycznej Zajezdni”. Przewiduje się ozdobienie ścian i posadzek znanymi cytatami – fragmentami wierszy i powieści, wybranymi w konkursie publicznym. Pomieszczenia pod wiaduktem mogą pomieścić księgarnię, stragany lokalnych „bookinistów” czy galerię sztuki, nawiązując do znanego przykładu Savigny Platz w Berlinie.
- 2-3. Niedźwiednik i Rakoczego to przystanki bardzo wysoko położone nad otoczeniem. Teren pomiędzy nimi przewiduje się w planach miejskich jako obszar organizacji imprez plenerowych. Wydaje się interesujące wykorzystanie przystanków PKM jako punktów widokowych dla obserwacji projektów artystycznych o charakterze rozległych koncepcji w duchu landartu. Przystanek Niedźwiednik zaopatrzone w przestrzeń usługową (w świetle wiaduktu nad ul. Słowackiego), którą nazwano roboczo „Art-barem” zabezpieczającym wielkoskalarne malowidło ścienne.
4. Wróbla Staw to przystanek w środku natury – na skraju TPK i rozwijającego się osiedla na terenach dawnego poligonu. Proponuje się tu instalacje wodnych fontann stanowiących bramę do wodnego parku na skraju Stawu.
5. Kiełpinek – przystanek na skraju wielkiego osiedla Wiszące Ogrody sąsiaduje z obiektami dawnej stacji Kolei Kokoszkowskiej – proponowane jest wykorzystanie ściany oporowej limitującej strefę parkingową przy przystanku jako galerię historii dawnej kolei w Gdańsku lub rodzaj zmiennej strefy ekspozycji sztuki
6. Budowlanych – powstanie na wyciętym fragmencie lasu, stąd proponuje się ukształtowanie strefy publicznej z artystycznym wykorzystaniem materiału biologicznego – sztuki ogrodniczej, promocji ekologii, strefa parkingowa służyć może do stworzenia tu swoistego rzeźbiarskiego parking-parku,

7. Port Lotniczy – proponowane jest wykorzystanie strefy pod wiaduktem PKM (pomiędzy wejściami na perony a travelatorami) jako galerii podwieszonych pod sufitem zmiennych artystycznych instalacji przestrzennych,

8. Barniewicka – proponowane jest tu wykorzystanie przestrzeni parkingu jako strefy instalacji świetlnej, swoistego parkingu światła. Tylko to miejsce naprawdę widoczne może być jedynie z lotu samolotu.

Znaczące miejsce w kształtowaniu przystanków miało myślenie o zaprojektowaniu ich w formie swoistej ramy przestrzennej, której wybrane elementy kształtowane mogą być we współpracy z artystami:

1. indywidualizacja formy architektury poszczególnych przystanków poprzez indywidualny rysunek-perforację frontowej ściany osłonowej „strefy wejściowej” i jej iluminację – projekt wybrany w drodze odrębnego konkursu artystycznego - zarówno w dzień, jak i w nocy pasażerowie obserwować będą zmieniające się w czasie efekty świetlne.
2. sufit pod dachem „strefy wejściowej” proponuje się potraktować jako ekran, na którym wyświetlane mogą być artystyczne projekcje wideo.



Rys. 1 Zasada wstążki w kształtowaniu architektury strefy wejściowej przystanków PKM