

POLITECHNIKA GDAŃSKA
WYDZIAŁ ARCHITEKTURY



PRACA DYPLOMOWA MAGISTERSKA

NOWY HIPODROM W SOPOCIE

proj. BOGNA CUDNA
NR ALBUMU: 84801

KATEDRA ARCHITEKTURY MORSKIEJ I PRZEMYSŁOWEJ

PROMOTOR: DR INŻ. ARCH. MAREK GAWDZIK
RECENZENT: MGR INŻ. ARCH. STANISŁAW DOPIERALA

SPIS TREŚCI:

1	Wstęp.....	2
2	Lokalizacja	2
3	Opis terenu.....	4
4	Rys historyczny	7
5	Wyścigi konne na świecie	8
5.1	Dubai, Emiraty Arabskie – Tor Nad Al Scheba	9
5.2	Hong Kong, Chiny, Tor Sha Tin, Tor Happy Valley.....	12
5.3	Newbury, Wielka Brytania – Tor Ascot.....	14
5.4	Galway, Irlandia – Tor Galway.....	15
6	Założenia ogólne dotyczące terenu	18
7	Program funkcjonalny	18
7.1	Strefa zawodnicza - chroniona.....	18
7.1.1	Zaplecze Wyścigów	18
7.1.2	Zaplecze WKKW/Skoków	19
7.1.3	Tor	19
7.2	Strefa publiczna (ogólnodostępna).....	19
7.3	Strefa „przejściowa” – kluby i szkółki	20
7.4	Pole golfowe i klub	20
8	Szczegółowy program użytkowy Nowego Hipodromu Sopot (dane liczbowe)....	20
8.1	Część publiczna.....	20
8.2	Część zawodnicza - chroniona	25
8.3	Część treningowa – kluby i szkółki	25
9	Przyjęte rozwiązania funkcjonalno – przestrzenne budynku Nowych Trybun	26
10	Konstrukcja budynku Nowych Trybun	28
11	Część rysunkowa – rzuty, przekroje, elewacje, zdjęcia makiety	29
12	Bibliografia	30

1 Wstęp

Teren Hipodromu Sopot posiada wielki potencjał, ze względu na położenie, swój charakter, tradycje. Pomimo to pozostaje zaniedbany, podczas gdy mógłby przynosić miastu znaczne zyski, podnosić jego prestiż, jako miasta-kurortu. „Biznes hipiczny” w Polsce kuleje. Istnieje wiele bardzo dobrych hodowli koni rasowych. Hodowla jest jednak pierwszym z powiązanych ze sobą elementów tego „biznesu”. Wciąż brakuje klubów treningowych (trenujących zarówno konie jak i jeźdźców), a przede wszystkim zawodów na światowym poziomie, gdzie i konie i jeźdźcy mogliby prezentować swoje możliwości. Zawody są niejako zwieńczeniem pracy włożonej w konia i jeźdźca. Przy współpracy hodowców, trenerów, organizacji takich jak Polski Klub Koni Wyścigowych możliwe jest czerpanie zysków z każdego ze wspomnianych elementów. Tymczasem w Polsce istnieją 3 tory wyścigowe:

- Warszawa Służewiec – trwają debaty jak zagospodarować teren toru, przyszłość wyścigów stoi pod znakiem zapytania
- Wrocław Partynice – głównie wykorzystywany pod wąską specjalizację – wyścigi kłusaków, jest tu też tor crossowy
- Sopot Hipodrom – przedmiot opracowania – wyjątkowo malowniczo położony na tle światowych torów, otoczony przez nowe inwestycje o charakterze sportowym, obecnie jedynie skromna baza treningowa

Celem poniższego opracowania jest wykazanie KONIECZNOŚCI i sposobu zagospodarowania terenu Hipodromu Sopot terenu zgodnie z jego pierwotną funkcją, na jak najwyższym, światowym poziomie.

2 Lokalizacja

Teren wyścigów konnych liczy nieco ponad 40 ha, w tym 31 ha toru. Położony jest w Dolnym Sopocie, pomiędzy ulicami Polną, Łokietka i Rybacką. Od południowej strony graniczy z Gdańskiem (osiedle Żabianka), od zachodu z terenami PKP (zarządzanymi przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.) Wzdłuż linii SKM, pomiędzy przystankami Sopot Wyścigi i Gdańsk Żabianka. Na południe od opracowywanego terenu znajduje się kameralne osiedle domów jednorodzinnych „z tradycjami”. Od wschodu, wzdłuż ul. Łokietka hipodrom graniczy z terenami zajęтыми dotychczas głównie przez ogródki działkowe, w ostatnich latach zabudowywane jednak intensywnie przez deweloperów jako luksusowe osiedla mieszkalne.

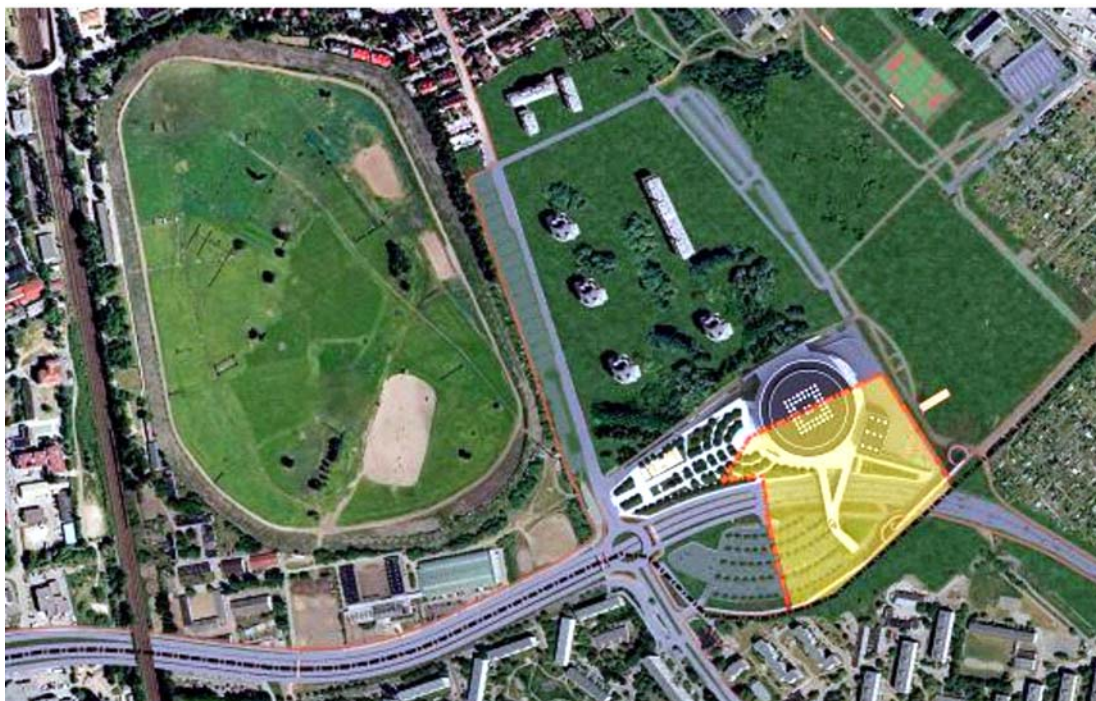
W bliskiej okolicy powstają też inwestycje związane ze sportem - przy południowo-wschodnim narożniku hipodromu lokalizację swoją znalazła nowa hala widowiskowo-sportowa budowana wspólnymi siłami przez miasta Sopot i Gdańsk, która swoją pojemnością 15 tyś osób zdekonstruuje największą tego typu budowlę w Polsce – Katowicki „Spodek”. W planach miasta Sopot jest także wybudowanie dużej (ponad 300 jachtów, pełna infrastruktura) mariny żeglarskiej na sztucznej wyspie na wysokości Hipodromu i powstającej Hali wodowiskowo-sportowej. Obiekty te zwiększą niewątpliwie obciążenie ruchem samochodowym w okolicy – radą na to ma być planowana od lat Droga Zielona, na granicy miast, wzdłuż dzisiejszej ulicy Rybackiej i Gospody. Hipodrom ma przewagę na pozostałymi wymienionymi inwestycjami w postaci doskonałego skomunikowania za pomocą Szybkiej Kolei Miejskiej (przystanek Sopot- Wyścigi w bezpośrednim sąsiedztwie).

Dodatkowo pomiędzy powstającą halą, a projektowaną mariną planowany jest szeroki pas zagospodarowanej zieleni biegnący w linii prostej od wschodniej granicy hipodromu do wybrzeża.

Wymienione inwestycje czynią z południowo-wschodniej części Sopotu bardzo atrakcyjną okolicę o wyraźnym charakterze rekreacyjno-sportowym. Obecność zabudowy mieszkaniowej (o wysokim standardzie) zapewni „ożywienie” okolicy poza tradycyjnym sezonem letnim.



Rysunek 1 - Położenie Hipodromu Sopot w mieście (teren jaśniejszy)-za [Gdańsk, Gdynia, Sopot - wirtualna mapa z trojmiasto.pl](http://Gdańsk.Gdynia.Sopot-wirtualna.mapa.z.trojmiasto.pl)



Rysunek 2, Lokalizacja Hali Widowiskowo-sportowej względem Hipodromu



Rysunek 3 - Hala Widowiskowo-Sportowa, proj. J. Domurad



Rysunek 4 - Projektowana Marina, proj. T. Bosiacki

3 Opis terenu

Najstarszą część obiektu stanowi kompleks toru wyścigowego wraz z zapleczem usytuowany od strony ulicy Polnej. Kompleks ten został zaprojektowany i wybudowany z przeznaczeniem do rozgrywania wyścigów konnych z udziałem publiczności i prowadzeniem zakładów totalizatora.

W skład stricte **toru wyścigowego** o powierzchni ok. 31 hektarów wchodzi:

- Bieżnia zewnętrzna do rozgrywania wyścigów płaskich, pokryta darnią, o obwodzie 1850 m i szerokości 12-18 m. Przy obecnym usytuowaniu trybun, gonitwy rozgrywane są "na prawą rękę".
- Bieżnia wewnętrzna do rozgrywania wyścigów przeszkodowych, pokryta darnią, zawierająca 24 przeszkody steeplowe¹ o zróżnicowanym profilu. Konfiguracja bieżni i przeszkód umożliwi rozgrywanie wyścigów przeszkodowych na różnych trasach i dystansach.

¹ Steepl- Rozgrywany na terenie płaskim odcinek drogi z przeszkodami steeplowymi jest odcinkiem szybkim 690m/min. . Przeszkoda steeplowa ma część stałą wysokości 1 metra i część miękką 0,4m. Steepl koń może i powinien czesać, w przeciwieństwie do przeszkód z odcinka cross, gdzie cała przeszkoda jest stała a czesanie może spowodować wypadek.

- Bieżnia robocza usytuowana pomiędzy bieżnią zewnętrzną i torem przeszkodowym. Tor ten o powierzchni piaszczystej ma 1600 m obwodu i ok. 4 m szerokości.

W obrębie toru przeszkodowego, przed frontem trybuny głównej, znajduje się trawiasty plac parkurowy o wymiarach 100 x 120 m. Wokół placu istnieje możliwość ustawiania otwartych trybun dla publiczności na ok. 5000 miejsc oraz zorganizowania zaplecza gastronomicznego, sanitarnego i rozprężalni koni. Stwarza to doskonałe warunki do organizowania zawodów jeździeckich nawet o znacznej randze międzynarodowej oraz różnego rodzaju imprez z udziałem publiczności.

Do kompleksu toru wyścigowego należą również dwa piaszczyste place treningowe o powierzchni ok. 2 ha i 1 ha umożliwiające codzienny trening koni wyścigowych i sportowych oraz organizację zawodów niższej rangi.

W obrębie placów treningowych i częściowo na torze steeplowym wybudowana została trasa crossu zawierająca 20 przeszkód stałych o zróżnicowanym stopniu trudności i urozmaiconych profilach. Umożliwia to wszechstronny trening starszych koni wyścigowych przygotowanych do wyścigów przeszkodowych, trening koni sportowych oraz organizację prób dzielności dla ogierów zakładu treningowego. Trasa crossu jest wykorzystywana podczas rozgrywanych tutaj zawodów WKKW².

² WKKW – Wszechstronny Konkurs Konia Wierzchowego - jeden z najbardziej widowiskowych sportów konnych należący do dyscyplin olimpijskich. Jest wszechstronnym sprawdzianem konia i jeźdźcy. Wszechstronność dyscypliny polega na tym, że zawodnicy prezentują swoje konie podczas trzech kolejnych dni w trzech bardzo odmiennych próbach: ujeżdżeniu, w terenie i na parkurze. (Coraz częściej te trzy próby rozgrywa się w ciągu dwóch a nawet jednego dnia.) Odbywa się w czasie 3 dni, podczas których przebiegają 3 próby:

Dzień I

Próba ujeżdżenia, która rozgrywana jest zgodnie z zasadami konkursu ujeżdżenia obowiązującego w danej klasie. Liczy się precyzja wykonania figur, elegancja, posłuszeństwo konia i jego chody tzn. stęp, kłus i galop. Ocenia się też dosiad jeźdźcy i używanie pomocy.

Dzień II

Próba wytrzymałości, składa się z 4 części

- drogi i ścieżki - rozgrywane w terenie naturalnym, dystans 4-9 km, w tempie ok. 220 m/min, dystans można pokonać dowolnym chodem, dopuszczalne jest nawet prowadzenie konia w ręku pod warunkiem, że zmieści się w normie czasowej i linie startu i mety zostaje przekroczona wierzchem
- steepl - rozgrywane na torze steeplowym, dystans 2-3 km, w tempie ok. 700 m/min, na torze znajduje się 6-8 przeszkód ; galop po torze z przeszkodami "do czesania" - żywopłoty
- drogi i ścieżki - ponownie.
- cross - rozgrywany w urozmaiconym terenie z przeszkodami stałymi, dystans 4-8 km, w tempie 500 m/min, na trasie znajduje się 20-30 przeszkód o wysokości do 120 cm, zeskok maksymalnie 200 cm. Przeszkody o dużym stopniu trudności muszą mieć alternatywną możliwość ich pokonania, łatwiejszą, ale bardziej czasochłonną.

Dzień III

Konkurs skoków - rozgrywany na zasadzie konkursu dokładności (w przypadku równej liczby punktów obowiązuje rozgrywka o pierwsze miejsce), przeszkody o wysokości do 120 cm. (więcej...)

Przed każdą z prób przeprowadzana jest kontrola weterynaryjna, jakiegokolwiek objawy niedyspozycji konia powodują natychmiastową eliminację z zawodów.

W skład **zaplecza toru** wyścigowego wchodzi:

- Trybuna I wybudowana w 1926 roku. Jest to budynek o konstrukcji drewnianej, o łącznej powierzchni użytkowej 273 m kw. Główna część trybuny to widownia obliczona na ok. 300 osób, której część jest przeszklona i traktowana jako loża honorowa. Parter trybuny zajmuje lokal gastronomiczny z zapleczem, o przeszklonych ścianach z widokiem na bieżnię toru wyścigowego. Na dachu trybuny znajdują się dwie wieżyczki obserwacyjne przeznaczone dla komisji sędziowskiej i komisji technicznej. Z dachu trybuny jako punktu o dobrej widoczności na tor wielokrotnie korzystała telewizja podczas transmisji z zawodów.
- Trybuna II obiekt o konstrukcji drewnianej wybudowany w 1885 roku o powierzchni użytkowej ok. 700 m kw. mogącej pomieścić 2000 osób. W parterze trybuny znajdują się pomieszczenia dające możliwość dowolnego zagospodarowania. Po wizycie Papieża została zrekonstruowana i unowocześniona.
- Budynek totalizatora wybudowany w 1926 roku o powierzchni użytkowej 332 m kw. Budynek posiada 12 kas, obszerny hol wewnętrzny oraz dwie toalety z osobnymi wejściami. Lokalna kotłownia umożliwia ogrzewanie budynku totalizatora jak również baru gastronomicznego.
- Budynek siodlarni - z siedmioma otwartymi boksami dla koni i przylegające do niego pomieszczenia socjalne dla dżokejów.
- Paddock okólnik do prezentacji koni przed gonitwą usytuowany pomiędzy trybunami, bezpośrednim wyjściem na tor wyścigowy. Teren pomiędzy padokiem a trybunami to zadrzewiony teren zielony.

Brama wjazdowa na teren znajduje się przy ulicy Polnej. Przy bramie usytuowana jest portiernia, kasy biletowe oraz parking samochodowy.

W chwili obecnej Hipodrom Sopot dysponuje łącznie 220 boksami dla koni w budynkach stajennych różnej wielkości, budowanymi w latach 1950-1975. Budynki są murowane, wyposażone w pomieszczenia gospodarcze, bez poddaszy użytkowych. W większości są w bardzo złym stanie niezapewniającym koniom jeźdźcom ani obsłudze stajennej warunków obowiązujących w tego typu obiektach na świecie. Podobnie jest z małą rozprężalnią 18 x 40 mb oraz małą krytą ujeżdżalnią 12 x 30 m. Ujeżdżalnia ta pełni obecnie, oprócz głównej, rolę magazynu na słomę i siano a także, ze względu na bliskość ujęcia wody, dodatkowej stajni z rozstawionymi przenośnymi boksami (w okresie letnim).

W zdecydowanej lepszej kondycji jest budynek krytej ujeżdżalni o wymiarach 87 x 46 m, który wykorzystywany jest w okresie jesienno-zimowym do organizowania zawodów jeździeckich rangi ogólnokrajowej oraz aukcji na konie sportowe. Jednocześnie umożliwia codzienne treningi koni sportowych i grup rekreacyjnych. Wymiary dużej ujeżdżalni pozwalają również na swobodne galopowanie koniom wyścigowym przy niesprzyjającej pogodzie. Do krytej ujeżdżalni należy zaplecze socjalno-klubowe. Znajdują się tu pomieszczenia biurowe, sala konferencyjna, punkt gastronomiczny, sanitariaty i szatnie, niestety w podobnie złym stanie jak istniejące stajnie.

Przy stajniach znajdują się 2 robocze place piaszczyste o powierzchni ok. 0,5

ha każdy oraz ambulans weterynaryjny z salą zabiegową, apteczką, pomieszczeniami dla lekarza oraz trzema boksami dla koni.

Zaopatrzeniu w paszę służy magazyn zbożowy z wagą samochodową, mogący pomieścić ok. 150 ton pasz treściwych na powierzchni 456 m kw.

Siano i słoma składowane są w stodole o kubaturze 5348 m kw. Stodoła ta o wymiarach 18 x 42 m, może być łatwo adaptowana na krytą ujeżdżalnię.

Na terenie hipodromu znajdują się też obecnie: kuźnia, warsztat rymarski, stolarski oraz garaże na samochody, ciągniki i sprzęt zmechanizowany.

Obiekt dysponuje własną studnią głębinowa i hydrofornia zaopatrująca wszystkie stajnie w czystą zdrową wodę.

Przy stajniach zlokalizowane są parterowe budynki mieszkalne o łącznej liczbie 16 mieszkań. Są to mieszkania o bardzo niskim standardzie, wyposażone w lokalne kotłownie, co.

Spółka dysponuje 56 miejscami hotelowymi w pawilonach o zabudowie częściowo murowanej a częściowo drewnianej i stołówką z zapleczem kuchennym.

Z budynków wymienionych powyżej wpisane do rejestru zabytków są trybuny I i II oraz Stary Totalizator. Projekt nowego Hipodromu przewiduje pozostawienie ich w nienaruszonej formie, odrestaurowane, jako świadectwo historii wyścigów w Sopocie, łącznik z niegdyś bardzo popularną wśród wszystkich warstw społecznych rozrywką, dziś zapomnianą, odbieraną jako „obca” tradycją. Dodatkowo, ze względu na ciekawą, drewnianą konstrukcję, oraz rozpoznawalną bryłę proponuję w projekcie pozostawienie Dużej Ujeżdżalni (Hali WKKW), po „wyczyszczeniu” funkcji (w tej chwili jej część dzierżawiona jest między innymi sklepom meblowym). Pozostałe istniejące budynki przedstawiają znikomą wartość estetyczną i użytkową i planowane są do rozbiórki bądź gruntownej przebudowy.

4 Rys historyczny

Począwszy od lat 70 XIX wieku, teren pomiędzy potokiem granicznym, oddzielającym Sopot od miasta Gdańska, a dzisiejszą ulicą Polną, był wykorzystywany przez kadrę pułku "czarnych huzarów" z Wrzeszcza do organizacji biegów myśliwskich. Od roku 1898 rozpoczęto tu rozgrywanie regularnych gonitw konnych płaskich i przeszkodowych. Wtedy też powstały, istniejące i funkcjonujące do dziś dwie trybuny dla publiczności, hala totalizatora i płyta toru w istniejącym do dzisiaj kształcie. Od początku tor sopocki funkcjonował jako tor sezonowy, a konie na gonitwy były dowożone z zewnątrz.

W okresie międzywojennym tor w Sopocie (Sopot leżał na terenie Wolnego Miasta Gdańska) stał się znanym, o zasięgu europejskim torem, gdzie rozgrywano klasyczne gonitwy płaskie, przeszkodowe oraz międzynarodowe zawody hipiczne. Działalność ta, wplatała się harmonijnie w funkcjonowanie miasta i stała się jedną z głównych atrakcji tego letniskowego kurortu. Tor sopocki w świecie hipicznym cieszył się dużą popularnością ze względu na doskonałą bieżnię i malownicze położenie. Od strony południowej, w bezpośrednim sąsiedztwie przebiega linia kolejowa, za którą w niewielkiej odległości widnieją zalesione wzgórza morenowe. Od strony północnej w odległości około 400 metrów rozciąga się pas plaży nadmorskiej. Z wysokości trybun

widoczna jest Zatoka Gdańska. Jest to jedyny na świecie tor wyścigowy z widokiem na morze.

Działalność toru sopockiego przerwała II wojna światowa. Po jej zakończeniu w latach 1945/1946 tor był bazą dla koni sprowadzanych w ramach programu UNRRA³.

W 1947 roku reaktywowano wyścigi konne w Sopocie poprzez Państwowe Tory Wyścigów Konnych w Warszawie. Miały one nadal charakter sezonowy. Rozgrywano około 12 dni wyścigowych w sezonie. W tej formie tor sopocki funkcjonował do 1970 roku.

Od początku lat 70-tych władze hodowlane w Polsce postanowiły rozszerzyć działalność o organizowanie imprez jeździeckich na bazie koni półkrwi, hodowli stadnin mazurskich. Zaniechano wyścigów koni pełnej krwi angielskiej pozostawiając gonitwy steeplowe dla ogierów z zakładów treningowych Kwidzyna, Białego Boru, a od 1980 roku również Sopotu.

Ostatnią gonitwę tego typu rozegrano w 1983 roku. Od tego czasu tor w Sopocie był przekształcany w ośrodek treningu koni.

W listopadzie 1994 roku powstała jednoosobowa spółka skarbu państwa o nazwie HIPODROM SOPOT, w skład majątku, której weszły w całości tereny sopockiego toru wyścigowego.

W ostatnich latach ponownie rozpoczęto organizację wyścigów konnych. Powróciły również na sopocki hipodrom Międzynarodowe Zawody w Skokach CSI-A. Totalizator nie funkcjonuje jednak w pełnej formie. Ze względu na obowiązujące rozwiązania prawne jedyną formą prowadzenia zakładów jest loteria fantowa (prawidłowe wytypowanie czołówki nie gwarantuje nagrody).

5 Wyścigi konne na świecie

Wyścigi konne największą popularność od lat miały w krajach anglosaskich. Stamtąd, często wraz z kolonizacją brytyjską moda na wyścigi konne rozprzestrzeniła się na świat. W tej chwili największe zyski czerpie się z wyścigów w Emiratach Arabskich, Hongkongu, Stanach Zjednoczonych, Japonii, Irlandii (najwięcej torów na mieszkańca na świecie) oraz nadal w Wielkiej Brytanii, na kontynencie – we Francji, na Węgrzech, Czechach, Słowacji. Poniżej przedstawiam wybrane, największe i o różnym charakterze tory, by przybliżyć realia związane z wyścigami konnymi. Skupiam się na torach bardziej ekskluzywnych, zbliżonych tradycjami do wyścigów europejskich, gdzie rozrywka ta oprócz ewentualnych zysków z dobrze postawionego zakładu dawała graczowi poczucie nobilitacji poprzez swoją atmosferę i bliskość np. koronowanych głów, bądź dzisiaj – vipów.

³ **UNRRA** (<s.> ang. *United Nations Relief and Rehabilitation Administration* 'Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Pomocy i Odbudowy') organizacja międzynarodowa powstała w St. Zjedn. Ameryki Płn. w 1943 r. dla niesienia natychmiastowej pomocy krajom alianckim zniszczonym w wyniku II wojny światowej; rozwiązana w 1947 r.

Hasło opracowano na podstawie „Słownika Wyrazów Obcych” Wydawnictwa Europa, pod redakcją naukową prof. Ireny Kamińskiej-Szmaj, autorzy: Mirosław Jarosz i zespół. ISBN 83-87977-08-X. Rok wydania 2001.

Niezależnie do położenia i zamożności widzów tory przynoszą znaczne zyski.

Brak publikacji zbiorczych czy przekrojowych dotyczących współczesnych hipodromów zmusił mnie do szukania pojedynczych przykładów. Porównałam więc między innymi wyżej wymienione tory pod względem takich zagadnień jak:

- położenie krajobrazowe (bliskość innych terenów rekreacyjnych, walory krajobrazowe - Hipodrom Sopocki w Świątowej czołówce)
- skomunikowanie z większymi miastami,
- zwyczaje i tradycje związane z hodowlą koni i wyścigami, ich popularność w danej lokalizacji
- liczebność widowni
- generowane zyski
- programy funkcjonalne
- jakość poszczególnych rozwiązań, materiały

5.1 Dubai, Emiraty Arabskie – Tor Nad Al Scheba

Powstały w roku 1986, przebudowany (wymiana powierzchni) w 1997, szerokość toru 21m (mieści do 16 koni w gonitwie).

Tor obsługiwany jest przez dwa nowe budynki trybun - Makotum Grandstand i Millenium Grandstand (drugi z budynków kosztował ok. 27 mln Euro). Oświetlony tor umożliwia rozgrywanie biegów nocnych (pożądane ze względu na klimat). Tor generuje spore zyski rzędu 6 000 000 USD – każde zainwestowane w konia 100 USD przynosi 230 USD zysku. Zyski pochodzą głównie z totalizatora, wejście na tor jest darmowe.

Rozgrywane są tu najbardziej lukratywne mityngi, z sumą nagród dochodzą do 21 mln dol. Tor na tle innych ma charakter luksusowego, elitarnego.



Rysunek 5 - Tor Nad Al Sheba, Dubai, Emiraty Arabskie



Rysunek 6 - Millenium Grandstand



Rysunek 7 - Tor Nad Al Sheba podczas gonitwy nocnej



Rysunek 8 - Milenium Grandstand

5.2 Hong Kong, Chiny, Tor Sha Tin, Tor Happy Valley

Sha Tin mieści 83 tys. miejsc siedzących, funkcjonuje od 1978 roku, tor Happy Valley, od 1846 roku. Podobnie jak w Dubaju rozgrywane są tu bardzo widowiskowe biegi nocne, 2 razy w tygodniu.

Obstawianie wyścigów konnych jest jedyną dopuszczalną formą hazardu w Chinach, wyścigi są tu więc niemalże sportem narodowym – dzięki temu dwa wspomniane tory generują zysk 10,4 miliardów USD rocznie. Dla porównania – wszystkie 167 torów w Stanach Zjednoczonych zarabia rocznie łącznie „ledwie” 12 bilionów dolarów.

Tory mają charakter rozrywki masowej za niewielkie pieniądze, siedzenia są w większości niezadaszone. Mniejsze jest nasycenie usługami towarzyszącymi podnoszącymi status.



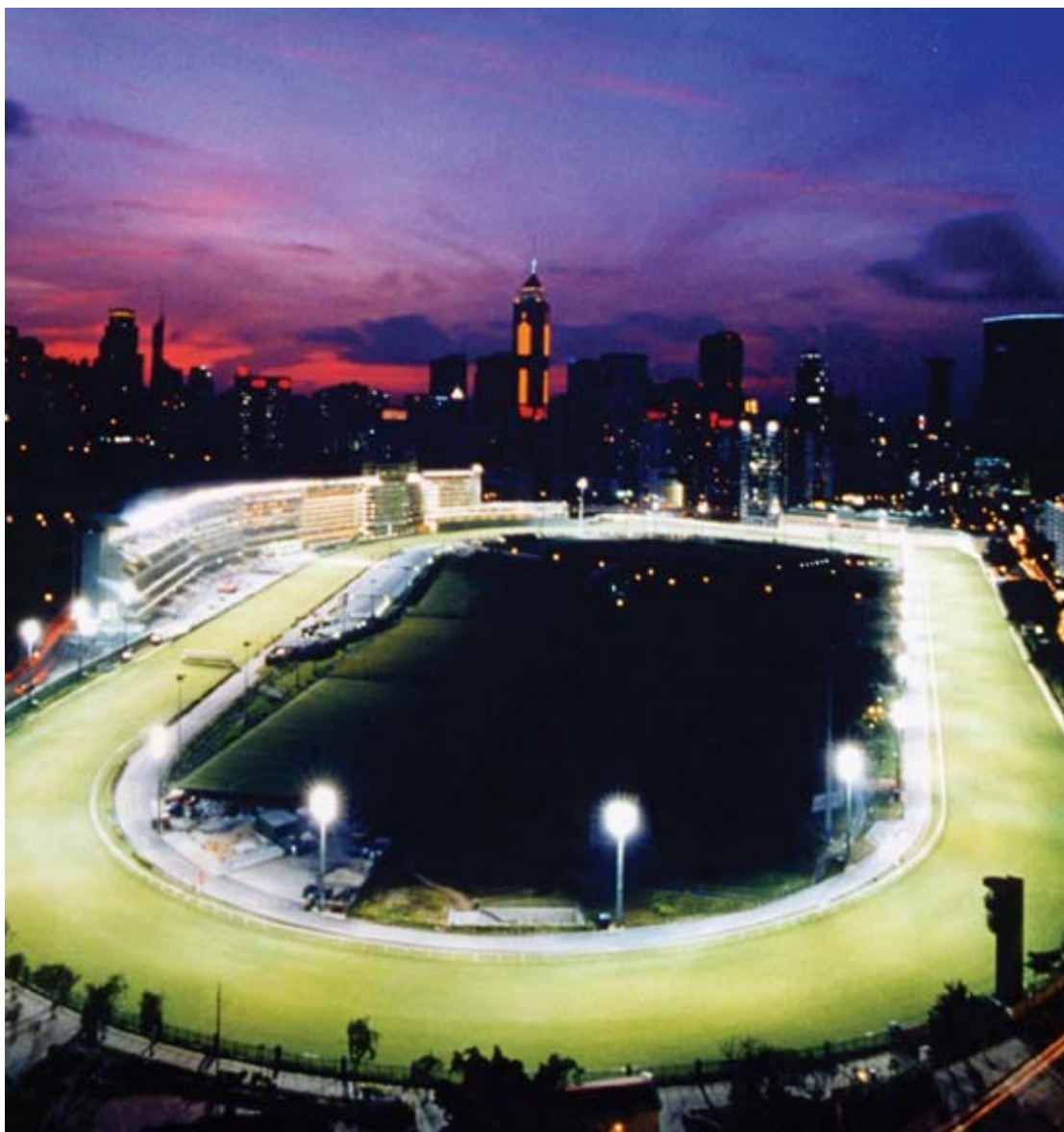
Rysunek 9 - Tor Sha-tin, zabudowa miejska Hong Kongu w tle



Rysunek 10 - Tor Sha-tin, gonitwa nocna



Rysunek 11 - Tor Happy Valley - gonitwa nocna



Rysunek 12 - Tor Happy Valley, Hong Kong, Chiny

5.3 Newbury, Wielka Brytania – Tor Ascot

Ascot, Newbury – Tor uznany Torem Roku 2004 Wielkiej Brytanii. Rocznie przewija się przezeń łącznie 210 000 gości. Dzięki oświetleniu toru wydłużony jest dzień wyścigowy – dziennie biegnie nawet do 100 koni. Największą ilość widzów gromadzi Hennesy Gold Cup – 18 000 osób - tor jest więc „skromniejszy” niż dwa poprzednie. Łączna pula nagród to 2 000 000 funtów brytyjskich.

Tor posiada szeroki program funkcjonalny:

- restauracje (350 + 550 miejsc)
- 44 łoża (wynajmowane na poszczególne dni bądź abonamentowo, z nich pochodzi główny dochód tego toru – 1 000 000 funtów rocznie)
- sale konferencyjne i bankietowe, wynajmowane w dniach poza sezonem wyścigowym
- pole golfowe w środku toru (18 dołków, instruktorzy)

- dodatkowe ułatwienia dla rodziców – przedszkole i żłobek na łącznie 100 dzieci, klub uczniowski, ośrodek hipoterapii
- parking dla 3000 samochodów osobowych, poza tym dobre skomunikowanie linią kolejową.

Tor szczyli się poza tym sprawnym marketingiem, dobrze zorganizowane relacje TV i radiowe zapewniają dodatkowe zyski z reklam. Wyścigi konne mają status wielkiego ogólnokrajowego widowiska, dowodem ich popularności może być istnienie kilku kanałów telewizyjnych emitujących wyłącznie relacje z wyścigów konnych.

Duża ilość automatów do zakładów eliminuje problem kolejek w momencie największego ich obciążenia w pierwszej połowie dnia wyścigowego.

5.4 Galway, Irlandia – Tor Galway

Tor Galway był intensywnie modernizowany w ostatnich latach, wybudowano między innymi budynek trybun - Killanin Stand (otwarty w 2007 roku, kosztował 22 miliony Euro, 10 milionów pochodziło od Horse Racing Ireland – odpowiednika PKKW). Mieści on 7000 widzów, z czego 700 miejsc siedzących usytuowanych jest na balkonach. Dwie pierwsze kondygnacje budynku są ogólnodostępne, mieszczą się tu bary, punkty bistro, totalizatory. Dwie kolejne kondygnacje zawierają wspomniane balkony oraz dodatkowe udogodnienia i dostępne są tylko dla posiadaczy kart stałego klienta. Projekt wykonało biuro EPR Architects.

W 2004 roku otwarto też budynek Wag, Administracji I Centrum Medialne, koszt 1,4 milionów Euro.

Ciekawym udogodnieniem jest przejście piesze pod torem (ukończone w 2002 roku), umożliwia ono graczom dostęp do parkingu wewnątrz toru w trakcie trwania gonitwy.

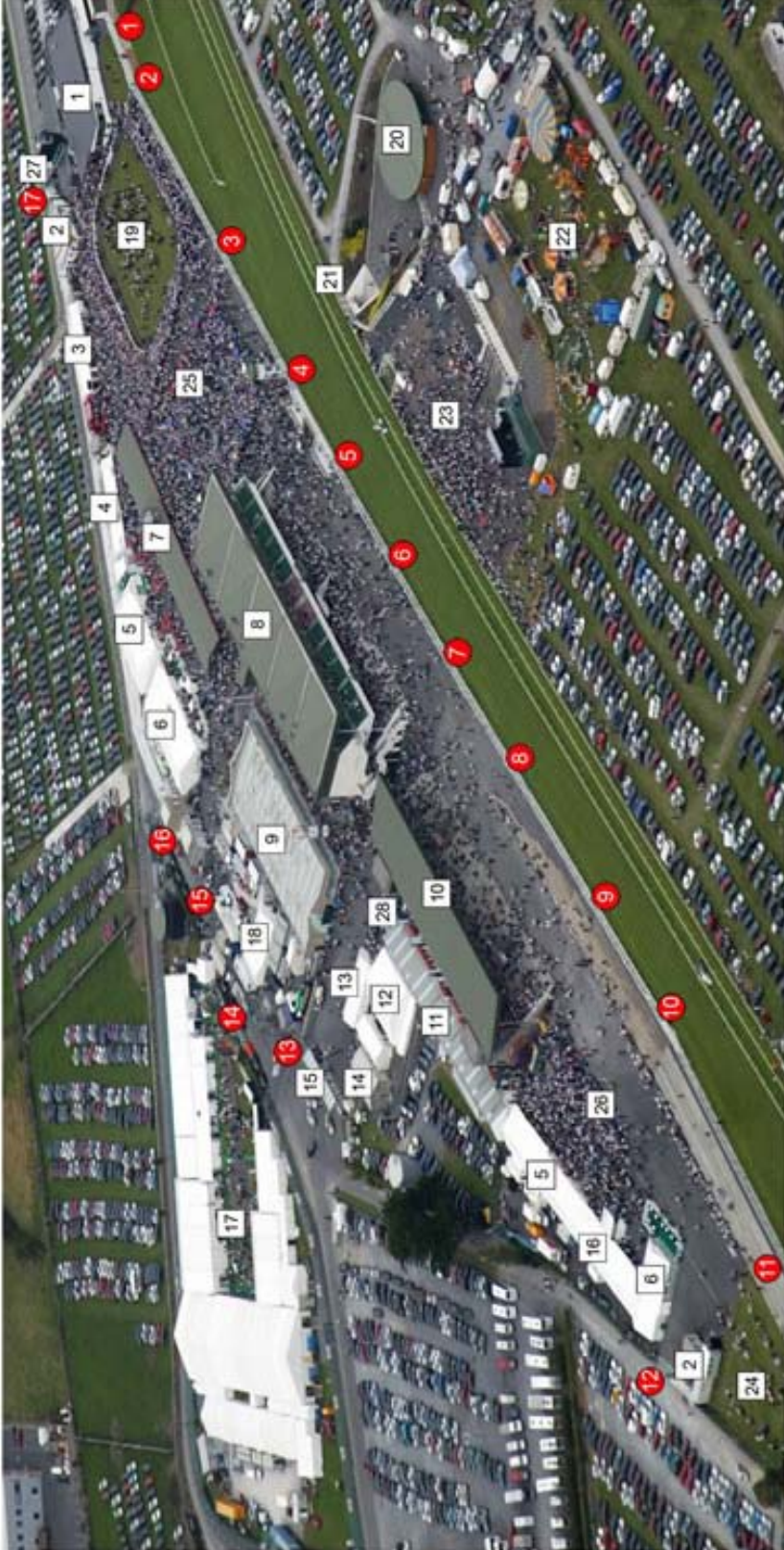


Rysunek 13 - Tor Galway, Irlandia



Rysunek 14 - Tor Galway, wyścig steeplowy

Rysunek 15 (na następnej stronie) - Tor Galway - plan



- 1. Weigh Room and Course
 - 2. Office
 - 3. Toilets
 - 4. Shops
 - 5. Budweiser Tent
 - 6. Ladbrokes
 - 7. Refreshments / Champagne Tent
 - 8. Toilet
 - 9. Millennium Stand
 - 10. Owners & Trainers / Carvery West Stand
 - 11. Mayors Bar / Tea Room / County Club / Quick Snacks
 - 12. Guinness & Oyster Bar
 - 13. Shops
 - 14. Fast Food Restaurant
 - 15. Entrance B
 - 16. Bars
 - 17. Hospitality Village
 - 18. TV Enclosure
 - 19. Parade Ring
 - 20. Entrance C
 - 21. Entrance Tunnel
 - 22. Fun Fair
 - 23. Free Area
 - 24. Mayors Garden
 - 25. Bookies
 - 26. Bookies
 - 27. Entrance A
 - 28. ATM Machine
- Exits indicated by this symbol

6 Założenia ogólne dotyczące terenu

Analizując zastosowane i sprawdzone w różnych lokalizacjach rozwiązania, przyjęto dwa założenia ogólne dotyczące terenu:

- Podstawowym wnioskiem płynącym z zestawienia przykładów hipodromów jest konieczność postawienia przede wszystkim na *podstawową funkcję* – obsługę wyścigów konnych w połączeniu z innymi sportami konnymi - skokami, WKKW, wzbogaconą o usługi dodatkowe, ale ściśle związane ze światem wyścigów (o czym dalej). Zwiększy to poczucie elitarności wyścigów. Powinny one być atrakcją „samą w sobie”. Pociąga to za sobą rezygnację z istniejącej obecnie zabudowy mieszkalnej i hotelowej przeznaczonej dla turystów.
- *Podział na części zawodniczą (skokową i wyścigową) i publiczną.* Przy założeniu, że odbywać się tu będą zawody na światowym poziomie konieczne jest wprowadzenie systemu ścisłej kontroli antydopingowej. Stąd nastąpiło wyraźne rozdzielenie części dostępnej dla zawodników, właścicieli koni, trenerów, obsługi stajennej oraz drugiej części dostępnej dla widowni. W czasie wyścigów konieczna jest obecność służb porządkowych. Żeby jednak uniknąć rozdzielania wizualnego i jak najbardziej zbliżyć trybuny do toru zamiast tradycyjnie stosowanych 2 rzędów płotów proponuję współczesną „fosę” w formie szerokiego na ok. 5 m płytkiego basenu z wodą. Basen wyznacza granice pomiędzy terenami „zawodniczymi” a „publicznymi”.

Strefą poniekąd „przejściową” między strefą publiczną, a światem zawodników w dosłownym i przenośnym znaczeniu będą 2 stajnie młodzieżowych klubów jeździeckich umieszczone pomiędzy wejściem południowym a Halą WKKW oraz ich padoki treningowe umieszczone wzdłuż głównego ciągu pieszego, tuż za wejściem południowym, po prawej stronie. Bliskość światowych sław stanowić będzie czynnik motywujący, jednocześnie młodzi trenujący ludzie będą wizytówka Nowego Hipodromu Sopot.

7 Program funkcjonalny

Adaptując zastosowane i sprawdzone w różnych lokalizacjach rozwiązania, oraz wprowadzając elementy nowe ułożono program funkcjonalny Hipodromu Sopot.

7.1 Strefa zawodnicza - chroniona

7.1.1 Zaplecze Wyścigów

- **Stajnie wyścigowe** - ważnym wnioskiem wynikającym z analizy nowoczesnych, dobrze funkcjonujących hipodromów jest konieczność zapewnienia miejsc dla koni wyścigowych i skokowych na 2-3 noce, na możliwie wysokim poziomie. Umożliwiają one serię treningów na torze sopockim przed wyścigami właściwymi. Będzie to dodatkową atrakcją dla zwiedzających hipodrom w godzinach po gonitwach lub wcześniej rano, poprawi też znacznie komfort zawodników. Wraz z końmi i dżokejami na zawody przyjeżdża trener, obsługa stajenną, często właściciel konia. Zaprojektowane stajnie (3 za wjazdem, w układzie „równoległym” i dwie wzdłuż budynku totalizatora) składają się z niezależnych boksów z własnymi magazynami pasz i ściółki i wyjściami bezpośrednio na zewnątrz. Nad

luksusowym boksem, na drugiej kondygnacji znajdują się pokoje hotelowe dla obsługi stajennej (hotel dla konia i obsługi). Dżokeje - rozpoznawalne „gwiazdy” zawodów, właściciele i trenerzy noclegi znajdują w hotelach sopockich.

- Nad organizacją zawodów, miejsc dla koni, ich obsługą czuwać będzie **Biuro Organizacji Wyścigów** umieszczone przy wjeździe dla zawodników wyścigów. Stanowi ono początek linii rozgraniczającej część zawodniczą, strzeżoną od części publicznej.

Przed biurem znajduje się plac manewrowy dla dużych samochodów ciężarowych, w których często przewozi się najbardziej wartościowe konie wraz z potrzebną obsługą.

Po przejechaniu przez bramę zawodnicy znajdują się w chronionej strefie.

7.1.2 Zaplecze WKKW/Skoków

Strefa ta ma podobną strukturę jak wyżej omówiona, wyścigowa. Ze względu na mniejsze prawdopodobieństwo stosowania dopingu (oceniane jest głównie posłuszeństwo konia, technika jazdy i ujeżdżenie) stajnie te są mniej wyraźnie rozdzielone od widzów. Zawody odbywają się częściowo na Hali WKKW, częściowo wewnątrz toru wyścigowego, na przygotowanych torach steeplowym-przeszkodowym i crossowym.

7.1.3 Tor

Teren toru wyścigowego pozostaje niezabudowany (jest strefą chronionego krajobrazu). Wzbogacony o tor crossowy, przeszkodowy wewnątrz toru wyścigowego, ale w sposób niezakłócający obserwacji stawki podczas całego okrążenia. Jest on bezpośrednio dostępny zarówno dla zawodników skoków/WKKW jak i wyścigów (mają oni, dzięki pomostom łączącym dwa budynki totalizatora ponad padokiem paradnym, możliwość bezpośredniego przejścia na tor).

W strefach zawodniczych wszystkie projektowane drogi są pieszo-jezdne, piaszczyste/żwirowe. Występuje zieleń niska oraz żywopłoty rozdzielające nieznacznie wizualnie widzów od stajń.

7.2 Strefa publiczna (ogólnodostępna)

Tereny dostępne dla odwiedzających i graczy, jako że wyścigi konne mają w założeniu być rozrywką rodzinną (należy więc zadbać o komfort wszystkich grup użytkowników) muszą być zróżnicowane pod względem charakteru, funkcji i form.

- Wejście północne - „tradycyjne” (gł. piesi z Sopotu, dojeżdżający koleją - przystanek SKM Wyścigi)
Wpisane do rejestru zabytków budynki trybun i Starego totalizatora wraz z niefunkcjonującym już starym kołem paradnym proponuję pozostawić odrestaurowane, w niewiele zmienionej formie, jako „historyczny przedsiomek” dla zwiedzających wchodzących od strony północnej. Będą to „wyścigi w wyścigach” – unaoczną one zwiedzającym fakt, iż wyścigi mają w Sopocie wieloletnia wspaiała tradycję i że były nierozdzielalną częścią miasta-kurortu. Jednocześnie stworzą kameralne, spokojne, rodzinne miejsce odpoczynku. Proponuję pozostawić funkcję dwóch trybun (jednej otwartej, drugiej zamkniętej w typie łoży, z restauracją na parterze), a do budynku totalizatora wprowadzić salę ekspozycyjną prezentującą historię wyścigów konnych i totalizatora, również współczesne osiągnięcia i rekordzistów Toru Sopotkiego, naprawdę godne dokonania polskich hodowli koni rasowych i rekordzistów aukcji.
- Wejście południowe „główne” (głównie pasażerowie autobusów, piesi, kierowcy – wjazd do garażu podziemnego):
Dwa nowe budynki będące przedmiotem szczegółowego opracowania o zdecydowanie bardziej komercyjnym, ale i luksusowym charakterze pomieszczą funkcje trybun, totalizatora, a także dodatkowe funkcje powiązane, szczegółowo opisane w dalszej części.

7.3 Strefa „prześciowa” – kluby i szkółki

Strefa ta mieścić się będzie między wejściem od strony Żabianki a Halą WKKW. Zaprojektowano w niej dwie stajnie dwurzędowe wyposażone w zaplecza socjalno – sanitarne, w tym szatnie, prysznice dla jeźdźców i trenerów, a także łącznik gospodarczy i zadaszony łącznik „pieszy”. W strefie tej mieści się rozprężalnia i mała ujeżdżalnia.

7.4 Pole golfowe i klub

Poza podstawowymi funkcjami związanymi ze sportami konnymi na terenie toru w celu maksymalnego wykorzystania zielonych terenów wewnątrz toru i uczynienia ich wizualnie bardziej atrakcyjnymi projektowane jest pole golfowe czynne poza godzinami wyścigów. Jego zaplecze – całkowicie autonomiczny klub golfowy z oddzielnym parkingiem i wjazdem, oddzielony jest od toru zielenią wysoką i niewidoczną z trybun.

8 Szczegółowy program użytkowy Nowego Hipodromu Sopot (dane liczbowe)

8.1 Część publiczna

- Stare Wyścigi (część istniejąca obecnie):

Stare Trybuny I – łoża 200 osób + restauracja	240m ²
Stare Trybuny II – widownia, ok. 2000 osób	700m ²
Stary Totalizator	300m ²
- Nowe trybuny zewnętrzne (przy wejściu Pd.) ok. 2500 m. stojących
1600m²

- **Nowe Trybuny** (opracowanie szczegółowe)

DANE OGÓLNE BUDYNKU NOWYCH TRYBUN

Powierzchnia zabudowy:	- 11900 m ² , w tym:
	Budynek I - 8465 m ²
	Budynek II - 3434 m ²
Kubatura :	- 130889 m ³ , w tym:
	Budynek I - 93115 m ³
	Budynek II - 37774 m ³

Tabela 1 - Zestawienie miejsc siedzących Nowych Trybun, wraz z powierzchniami przypadającymi na jednego użytkownika

	pow. [m2]	ilość miejsc	pow./miejsce
Budynek I	2788	2374	1,17
łoża VIP "A"	280	66	4,24
łoża VIP "B"	162	62	2,61
trybuna dolna	1195	1184	1,01
trybuna górna	1151	1062	1,08
wieża TV/Radio	556	72	7,73
Budynek II	972	1071	0,91
trybuna dolna	502	585	0,86
trybuna górna	470	486	0,97
suma		3445	

Dla porównania przedstawiono wymogi dotyczące siedzeń w/g PN 13200-1 (EN).

	szerokość [m]	głębokość [m]	wysokość [m]
stojące	0,5	0,4	powyżej 0,15
siedzące	0,5	0,8	powyżej 0,15

Wyścigi konne należą w/g powyższych norm do grupy „A” sportów - punkt zainteresowania przyjmuje się na wysokości 1 metra.

Czasy ewakuacji, szerokości biegów schodowych:

Budynek I

Trybuna dolna:	1184 użytkowników
Wymagana szerokość schodów ⁴ :	9,0 m
Projektowana szerokość schodów:	22,5 m
Trybuna górna:	1062 użytkowników
Wymagana szerokość schodów:	8,1 m
Projektowana szerokość schodów:	18,0 m
W sumie:	
Wymagana szerokość schodów:	17,1 m
Projektowana szerokość schodów:	21,0 m

Budynek II

Trybuna dolna:	585 użytkowników
Wymagana szerokość schodów:	4,4 m
Projektowana szerokość schodów:	6,0 m
Trybuna górna:	486 użytkowników
Wymagana szerokość schodów:	3,7 m
Projektowana szerokość schodów:	6,0 m
W sumie:	
Wymagana szerokość schodów:	8,1 m
Projektowana szerokość schodów:	9,5 m

Pozostałe dane:

Tabela 2 - Zestawienie funkcji dodatkowych z ilościami użytkowników i powierzchniami

	pow. [m ²]	il. miejsc	m ² /os
Budynek I			
<i>parter</i>			
Totalizator ⁵	1025	1685	0,6
restauracja 1	311	145	2,1
restauracja 2	247	100	2,5
sklep z pamiątkami ekskluz.	103	-	-
pub przy sklepie pamiątkami ekskluz.	138	41	3,4
bar przy padoku	505	103	4,9
bar/bistro wzdłuż pasażu	780	90	8,7
sklep z pamiątkami	156	-	-
kącik dla dzieci	173	-	-
<i>piętro</i>			
kawiarnia	137	30	4,6
prasa/napoje	33	-	-
sala konferencyjna	238	128	1,9
taras	168	40	4,2
kącik dla dzieci	173	-	-
<i>wieża</i>			
wieża TV/Radio, sędzia start.	563	72	7,8
Suma*		549	23%

miejsc siedzących w Budyńku I

⁴ Liczone w/g PN13200-1 (EN) - z założeniem, że schodami o szerokości 1,2 m schodzi 79 osób na minutę. Przyjęto czas ewakuacji 2 minuty.

	pow. [m2]	il. miejsc	m2/os
Budynek II			
<i>parter</i>			
totalizator ⁵	615	803	0,8
restauracja	104	104	1,0
bar/bistro wzdłuż pasażu	264	36	7,3
kawiarnia	427	96	4,4
pamiątki	28	-	-
info+kasy	54	-	-
<i>piętro</i>			
taras 1	168	40	4,2
taras 2	225	50	4,5
kawiarnia 1	190	20	8,0
kawiarnia 2	130	30	4,3
suma ⁶		376	35%

miejsc siedzących w Budyńku II

* nie uwzględnia użytkowników totalizatora, wieży TV/Radio i sali konferencyjnej

Tabela 3 – Zestawienie miejsc parkingowych w budynku Nowych Trybun

1. Budynek I⁷	ilość	osób /miejsce
Miejsca VIP	40	3,2
Miejsca TV/Radio	12	6,0
Miejsca standardowe	238	9,4
SUMA	290	8,2
w tym miejsca dla inw.	13	4,5%
2. Budynek II⁷	ilość	osób /miejsce
Miejsca standardowe	151	7,1
w tym miejsca dla inw.	3	2,0%
<u>OGÓŁEM</u>	ilość	osób /miejsce
SUMA	441	7,6
w tym miejsca dla inw.	16	3,2%

⁵ Ilość automatów policzona jest przy założeniu, że w nowych budynkach ok. 2000 osób obstawia 1 zakład dziennie w jednym z 40 automatów (po 30 sek., kolejka 25 minut), 1000 w 25 kasach (po 90 sekund, kolejka 1 godzinę), oraz dowolna ilość osób przez internet wcześniej. Preferowanym sposobem zakładów są automaty i internet. Automaty rozłożone są proporcjonalnie do ilości widzów w budynkach A i B. Łoże posiadają indywidualny system zakładów. Widzowie z zewnętrznych miejsc stojących obsługiwani są przez automaty w Budyńku I.

⁶ Nie uwzględnia użytkowników totalizatora, wieży TV/Radio i sali konferencyjnej

⁷ Miejsca w danym budynku + 50% miejsc w łączniku

Tabela 4 – Zestawienie toalet**Budynek I**

uzytkownikow w sumie:		2374
45% kobiet		1011
55% mężczyzn		1235
toalety damskie	ilość projektowana (opcja 1)	ilość projektowana (opcja 2)
umywalki	60	30
kabiny	58	29
toalety męskie		
umywalki	74	37
pisuary	49	25
kabiny	50	25

Budynek II

uzytkownikow w sumie:		1071
45% kobiet		482
55% mężczyzn		589
toalety damskie	ilość projektowana (opcja 1)	ilość projektowana (opcja 2)
umywalki	25	13
kabiny	24	12
toalety męskie		
umywalki	30	17
pisuary	22	13
kabiny	20	12

9 Przyjęte rozwiązania funkcjonalno – przestrzenne budynku Nowych Trybun

Budynki I i II złożone są z 3 „pasów” – dwóch bliższych toru o tej samej szerokości, o płynnie zmieniających wysokość (w granicach 10,50-12,50m) dachach. Pasy te mieszczą główne funkcje budynku – trybuny i totalizator. Trzeci pas jest nieco szerszy, o stałej wysokości, w formie oszklonego (i zacienionego) deptaka o bardziej rodzinnym charakterze, z którego będzie można podpatrywać przygotowania do gonitwy poczynawszy od czyszczenia konia aż do prezentacji przed gonitwą na padoku paradnym.

Naprzemienne falowanie dachów obu pasów oraz falowanie krawędzi stropu pierwszej kondygnacji oddawać ma rytm biegu ścigających się na torze koni. Bryła nawiązuje też falującym kształtem pośrednio do „celu” wyścigów – wstęgi – charakterystycznej dla tego sportu nagrody przypinanej do ogłowia zwycięskiego konia (jeźdźcy dostają „tradycyjne” medale). Innym skojarzeniem, które może wywoływać jest fala – nawiązanie do lokalizacji hipodromu w Sopocie, nad zatoką Gdańską (widoczną z widowni).

Falowanie dachów przerywa w 1/3 budynku przestrzeń padoku – jest to miejsce gdzie przenikają się strefa zawodnicza ze strefą publiczną – tutaj widzowie mogą z bliskiej odległości oglądać i oceniać konie i jeźdźców przed startem i w trakcie wręczania nagród (o ile nie odbędzie się uroczyste wręczanie na torze) z dwóch pomostów oraz z dwóch tarasów zlokalizowanych w środkowym pasie. Mogą także oglądać ostatnie przygotowania przed gonitwą – pobieranie krwi do analiz, ważenie, mierzenie jeźdźców w budynku sędziowskim pomiędzy stajniami. Oba tarasy dostępne są dla osób niepełnosprawnych.

Trybuny w obu budynkach powstają poprzez obrót płaszczyzny stropu względem granicy pomiędzy pasem pierwszym i drugim. Dzięki takiemu zabiegowi powstają wygodne widownie na ok. 3,5 miejsc siedzących, o nachyleniu 26 stopni (dolna w pierwszym pasie i górna w drugim), z których widać najodleglejsze fragmenty toru (teren jest dodatkowo nachylony w kierunku wschodnim), jednocześnie osoby z pierwszych rzędów mają wrażenie prawdziwej bliskości toru dzięki braku tradycyjnych płotów oddzielających ich od zawodników. Konie galopują w odległości ok. 10-15 metrów od pierwszych rzędów siedzeń.

W pierwszym pasie, w przestrzeni pod trybunami mieści się zabudowane zaplecze sanitarne dla widzów, pomieszczenie służb porządkowych, ambulatorium, pomieszczenia magazynowe i gospodarcze. Poza tym w pierwszym, najbardziej atrakcyjnym pasie znajdują się wiszące, zamknięte (klimatyzacja, ogrzewanie) loże VIP, o posadzce nieco wyżej niż posadzka części ogólnej (co uniemożliwia zajrzenie do łóż „zwykłym widzom” nie blokując widoku na widownię użytkownikom łóż. Loże VIP posiadają własne klatki schodowe i windy prowadzące bezpośrednio z wydzielonych parkingów VIP na ich poziom, z możliwością wejścia na parter. Ponadto wyposażone są w przestronne toalety, wewnętrzne bary. Dania restauracyjne dostarczane są z restauracji na parterze windami towarowymi do rozdzielni na górze, skąd roznoszone są przez obsługę łóż. Loża południowa posiada dodatkowo bezpośrednie dojście do sali konferencyjnej (również wyposażonej w toalety i zaplecze). W przestrzeniach pod lożami znajdują się otwarte sale konsumpcyjne należące do dwóch restauracji.

W Środkowym pasie, pod wyższymi trybunami (+4,25 do +9 m, w pasie środkowym) znajduje się otwarta przestrzeń z automatami totalizatora. Z racji zmiennej dynamiki obciążenia (zdecydowana większość zakładów czyniona jest na

początku dnia) przestrzeń ta musi być odpowiednio duża by pomieścić wszystkich chętnych do grania, zarówno widzów z miejsc siedzących, jak i zewnętrznych trybun stojących (razem ok. 6000 widzów). By dodatkowo „rozgrzać atmosferę” na tyłach ścian instalacyjnych barów obsługujących 3 szklany pas – deptak, wyświetlane są relacje z największych torów i gonitw⁸. W pasie środkowym, z uwagi na fakt, iż nie widać z niego ani toru ani zaplecza wyścigów, lokalizację swoją znalazły częściowo zamknięte dodatkowe usługi luksusowe - jak sklep z ekskluzywnymi pamiątkami (galeria tematyczna), elegancki pub, oraz bardziej przystępne – kawiarnia i bar przy paddocku, restauracje, czy dwukondygnacyjny zaaranżowany „kącik” dla dzieci z własnymi dostosowanymi dla dzieci sanitariatami. W pasie tym, znajdują się też całkowicie wydzielone zaplecza obu restauracji wraz z pionami zaopatrzeniowymi prowadzącymi do podziemnego garażu oraz do restauracyjnych rozdzielni przy łóżach VIP, a także klatki schodowe i windy dla widzów.

Pas trzeci – „szklany” i o równej wysokości, stanowi obudowę wspomnianego wyżej dwupoziomowego „deptaka” o spokojniejszej niż na trybunach, rodzinnej atmosferze. Atrakcją przyciągająca gości (prawdopodobnie żony i dzieci graczy) jest możliwość podpatrywania „życia wyścigów” od strony rzadko dostępnej. Aby dodatkowo uatrakcyjnić spacer wzdłuż budynków w parterze zaprojektowane zostały częściowo wydzielone, przeszklone bary i punkty bistro oferujące różne kuchnie, sklepy z pamiątkami, a na piętrze kawiarnie, miejsca odpoczynku na poszerzonych pomostach poprzecznych, przy schodach. Deptak wykończony posadzką o miejskim charakterze, np kostką granitową, kontrastować będzie z przestrzenią totalizatorów wyłożoną posadzką bardziej praktyczną, łatwą do utrzymania w czystości (np duże płyty granitogres).

Budynki dzięki prostemu układowi nie będą stwarzać problemu z orientacją (istotną przy imprezach masowych), a ich proste formy i stonowana kolorystyka stanowiły będą bardzo dobre tło dla wielkiego widowiska, jakim są wyścigi konne. Urozmaiceniemi we wnętrzach będą wspomniane wyżej telebimy w strefach totalizatorów oraz na szczycie Budynku II (od strony wejścia północnego), oraz zieleń rosnąca pod szklanym stropem trzeciego pasa, „oswajająca” jego proste wnętrza.

Elementem zakańczającym kompozycję bryły od strony południowego wejścia jest tradycyjna bomba – kula podnoszona na maszcie sygnalizująca jeźdźcom czas pozostały do startu. Tłem dla niej jest jedyna wyższa część budynku – wieża sprawozdawców telewizyjnych i radiowych, o podwyższonych pomieszczeniach umożliwiających wysokie ujęcia odległych części toru. W wieży tej znajdują się też pokoje sędziów. Bomba podnosząc się przechodzi przez otwór w tarasie dostępnym dla użytkowników wieży i VIP’ów z łoża południowej. W czasie poza gonitwami bomba pozostaje zawieszona nad wgłębioną w posadzce niecką, podświetloną od dołu. W pozycji „przed startem” i „start” widoczna jest ze wszystkich stron (także z wagonów SKM), podświetloną w czasie gonitw wieczornych/nocnych stanowi silny akcent w kompozycji i pozostaje rozpoznawalnym symbolem Wyścigów.

⁸ Bardzo dobrym rozwiązaniem byłoby włączenie hipodromu Sopockiego w sieć hipodromów na świecie i umożliwienie robienia zakładów w jego automatach na gonitwy relacjonowane za żywo na wspomnianych telebimach. Takie rozwiązanie zapewniłoby większe (i bardziej równomierne) zainteresowanie w trakcie i pod koniec dnia wyścigowego – kiedy zaczynają się gonitwy w Wielkiej Brytanii, Irlandii, Stanach Zjednoczonych.

10 Konstrukcja budynku Nowych Trybun

Budynek I i Budynek II składające się na Nowe Trybuny posiadają wspólną halę garażową. Powyżej poziomu 0,00m stanowią oddzielne konstrukcje, z których każda składa się z trzech zdylatowanych pasów. Dwa pierwsze pasy o szerokości 12,5m projektowane są w konstrukcji słupowo-płytywowej i przykryte są falującymi dachami o konstrukcji stalowej, izolowanej wełną mineralną i obudowane (h wierzchu waha się od +10,5 m do +12,5m, całkowita grubość 60 cm). Pod dachami znajdują się stropy żelbetowe gr. 35 cm (z obudowa 60 cm) oraz trybuny (tworzą je płyty stropowe przechylone we fragmentach o kąt 26 stopni), wysokość standardowej posadzki pierwszej kondygnacji = +4,25m. W pierwszym pasie w przestrzeni pod dachem mieszczą się dwie wydzielone i całkowicie zamknięte (kontrola temperatury), wiszące na słupach łoża o posadzce wyższej niż standardowa, H=+5,44m, na płycie żelbetowej analogicznej do stropowej.

Trzeci pas - rodzinny „deptak” od strony zaplecza wyścigów, zawiera głównie pomosty oraz powycinane stropy (tarasy, kawiarnie, H=+4,25 m) umożliwiające podpatrywanie zaplecza zawodów. Pomosty te obudowane są szklaną kurtyną (elewacja wisząca) i przejrzystym dachem o równej wysokości 11,0m, z automatycznie sterowanym zacienianiem w razie silnego nasłonecznienia. Rytm podpór niosących ciężar szklanej kurtyny zgodny jest z rytmem słupów konstrukcji głównej. W połowie wysokości konstrukcja kurtyny jest dodatkowo usztywniona prętami krzyżowymi. Szyby o wymiarach 1,5x4m mocowane są do ich podkonstrukcji w układzie poziomym, za pomocą uchwytów systemowych, klejonych do szyby. Wszystkie 3 pasy stropów i dachów oparte są na regularnej siatce słupów (rozstaw podłużny maksymalnie 12m, poprzeczny 9,5m, słupy żelbetowe 40x40). Dylatacje w konstrukcji żelbetowej zaprojektowane są co nie więcej niż 50 m, w stalowej konstrukcji (izolowanej) nie więcej niż 100m.

Szczeliny powstające pomiędzy falującymi dachami służyć mogą naturalnej wentylacji.

11 Część rysunkowa – rzuty, przekroje, elewacje, zdjęcia makiety

12 Bibliografia

Polskie Normy (czytelnia norm PG)

Warunki techniczne dla budynków i ich usytuowania, komentarze Władysława Korzeniowskiego, wydanie 6, Polcen 2006

Podręcznik projektowania architektoniczno-budowlanego – P Neufert i zespół projektowy Neufert Mittmann, wyd 2 polskie, Arkady 2000

?Architektura obiektów sportowych?

Oraz strony internetowe, między innymi:

<http://horseracing.about.com/>

<http://www.finisz.pl/index.php?view=defaultmenu&menu=1>

<http://www.newbury-racecourse.co.uk/index.htm>

<http://www.epsomderby.co.uk/derbyfestival.ink>

<http://www.cheltenham.co.uk/>

<http://www.tbheritage.com/index.html>

http://arts.guardian.co.uk/critic/feature/0,1169,671670,00.html#article_continue

<http://www.sportsvenue-technology.com>

<http://www.dorma-glas.de/>

oraz portale informacyjne, fora specjalistyczne