

172700

CZĘŚĆ OPISOWA
ŁASZTOWNIA – NOWE SERCE MIASTA

**KONKURS URBANISTYCZNO - ARCHITEKTONICZNY NA OPRACOWANIE
KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU MIEDZYODRZA, W TYM
TERENU ŁASZTOWNI W SZCZECINIE**

WPROWADZENIE

Obszar wysp odrzańskich położony jest w pobliżu ścisłego centrum Szczecina - historycznego Starego i Nowego Miasta, w sąsiedztwie centrum komunikacyjnego (dworce kolejowy i autobusowy), w otoczeniu rzek, kanałów i Basenów Portowych. Wyjątkowa lokalizacja, atrakcyjność krajobrazowa, powiązania widokowe z najcenniejszymi obiektami zabytkowymi, oraz stosunkowo niewielki obecnie udział terenów zabudowanych sprawiają, że rejon ten może stać się niezwykle atrakcyjnym obszarem inwestycyjnym a jego zagospodarowanie może być szansą dla miasta na zwrócenie się w stronę wody.

Historia Łasztowni wiąże się nierozdzielnie z działalnością szczecińskiego portu, a wzmianki o niej sięgają XIII wieku. Stopniowy rozwój zabudowań portowych i magazynowo-handlowych trwał do XIX/XX wieku, kiedy to nastąpił przełom w rozwoju gospodarczym tych terenów. Nieekonomiczna zabudowa zaczęła ulegać wymianie na nowszą, z której spory procent zaczęła stanowić czynszowa zabudowa mieszkalna oraz reprezentacyjne budynki obsługi portowej związane z powstaniem portu wolnocłowego. Prosperowanie Łasztowni jako zespołu usługowo - mieszkalnego trwało do lat 1942-1944 kiedy to naloty alianckie całkowicie zrujnowały istniejącą zabudowę.

Decyzja o przywróceniu charakteru tego terenu z okresu jego świetności wiąże się z preferowanym kierunkiem rozwoju miasta jako prężnego ośrodka gospodarczo - kulturalnego, stolicy euroregionu Pomerania i ważnej metropolii europejskiej.

Planując rozwój międzyodrza nie można nie zauważać tendencji globalnych - zachodzących na świecie znaczących przemian społecznych. W 1950 roku w miastach mieszkało około 30% ludności świata, obecnie jest to już 50%, a według przewidywań w 2050 roku odsetek populacji zamieszkującej obszary miejskie osiągnie 70%. W ujęciu demograficznym daje to wzrost z 800 milionów w roku 1950 do 3,5 miliarda obecnie i 6,5 miliarda według prognoz na rok 2050.

W tym kontekście typowy dla współczesnych miast model rozwojowy, polegający na podyktowanym głównie czynnikami ekonomicznymi rozrastaniu się przedmieść, ma coraz więcej zauważalnych negatywnych konsekwencji. Olbrzymie nakłady na zapewnienie i utrzymanie infrastruktury, nieuzasadniony rozrost indywidualnego transportu kołowego, negatywne skutki ekologiczne związane z emisją spalin czy konsumpcją terenów zielonych to tylko niektóre z odczuwalnych również w Szczecinie skutków globalnych procesów suburbanizacji.

Zagospodarowanie wolnych obszarów w centrach miast jest jedną z alternatyw. Trafne ukształtowanie urbanistyczno - architektoniczne wysp odrzańskich będzie niewątpliwie działaniem proekologicznym i pomoże miastu wykreować wizerunek zrównoważonej metropolii.

PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTU

W koncepcji konkursowej przyjęto następujące założenia projektowe:

1. Stworzenie nowego, 'otwartego na Odrę' fragmentu miasta z bogatym i zróżnicowanym programem funkcjonalnym, stanowiącego naturalne uzupełnienie tkanki miejskiej Szczecina.

2. Włączenie obszarów Miedzyodrza i Łasztowni do struktury funkcjonalno - przestrzennej miasta, budowa połączeń i integracja terenu z przyległymi obszarami Starego Miasta i Śródmieścia.
3. Dbalność o zachowanie unikalnego charakteru miejsca, wynikającego z wyjątkowego położenia i historycznego wykorzystania terenu. Ochrona wartościowych obiektów istniejących i ich wkomponowanie w obrębie nowoprojektowanych przestrzeni publicznych jako elementów tworzących tożsamość miejsca.
4. Wytworzenie czytelnej struktury przestrzennej obszaru dostosowanej do ludzkiej skali i możliwości percepcji oraz respektującej istniejące osie i otwarcia widokowe.
5. Wykreowanie zespołów mieszkaniowo - usługowych, biurowych, handlowych, turystycznych i funkcji publicznych stanowiących czytelne jednostki przestrzenne, możliwe do etapowej realizacji jako niezależne zadania inwestycyjne.
6. Wykreowanie wysokiej jakości, różnorodnych przestrzeni publicznych z obudową usługową, stanowiących 'centra lokalne' – miejsca spotkań w obrębie poszczególnych jednostek przestrzennych. Wykorzystanie akwenów wodnych jako podstawy kreowania nowych typów atrakcyjnych przestrzeni publicznych.
7. Zapewnienie dla poszczególnych jednostek optymalnego dostępu do środków transportu publicznego, kształtowanie w obrębie głównych ciągów ulicznych wygodnych przestrzeni ruchu pieszego. Ograniczanie potrzeb przewozowych i indywidualnego transportu kołowego poprzez zapewnienie wielofunkcyjności obszaru.
8. Wytworzenie wysokiej jakości nowoprojektowanych zespołów zieleni oraz ochrona istniejącej zieleni i jej wkomponowanie w obrębie projektowanych przestrzeni publicznych.

Pełna realizacja założeń projektu wymaga podjęcia strategicznych decyzji i długofalowych działań mających na celu:

- sukcesywne wygaszanie i docelowo - likwidację Trasy Zamkowej, poprzedzone realizacją śródmiejskiej obwodnicy Szczecina, Mostu Kłódnego i sieci dróg na projektowanym obszarze,
- etapową zmianę lokalizacji Portu Gryf i odzyskanie terenów wokół Basenów Portowych jako niezwykle atrakcyjnych terenów inwestycyjnych, pozwalających na spójne ukształtowanie zabudowy Łasztowni jako nowoczesnej i wielofunkcyjnej dzielnicy Szczecina.

POWIĄZANIA Z MIASTEM

Proponowane rozwiązania umożliwiające powiązanie projektowanego obszaru z układami urbanistycznymi Szczecina to:

- zastosowanie na nowoprojektowanym obszarze miejskiej zabudowy kwartałowej jako naturalnego uzupełnienia tkanki miejskiej Śródmieścia Szczecina,
- wytworzenie licznych otwarć widokowych ukierunkowanej na centrum miasta oraz przestrzenie publiczne terenów przyległych,
- lokalizowanie dominant w nawiązaniu do obiektów istniejących, dbalność o kreowanie spójnej i czytelnej sylwety / panoramy miasta,
- połączenie lewobrzeżnej części miasta z Łasztownią przez realizację Mostu Kłódnego,
- połączenie obszarów Nowego Miasta, Kępy Parnickiej i Wyspy Puckiej przez lokalizację nowego mostu na wysokości Dworca Szczecin Główny i Wyspy Przymoście oraz mostu nad Odrą Zachodnią w ciągu drogi opisanej powyżej,

ŁASZTOWNIA – NOWE SERCE MIASTA. KONKURS URBANISTYCZNO - ARCHITEKTONICZNY NA OPRACOWANIE KONCEPCJI ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU MIEDZYODRZA, W TYM TERENU ŁASZTOWNI W SZCZECINIE.

- połączenie obszarów Osiedla Pomorzany, Wyspy Zielonej i Wyspy Puckiej przez lokalizację nowych mostów w ciągu szczecińskiej obwodnicy śródmiejskiej,
- realizację dwóch kładek pieszo – rowerowych nad basenami Zachodnim i Wschodnim, łączących Łasztownię z terenami portowymi,
- realizację na obszarze wysp odrzańskich nowych odcinków linii tramwajowych zintegrowanych z siecią komunikacji miejskiej oraz aktywizacja alternatywnych środków lokomocji w obrębie miasta, takich jak tramwaj wodny czy rower miejski.
- realizację na obszarze wysp odrzańskich nowych odcinków dróg rowerowych zintegrowanych z siecią miejską.

KOMPOZYCYJA PRZESTRZENNA

Nadrzędną rolę w kompozycji przestrzennej projektowanego obszaru pełni wytworzenie powiązań nowej tkanki urbanistycznej z układem śródmiejskim Szczecina. Zaproponowano zastosowanie zróżnicowanych typów zabudowy przy jednoczesnej dbałości o uzyskanie efektu całości kompozycyjnej co jest możliwe dzięki czytelnemu wyznaczeniu sieci przestrzeni publicznych oraz precyzyjnemu opracowaniu miejsc o kluczowym znaczeniu dla kompozycji urbanistycznej.

Kompozycja przestrzenna obszaru została oparta na czytelnej strukturze mniejszych jednostek urbanistycznych o wielkościach dostosowanych do ludzkiej skali, możliwości percepcji i przemieszczania pieszego. Zabudowę obszaru zaprojektowano w taki sposób, aby zapewnić użytkownikom i mieszkańcom dostępność zróżnicowanych funkcji oraz transportu publicznego w zasięgu pięciominutowego spaceru (350m).

Projektowana zabudowa osiąga największą intensywność w południowej części Łasztowni, gdzie przewidziano lokalizację centrum biznesowego, złożonego z obiektów biurowo – usługowych. W pozostałych częściach intensywność zmniejsza się, umożliwiając „zszycie” obszaru z terenami sąsiednimi.

Poszczególne jednostki zabudowy połączono z główną osią komunikacyjną obszaru (przebiegającą z południowego zachodu na północny wschód, w linii obecnej ulicy Leona Heyki), stanowiącą również wysokiej jakości przestrzeń publiczną (ciągi piesze, ścieżki rowerowe, tramwaj) oraz zapewniającą dostęp do infrastruktury technicznej w postaci głównych ciągów sieci uzbrojenia terenu.

Podział obszaru na mniejsze jednostki urbanistyczne (oznaczone w ramach obszaru bilansowania symbolami A - D) umożliwia etapową realizację przedsięwzięcia jako niezależnych zadań inwestycyjnych.

Podstawową formą zabudowy przyjętą w koncepcji jest zabudowa kwartałowa, pozwalająca na wykreowanie miejskiego charakteru i właściwej hierarchii przestrzeni publicznych i półpublicznych. Wymiary kwartałów zostały przyjęte po analizie wielkości kwartałów Zachodniego Śródmieścia Szczecina i modyfikowane w zależności od warunków lokalnych. Wielkość kwartałów była dostosowywana do położenia poszczególnych jednostek w obrębie całości założenia oraz układu dróg wewnętrznych często kontynuujących istniejącą siatkę ulic.

Przyjęte zasady parcelacji gruntów zakładają wydzielenie jako niezależnych nieruchomości terenów o wielkości pojedynczego kwartału oraz wydzielenie przestrzeni publicznych (drogi, place, skwery, itp.). W kilku przypadkach: większych kwartałów, kwartałów z wyraźnie zaznaczonym podziałem na część mieszkalną i biurowo – usługową oraz kwartałów zajmowanych przez budynki socjalne i komitwy, przewidziano możliwość podziału na mniejsze działki. Taka strategia podziału gruntów umożliwia bezproblemową realizację garaży podziemnych.

Koncepcja projektowa zakłada ochronę i adaptację wartościowych obiektów istniejących, stanowiących, zwłaszcza w rejonie portowej części Łasztowni, charakterystyczny znak historii miejsca. Ochrona obiektów istniejących pomaga też w kreowaniu tożsamości nowoprojektowanych przestrzeni publicznych.

W obrębie całości terenu zaprojektowano różnorodne, wysokiej jakości przestrzenie publiczne. Najbardziej charakterystyczne z nich to:

- nabrzeża wysp – starannie projektowane miejskie promenady zapewniające dostęp do wody, zieleni oraz funkcji usługowych zlokalizowanych w parterach budynków,
- nabrzeża basenów portowych – tereny rekreacyjne z dostępem do wody, miejsca spotkań i imprez plenerowych,
- główna oś założenia – miejska aleja ze szpalerami drzew, zapewniająca dostęp do bogatej oferty usługowej i transportu publicznego oraz połączenie przestrzeni publicznych zespołu,
- plac miejski w północnej części Łasztowni - przestrzeń wielofunkcyjna z prestiżową obudową, której charakter nadaje dominanta - emblematyczny obiekt użyteczności publicznej, miejsce koncertów, wystaw plenerowych, wydarzeń sportowych,
- place lokalne – kameralne przestrzenie w centrum zespołów, stanowiące miejsce codziennych aktywności mieszkańców, spotkań i rekreacji i 'przedłużenie' usługowych parterów budynków, wyposażone w meble miejskie i małą architekturę, często tworzone w oparciu o wartościowe obiekty istniejące (np. magazyn nr 13, kościół Św. Trójcy, itp.),
- parkowi miejskie w obrębie wysp Grodzkiej i Zielonej – tereny rekreacyjne dla mieszkańców Szczecina.

Idąc za przykładem podobnych realizacji europejskich (np. Hafencity w Hamburgu) postuluje się organizację konkursów na opracowanie poszczególnych fragmentów terenów publicznych, których projektowanie powinno respektować ogólną zasadę spójności kompozycyjnej przy jednoczesnym dążeniu do uzyskania przestrzeni zróżnicowanych, charakterystycznych i zindywidualizowanych dla poszczególnych obszarów zabudowy.

PROGRAM FUNKCJONALNY

Teren Łasztowni projektowany jest jako nowy fragment Szczecina o bogatym, zróżnicowanym programie funkcjonalnym łączącym program mieszkaniowy, miejsca pracy, turystykę, infrastrukturę społeczną z wysokiej jakości przestrzeniami publicznymi.

Największą część terenów w obszarze opracowania przeznaczono pod lokalizację zabudowy mieszkalno – usługowej, w której program mieszkaniowy wzbogacają usługowe partery mieszczące m.in. sklepy, kawiarnie, restauracje, punkty usługowe, dające możliwość wykreowania atrakcyjnych ciągów ulicznych i 'żywych' przestrzeni publicznych i

półpublicznych w otoczeniu budynków. W ramach realizacji programu mieszkaniowego przewidziano również możliwość lokalizacji obiektów służących mniej standardowym formom zamieszkiwania – budynków z mieszkaniami na wynajem oraz budynków realizowanych przez kooperatywy mieszkaniowe. Zabudowa mieszkaniowa powinna być projektowana jako atrakcyjna alternatywa dla podmiejskiego ‘domu z ogródkiem’ co pozwoliłoby w dłuższej perspektywie na przyciągnięcie korzystnej migracji z rejonów otaczających Szczecin. W innych miastach europejskich, taki efekt uzyskuje się odpowiednio zwiększając średni metraż mieszkań, zapewniając kontakt z zielenią oraz eksponując przewagi miejskiej lokalizacji jak dostęp do pełnego wachlarza usług oraz sieci transportu publicznego.

Zabudowę biurowo - usługową usytuowano głównie w południowej części Łasztowni i zespołu basenów portowych oraz wzdłuż terenów kolejowych i ciągów głównych ulic, uzyskując w ten sposób naturalny ‘ekran’ dla bardziej wrażliwej zabudowy mieszkaniowej. W północnej części Kępy Parnickiej dobrze skomunikowanej z Dworcem Głównym i dworcem autobusowym, przewidziano lokalizację centrum konferencyjno – kongresowego z zapleczem hotelowym stanowiącego funkcjonalne uzupełnienie projektowanej zabudowy biurowej.

Funkcje publiczne takie jak szkoła z oddziałem przedszkolnym, punkty żłobkowe (kluby malucha), przychodnie i gabinety lekarskie, urząd pocztowy itp. zaprojektowane zarówno w formie obiektów wolnostojących, jak i wbudowanych w parterach budynków, zlokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie głównej osi założenia, oferującej dogodny dostęp do komunikacji publicznej. Szczegółowy program funkcjonalny obiektów publicznych powinien być przedmiotem ustaleń pokonkursowych.

Jako wzbogacenie programu publicznego zaproponowano wykorzystanie istniejących budynków poprzemysłowych i ich przekształcenie w obiekty wielofunkcyjne. Podstawowe działania w tym zakresie obejmują m.in.:

- przekształcenie zespołu zabudowań Starej Rzeźni, w obiekty restauracje, kawiarnie, hotele, galerie sztuki, kluby muzyczne i sale koncertowe stanowiące zaplecze obsługi ruchu turystycznego i miejsca spotkań mieszkańców Szczecina,
- przekształcenie magazynu portowego nr 13 w obiekt wielofunkcyjny, mieszczący: centrum kultury, sale prób, bibliotekę i czytelną, kawiarnię oraz sale sportowe i fitness,
- przekształcenie wpisanych do rejestru zabytków obiektów magazynowych w rejonie dawnego Portu Wolnościowego w budynki biurowo – usługowe o unikalnym charakterze,
- przekształcenie i nadbudowa dawnego schronu przeciwlotniczego przy ul. Władysława IV w obiekt wystawienniczy.

Szczegółowe wyliczenia wielkości powierzchni i kubatur w ramach poszczególnych funkcji przedstawiono w tabelach bilansowych.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

W koncepcji projektowej założono lokalizację infrastruktury technicznej – głównych sieci uzbrojenia terenu (sieci wodociągowe, kanalizacyjne, ciepłownicze, elektroenergetyczne i teletechniczne) w ciągach ulic i publicznych terenów pieszych.

Założony sposób lokalizacji infrastruktury umożliwi łatwe podłączanie kolejnych obszarów inwestycyjnych realizowanych w ramach działań niezależnych Inwestorów.

Postuluje się podjęcie strategicznych działań proekologicznych - wykorzystanie do ogrzewania ciepła z sieci miejskiej, retencję wód opadowych w obrębie terenów zielonych i zielonych dachów budynków, oświetlenie ulic i placów w oparciu o oprawy LED oraz wprowadzenie efektywnego systemu zbiórki i segregacji odpadów.

OBSŁUGA KOMUNIKACYJNA

Proponowane przekształcenie układu drogowego na Łasztowni opiera się na przekierowaniu ruchu tranzytowego: w kierunku północnym przez teren portu i nową przeprawę przy Stoczni (na przedłużeniu ul. Stanisława Dubois) oraz w kierunku południowym przez Wyspę Zieloną (na przedłużeniu ul. Zapadłej). Takie rozwiązanie pozwoli 'domknąć' ciąg obwodnicy śródmiejskiej Szczecina. Dzięki temu, ruch kołowy w obrębie terenów z nowoprojektowaną zabudową śródmiejską zostanie uspokojony, tworząc tym samym ulice i przestrzenie przyjazne pieszym.

Przedstawione propozycje projektowe mają na celu sukcesywne wygaszanie i docelowo - likwidację Trasy Zamkowej, co pozwoli na spójne ukształtowanie zabudowy Łasztowni jako nowoczesnej i wielofunkcyjnej dzielnicy Szczecina. W związku z trwającymi pracami nad budową obwodnicy śródmiejskiej Szczecina, która znacząco ograniczy ruch tranzytowy przez miasto, proponowane rozwiązania komunikacyjne należy rozpatrywać etapowo.

Etap 1:

- osłabienie ruchu kołowego wzdłuż Nabrzeża Wieleckiego,
- likwidacja zjazdów z Trasy Zamkowej (ślিমaki estakady), pozostawienie ruchu z prawobrzeża na lewobrzeże,
- aktywizacja komunikacji publicznej oraz alternatywnych środków transportu,
- realizacja Mostu Kłodnego i sieci dróg na projektowanym obszarze,
- realizacja mostu przy Stoczni (na przedłużeniu ul. Stanisława Dubois),
- realizacja mostu na Wyspę Zieloną (na przedłużeniu ul. Zapadłej) i dalej i na Wyspę Pucką w ciągu szczecińskiej obwodnicy śródmiejskiej,
- stopniowe wycofanie ruchu samochodowego z obszaru Starego Miasta.

Etap 2:

- zakończenie budowy obwodnicy śródmiejskiej,
- likwidacja ruchu tranzytowego w mieście,
- likwidacja Trasy Zamkowej, przejęcie jej roli przez drogi naziemne z Mostem Kłodnym.

Wszystkie drogi wewnętrzne zorganizowano jako ulice z priorytetem pieszych i strefy ruchu uspokojonego, kładąc nacisk na bezpieczeństwo i komfort mieszkańców. W obrębie ciągów pieszych zapewniono dostęp dla transportu publicznego (autobusy i taksówki).

Założono lokalizację ogólnodostępnych parkingów jako podziemnych pod terenami placów miejskich oraz wbudowanych w obrębie obiektów użyteczności publicznej i wybranych obiektów komercyjnych. W ramach działań ogólnomiejskich należy dążyć do rozwoju sieci parkingów typu 'park and ride'.

Miejsca postojowe służące obsłudze obiektów mieszkaniowych i usługowych w liczbie wynikającej z przyjętych wskaźników parkingowych, zróżnicowanych z uwagi na funkcje obiektów i intensywność zabudowy, zlokalizowano w garażach podziemnych pod zespołami budynków (jednokondygnacyjne garaże podziemne oraz garaże we wnętrzach kwartałowych z dachami zielonymi). Jako uzupełnienie stref parkowania w strefach mieszkalno - usługowych zaproponowano wydzielenie miejsc postojowych w ciągach ulic lokalnych i dojazdowych.

Podstawowe założenie projektowe opiera się na zapewnieniu dogodnego dostępu do środków transportu publicznego przy jednoczesnym ograniczeniu ruchu samochodowego, w tym celu w obrębie głównej osi założenia, biegnącej w kierunku północny wschód - południowy zachód, zaproponowano zlokalizowanie nowej linii tramwajowej zintegrowanej z siecią komunikacji miejskiej.

ZIELEŃ

Tereny zieleni publicznej zaprojektowano w zróżnicowanych formach. W zależności od roli w kompozycji przestrzennej, są to:

- duże założenia parkowe w obrębie wysp Grodzkiej i Zielonej – tereny rekreacyjne dla mieszkańców Szczecina,
- zgrupowania zieleni w obrębie nabrzeży i przestrzeni publicznych placów,
- szpalery drzew w ciągach ulic i ciągów pieszych,
- zieleń wewnątrzkwartałowa.

Założono ochronę wartościowych zespołów istniejącej zieleni i ich wkomponowanie w obszarach projektowanych przestrzeni publicznych. Przyjęta forma zabudowy pozwala na realizację zieleni w obrębie przestrzeni półpublicznych - dostępnych bezpośrednio dla mieszkańców wewnątrz kwartałowych.

Zgodnie z wytycznymi popularnych systemów ocen ekologicznych (LEED, BREEM), postuluje się wykonywanie nasadzeń roślin gatunków rodzimych, odpornych na lokalne warunki klimatyczne i nie wymagających szczególnej pielęgnacji.

ARCHITEKTURA

W przedstawionej koncepcji szczególny nacisk położono na precyzyjne ukształtowanie zabudowy kwartałowej, pozwalającej na integrację nowopowstających obiektów z tkanką miejską Śródmieścia. Podstawowym typem stosowanej zabudowy jest 'budynek - kwartał', pozwalający na jednoznaczne i czytelne wyznaczenie ulic oraz wewnątrz kwartałowych, właściwe strefowanie przestrzeni publicznych, półpublicznych i prywatnych bez konieczności stosowania 'środków doraźnych' w postaci ogrodzeń.

Zaproponowane gabaryty obiektów dobrano analizując typowe przykłady miejskiej zabudowy Szczecina. Projektowane obiekty mają wysokość od 4 do 6 kondygnacji z lokalnymi podwyższeniami uzasadnionymi względami urbanistycznymi.

Głębokości traktów dla zabudowy mieszkaniowej wynoszą od 12 do 14m, a dla zabudowy biurowo usługowej od 16 do 21m. Proponowane kształty obiektów zakładają lokowanie trzonów komunikacyjnych w niedoświetlonych narożnikach budynków i maksymalnie wykorzystanie atutów nadrzecznej lokalizacji oraz bliskości zielonych dziedzińców. Garaże podziemne ograniczono do jednej kondygnacji z możliwością zabudowy dziedzińca na

poziomie parteru (zwłaszcza w obiektach z usługowym parterem). Obowiązkowym rozwiązaniem przyjętym w koncepcji jest ukształtowanie płyty garażu w formie dachów zielonych.

Wytyczne materiałowe dla elewacji i dachów projektowanych obiektów powinny nawiązywać do portowej historii miejsca. Architektura o charakterze loftowym powinna być znakiem rozpoznawczym międzyodrza i wyróżnikiem na tle wielu standardowych, anonimowych osiedli mieszkaniowych i zespołów biurowych.

MAŁA ARCHITEKTURA

Zaproponowano zastosowanie elementów małej architektury oraz oświetlenia ulicznego o prostym wzornictwie, współgrających z wykończeniem nawierzchni i dostosowanych do charakteru zabudowy. Elementy małej architektury tworzą spójny zestaw mebli miejskich w obrębie całego zespołu.

Podstawowe założenia przyjęte przy projektowaniu nawierzchni to:

- zapewnienie trwałości i komfortu użytkowania nawierzchni,
- dostosowanie materiałów do charakteru zabudowy poszczególnych obszarów,
- unikanie barier architektonicznych i zbędnych różnic wysokości posadzek.

Spis załączników:

Zał. nr 1 TABELA nr 1 - podstawowe parametry inwestycji – ZAKRES NR 1

Zał. nr 2 TABELA nr 2 - podstawowe parametry inwestycji – ZAKRES NR 2