



MIASTO GDAŃSK
ZAPRASZA

GDAŃSKIE WARSZTATY
PROJEKTOWE

DO STUDZIENKI

NOWE PRZESTRZENIE PUBLICZNE

RAPORT Z PROCESU KONSULTACYJNEGO

Spis treści:

- Przedmiot procesu konsultacyjnego
- Uczestnicy, terminy i formuła spotkań warsztatów
- „Nowe przestrzenie publiczne Do Studzienki” z perspektywy uczestników/czek warsztatów
- Podsumowanie
- Pytania i odpowiedzi ze spotkań otwartych

Opracowania elementów graficznych: Jarosław Zulewski, Krzysztof Koprowski

Fotografie: Jarosław Zulewski, Przemysław Kluz, Gdansk.pl,

Moderacja grup warsztatowych: Piotr Lorens, Karina Rembiewska, Paulina Borysewicz, Paulina Bone, Wojciech Lemański , Przemysław Kluz

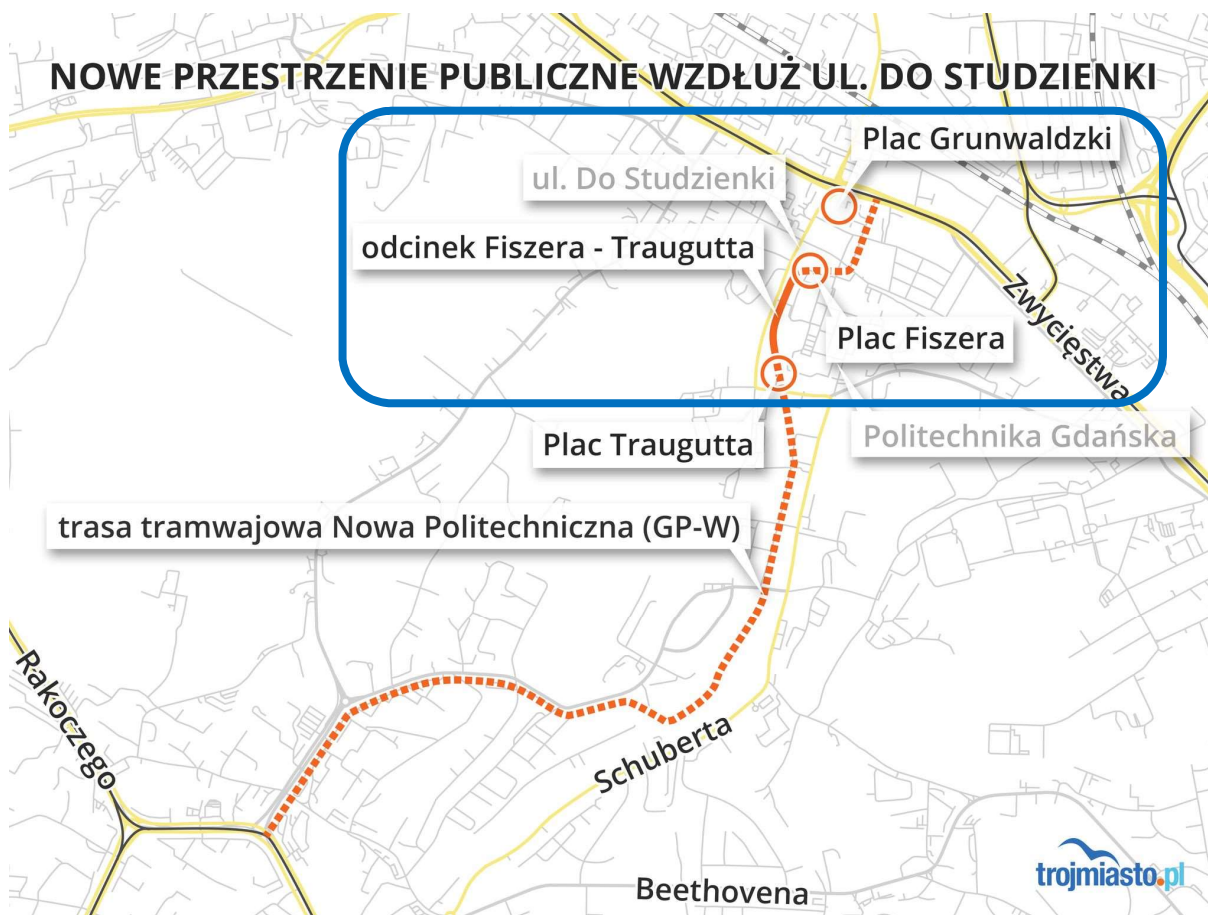
Opracowania koncepcji urbanistycznych i wizualizacji: Biuro Architektoniczne Szablowsky, Paweł Mrozek, (?)

Opracowanie raportu, facylitacja i moderacja: Przemysław Kluz

Cykl spotkań i warsztatów pt. „Do Studzienki – Nowe przestrzenie publiczne” to proces konsultacyjny przeprowadzony przez Biuro Architekta Miasta Gdańska na wniosek Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny. Celem było określenie oczekiwań interesariuszy i interesariuszek dotyczących przyszłego kształtu przestrzeni publicznych w okolicy ulicy Do Studzienki w kontekście planowanej budowy linii tramwajowej Gdańsk-Południe-Wrzeszcz. Spotkania były okazją do pogłębionej dyskusji o kompozycji zabudowy, połączeniach przestrzennych oraz realizacji atrakcyjnych miejsc w sąsiedztwie planowanych przystanków i planowanych placów. Istotnymi założeniami wyjściowymi było również dążenie społeczności lokalnej do zachowania tożsamości lokalnej miejsca i unikatowego charakteru miejsca oraz uwzględnienie planów Politechniki Gdańskiej na otwarcie przestrzeni kampusu na dzielnicę Wrzeszcz Górny. Ramami procesu deliberatywnego, było założenie o:

- Zdefiniowanym przebiegu trasy tramwajowej,
- Podjętej decyzji o przesunięciu planowanego torowiska w celu uchronienia obiektów o walorach kulturowych przy ul. Do Studzienki,
- Zidentyfikowanie potencjału przestrzennego ul. Do Studzienki jako ulicy o miejskim charakterze

W trakcie spotkań przedstawiane były urbanistyczne rozwiązania koncepcyjne i wariantowe dotyczące przestrzeni publicznych od skrzyżowania ul. Traugutta/ul. Do Studzienki do Al. Grunwaldzkiej/ul. Do Studzienki uwzględniające wykreowanie trzech nowych placów – Grunwaldzkiego, Fiszerka i Traugutta, oraz powiązań między nimi. Zakres przestrzenny, którego dotyczył proces konsultacyjny przedstawia rysunek nr 1.



Rys. 1. (Źródło: Trójmiasto.pl, Krzysztof Koprowski)

Uczestnicy, terminy i formuła spotkań i warsztatów

Uczestnicy/czki, terminy i miejsce

Warsztaty i spotkania odbywały się w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowych przestrzeni, w budynku Hydromechaniki Politechniki Gdańskiej przy ul. Gabriela Narutowicza w Gdańsku. Lokalizacja uwzględniała dostępność głównych interesariuszy (mieszkańców i mieszkanki, studentów i studentki). Spotkania rozpoczynały się o godz. 17.30 i trwały ok. 2-3h, według następującego harmonogramu:

- **29 września** – spotkanie informacyjne otwierające
- **24 października** – I sesja warsztatowa – place, zabudowa, zieleń
- **7 listopada** – II sesja warsztatowa – kompozycja i powiązania przestrzenne
- **21 listopada** – podsumowanie procesu, prezentacja wyników

Warsztaty promowane były w mediach społecznościowych, na stronach gdańsk.pl i trójmiasto.pl, akcję plakatową oraz przez kanały komunikacyjne Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny. Każdorazowo w spotkaniach i warsztatach brało udział ok. 50-70 osób w tym ok. 10 osób z zespołów Biura Rozwoju Gdańska i Biura Architekta Miasta Gdańska. Warsztaty moderowane były przez niezależnego facylitatora.

Formuła spotkań i warsztatów

Proces konsultacyjny podzielono na cztery części. Pierwsze spotkanie pełniło rolę informacyjnego i wprowadzającego do tematu połączonego z dyskusją na forum. Dwie kolejne części odbyły się w formie warsztatowej i dotyczyły trzech wybranych przestrzeni publicznych oraz kompozycji i powiązań przestrzennych między nimi. Ostatnie spotkanie miało charakter podsumowujący – zawierając prezentację wyników i szeroką dyskusję na forum.

Praca warsztatowa realizowana była w trzech grupach po 10 do 20 osób. Na spotkaniu nr 2 grupy pracowały nad odrębnymi przestrzeniami publicznymi – „Placem Traugutta”, „Placem Fiszerą” i „Placem Grunwaldzkim”, a na kolejnych warsztatach wszystkie grupy nad tym samym materiałem dotyczącym kompozycji i powiązań przestrzennych. Każdorazowo wprowadzeniem do pracy była prezentacja wariantowanej koncepcji urbanistycznej, a następnie moderowana dyskusja w grupach z zapisywanymi wnioskami. Na dyskusje grupowe poświęcono po 80-90 minut na każdym ze spotkań. Następnie wynik prac grupy były krótko relacjonowane na forum, pozwalając uczestnikom na wzajemne poznanie swoich opinii. Spotkania warsztatowe podsumowywane były dyskusją na forum.

„Nowe przestrzenie publiczne Do Studzienki” z perspektywy uczestników/czek warsztatów

Spotkanie otwarte - 29 września 2022 r. (nr 1)



Spotkanie otwierające proces konsultacyjny skupione było na przedstawieniu kontekstu formalnego, historycznego i społecznego podjętych prac. Przedstawiono również wariantowaną wizualizację możliwego zagospodarowania przestrzeni publicznych wzdłuż projektowanej linii tramwajowej na odcinku od skrzyżowania ul. Traugutta/ul. Do Studzienki do placu na skrzyżowaniu ul. Do Studzienki/AI. Grunwaldzka. Podczas dyskusji, wieloosobowa grupa mieszkańców/nek z ul. Bohaterów Getta Warszawskiego wyrażała niezadowolenie z planowego przebiegu linii tramwajowej i wnosiła, aby warianty obejmowały również przebieg trasy tramwajowej wzdłuż ul. Do Studzienki do samej Alei Grunwaldzkiej. Uczestnicy/czki zostali poinformowani, że przedmiotem

procesu konsultacyjnego nie jest dyskusja nad przebiegiem linii tramwajowej G-P-W, a dyskusja o przestrzeniach publicznych wokół omawianej trasy. Podczas otwartej dyskusji zapisano 28 pytań, na częściowo udzielono odpowiedzi, a także zadeklarowano skierowanie ich do opracowania merytorycznego do odpowiedzialnych jednostek miasta. Wszystkie pytania (również zadane na kolejnych spotkaniach) i odpowiedzi zamieszczone są pod koniec niniejszego raportu. Część zagadnień nie wprost związanych z przedmiotem procesu została ponownie przedyskutowana na ostatnim spotkaniu podsumowującym.

I sesja warsztatowa – place, zabudowa, zieleń – 22 października 2022 r. (nr 2)

Podczas pierwszej sesji warsztatowej uczestniczki i uczestnicy pracowali w trzech grupach. Każda z grup zajmowała się odrębną przestrzenią publiczną. Pracowano w następujących grupach:

- **Plac Grunwaldzki** (w rejonie obecnego DH Jantar)
– moderatorki - Karina Rembiewska i Paulina Bone
- **Plac Fiszera** (w rejonie skrzyżowania ul. Fiszera i Do Studzienki)
– moderatorzy - Wojciech Lemański i Paulina Borysewicz
- **Plac Traugutta** (w rejonie skrzyżowania ul. Traugutta i Do Studzienki)
– moderatorzy – Przemysław Kluz i Paweł Mrozek



W każdej z grup zaproponowano do dyskusji następujące zagadnienia i pytania pomocnicze:

- **Typ przestrzeni**

- Który z trzech zaproponowanych wariantów placu jest najbliższy wyobrażeniom i potrzebom mieszkańców i dlaczego?

- Jaki charakter powinien mieć omawiany plac? (np. wielkomiejski, śródmiejski, podmiejski?)

- **Dla kogo i jaka przestrzeń, jaka zabudowa (usługi, rekreacja?)**

- Kto dzisiaj jest użytkownikiem tej przestrzeni?

- Kogo chcemy zaprosić do niej - jakich użytkowników chcielibyśmy w tej przestrzeni więcej?

- W jaki sposób chcielibyśmy korzystać z tej przestrzeni (być na chwilę, przejść, zatrzymać się - rekreacja)?

- Jeśli rekreacja to jakiego rodzaju? przestrzenie sprzyjające nieformalnym spotkaniom? sąsiedztwo usług?

- Jaka zabudowa może sprzyjać oczekiwaniom przez nas zachowaniom społecznym?

- Jak ruch samochodowy wpływa i może wpływać na przestrzeń na/przy placach?

- **Przestrzeń placu - zieleni i zabudowa**

- Co powinno znajdować się w tej przestrzeni? jakie typy usług w zabudowie, a jakie na samym placu?

- Jaki rodzaj zieleni będzie odpowiadał charakterowi miejsca?

- Proszę odnaleźć, zaznaczyć i opisać elementy na przygotowanych fotografiach/inspiracjach, które nam się podobają - dlaczego są ważne?

- Czy omawiane place powinny być bardziej zamknięte, czy otwarte - jakie mogą być tego konsekwencje?

- **Tramwaj i pieszy**

- Jak linia tramwajowa powinna na placach współgrać z ruchem pieszych?

- Proszę odnaleźć, zaznaczyć i opisać elementy na przygotowanych fotografiach, które nam się podobają - dlaczego są ważne?

- Jak zapewnić bezpieczeństwo? czy potrzebne są nam bariery? w jaki inny sposób możemy zapewnić bezpieczeństwo poruszania się w tej przestrzeni?

- **Wybór wariantu i praca nad nim oraz koniecznymi modyfikacjami**

- **Typ przestrzeni i użytkownicy, typ zabudowy i jej funkcje**

W ocenie uczestników/czek obecnie plac pomiędzy ul. Grunwaldzką, a Domem Handlowym Jantar **wzbudza odczucia nieprzyjemne**. Przestrzeń jest zaniedbana i nie zachęca do dłuższego przebywania. Miejsce ma obecnie przede wszystkim **charakter tranzytowy**. Mieszkańcy wskazali, że aktualnym i jednocześnie docelowym użytkownikiem tej przestrzeni są **mieszkańcy oraz studenci**.

W zakresie oczekiwań co do przyszłości placu mieszkańcy wskazują, że plac Grunwaldzki powinien mieć **charakter „bramy” do Parku Doliny Królewskiej**. Kompozycja placu powinien odpowiadać skali okolicy, mieć **śródmiejski charakter oraz zapraszać do dalszego eksplorowania okolicy**. W kontekście zabudowy uczestnicy wskazywali na potrzebę wprowadzenia funkcji dla mieszkańców **o charakterze lokalnym oraz na potrzeby studentów i młodzieży**.

Omawiane warianty zabudowy Placu Grunwaldzkiego



- **Przestrzeń placu – zieleni i zabudowa**

Wszyscy uczestnicy/czki zgadzali się co do konieczności **wprowadzenia zieleni wysokiej** oraz wprowadzenia fontanny w obszarze placu. Zieleni wysoka powinna być zrealizowana na zielonym dywanie, a ciągi piesze jako obszary wybrukowane. Postulowano, aby potencjalne nasadzenia drzew wprowadzić w **formie szpaleru od krawędzi ul. Do Studzienki** – dzięki temu stworzyć osłonę od ruchliwego i głośnego skrzyżowania.

Uczestnicy byli zgodni odnośnie **wprowadzenia nowej zabudowy w obszarze placu**. Nie było jednak zgodności uczestników w zakresie ostatecznego usytuowania zabudowy od strony ul. Politechnicznej. Podnoszono głosy, że nowy budynek/nowe budynki na placu powinny być

zlokalizowane bliżej centralnej części placu, jednocześnie dzieląc plac na dwie części i wytwarzając dodatkową nową **kameralną przestrzeń publiczną od ul. Politechnicznej**. Na tę propozycję pojawiły się stanowcze głosy sprzeciwu, które opowiadały się za przyjętą koncepcją ścisłej zabudowy blisko krawędzi ulicy Politechnicznej pozostawiając **większy plac od strony alei Grunwaldzkiej**. Głosy były również podzielone dotyczące skali zabudowy od ul. Politechnicznej. Jedne osoby wskazywały, że **mniejsza i bardziej kameralna zabudowa** zachowa otaczający staro wrzeszczański klimat oraz zapewni lepsze doświetlenie dla placu Grunwaldzkiego. Inni uczestnicy postulowali o utrzymanie skali i proporcji do **śródmiejskiego charakteru alei Grunwaldzkiej** oraz w mniejszym zakresie w stosunku do bloków znajdujących się w wschodnio-południowej stronie. W ramach kompromisu pojawił się głos, aby budynki miały **kondygnacje obniżane kaskadowo w kierunku placu**. Dodatkową koncepcją zabudowy było zrealizowanie budynku od ul. Grunwaldzkiej, w celu przedłużenia pierzei wzdłuż tej ulicy. Pojawiła się również propozycja, aby projektowanie placu Grunwaldzkiego odbyło się w przyszłości w poszerzonym zakresie, uwzględniając obszar całego skrzyżowania ul. Do Studzienki z aleją Grunwaldzką.

- **Tramwaj i pieszy, ruch rowerowy i samochodowy**

Z obserwacji uczestników dominującym rodzajem ruchu na placu Grunwaldzkim jest **ruch pieszy**. Obywa się on w każdym kierunku. Na placu Grunwaldzkim nie przewiduje się przebiegu ani przystanku tramwaju, zatem nie omawiano kwestii związanych z przystankami. Podczas warsztatów dyskutowano nad przebiegiem ścieżki rowerowej. Zwrócono uwagę, że ścieżka równoległa do ul. Do Studzienki nie jest możliwa z uwagi na zawężenie tej ulicy oraz tereny prywatne przy wspólnotach mieszkaniowych. W ramach dyskusji uznano, że **ścieżka rowerowa powinna się włączać w plac od strony południowej pomiędzy budynkami** lub w ramach przejścia/przejazdu bramnego w nowo projektowanej zabudowie.

Plac Fiszer – wnioski z pracy grupowej

- **Typ przestrzeni i użytkownicy, typ zabudowy i jej funkcje**

Podczas dyskusji grupowej uczestnicy/czki jako ważny temat wskazali potrzebę rozwiązania problemu **odprowadzania wód opadowych**. Obecnie odprowadzenie jest niewystarczające i przy nawalnych opadach ich posesje są zalewane. Jako rozwiązanie wskazywana była mała retencja, budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej w ul. Fiszer, **zatrzymanie wód opadowych na terenie Politechniki Gdańskiej** (płyta parkingu przed Wydziałem Oceanotechniki i Okrętownictwa zbiera wodę, która następnie spływa w stronę posesji). Podkreślano, że zagospodarowanie powinno być

zróżnicowane (mixed use), uwzględniając jako **użytkowników zarówno mieszkańców jak i studentów.**

Omawiane warianty zabudowy Placu Fiszera



- **Przestrzeń placu – zieleń i zabudowa**

Po zapoznaniu się ze wstępnymi koncepcjami zagospodarowania placu, mieszkańcy odrzucili wariant 3 (najbardziej intensywna zabudowa) z powodu usytuowania nowych budynków zbyt blisko już istniejących. Wyrażono **obawę o naruszenie dobrostanu mieszkańców przez zbyt duże zacienienie budynków mieszkalnych.** Proponowano zachowanie takich samych proporcji w odstępach między budynkami, podobnie jak po drugiej stronie ulicy. Uczestnicy zdecydowanie **popierali wariant 1** (najmniej intensywna zabudowa). Nie oznaczało to jednak sprzeciwu wobec intensywnej zabudowie w ogóle. Wskazywano, że jej miejsce jest wzdłuż **ulicy Do Studzienki.** **Proponowano utworzenie tam zabudowy pierzejowej.** Według uczestników plac powinien zamykać **budynek narożny z przejściem bramnym** (przy skrzyżowaniu ul. Do Studzienki z ul. Fiszera). Funkcje zabudowy powinny być **zróżnicowane, o ile to możliwe również mieszkaniowe.**

Mieszkańcy proponowali, aby **wyciąć topole i ewentualnie zastąpić je szlachetniejszymi gatunkami.** Zaproponowano również utworzenie żywopłotu pomiędzy przystankiem tramwajowych „Fiszera”, a budynkami nr 12 i 13 (i działkami na których się znajdują). Wyrażono również potrzebę

rozwoju na placu funkcji związanych z rekreacją. Dodatkową propozycją było usytuowanie na placu fontanny. Podkreślano, że projektowanie placu powinno odbyć się w ramach odrębnego konkursu.

- **Tramwaj i pieszy, ruch rowerowy i samochodowy**

Dla uczestników/czek **piesi są priorytetowym użytkownikiem** w przestrzeni placu. Współdzielone ciągi pieszo-rowerowe były wskazywane przez osoby biorące udział w pracy grupowej jako rozwiązanie niepożądane. Postulowano, aby **chodniki i drogi rowerowe były wydzielone** - odseparowane od siebie. Zgłoszona także potrzebę **uporządkowania parkowania hulajnóg** – postulowano utworzenie miejsc postojowych.

Zaproponowany we wstępnych wizualizacjach ciąg pieszy przy budynkach Fiszer 13B i 12 uznano jako zbędny. Wyrażano również opinię, że trasa tramwajowa nie powinna dzielić – ważne jest **zrealizowanie przejść w poprzek torów**. Na odcinkach gdzie nie ma przejść, **torowisko powinno być zielone**. Ważnym aspektem dla uczestników była dbałość o „klimatu akustyczny” i **zapewnienie cichego poruszania się tramwajów na łukach**.

Skan wariantu Placu Fiszer (praca warsztatowa)



- **Typ przestrzeni i użytkownicy, typ zabudowy i jej funkcje**

Uczestnicy prac stolikowych widzieli omawiany plac jako plac o znaczeniu lokalnym i użytkowym. Miejsce zdominowane przez przesiadki, przelotne spotkania, szybkie korzystanie z najbardziej potrzebnych usług. Jego funkcjonalność miałyby również znaleźć odbicie w rozwiązaniach urbanistycznych i architektonicznych.

Mieszkańcy wskazali, że aktualnym a jednocześnie docelowym użytkownikiem tej przestrzeni są **studenci i uczniowie**, następnie **pracownicy naukowci PG**. Podkreślono również sąsiedztwo przedszkola i potrzebę uwzględnienia obecności **rodziców z małymi dziećmi**. Podkreślono, że **bliskość terenów zielonych** (leśnych) i rekreacyjnych może odgrywać ważną rolę w tworzeniu usług dla osób korzystających z tych terenów.

W kontekście rodzaju zabudowy uczestnicy mówili o potrzebie zapewnienia funkcji **usługowej w parterach** zabudowań głównie akademickich okalających omawiany plac. Podkreślano, że mogą być to głównie **usługi gastronomiczne, użytkowe**, a także **miejsca pracy** (np. mikroprzedsiębiorstwa), ale dobrze gdyby korespondowały z bliskością terenów zielonych (jak wyżej).

Omawiane warianty zabudowy Placu Traugutta



- **Przestrzeń placu – zieleni i zabudowa**

Uczestnicy wskazali, że plac można podzielić na dwie generalne przestrzenie:

A) **część południową (od ul. Traugutta)** – którą przecina linia tramwajowa o „charakterze silnie

komunikacyjnym”, oraz

B) część północno-wschodnią (od strony zabudowań PG) – o „charakterze rekreacyjno-gastronomicznym”.

A) W przestrzeni od strony ul. Traugutta mieszkańcy widzą **otwartą przestrzeń placu używanej głównie w celach komunikacyjnych**. Plac na który wjeżdża bezpiecznie i zatrzymuje się tramwaj, spotykają się wsiadający i wysiadający **pasażerowie**. W tej części placu **piesi przemieszczają się bez ograniczeń ruchu, podobnie jak rowerzyści**. Przestrzeń ta dostosowana głównie do potrzeby komunikacji postrzegana była głównie bez zieleni. Zaznaczono jednak, że wyjątkiem jest **szpaler drzew od strony południowej**, który w słoneczne dni mógłby dawać przyjemny cień. Wysoka zieleń może składać się z istniejących i dosadzonych drzew. Podkreślono również, że wyzwaniem będzie **połączenie placu z przejściem przez ul. Traugutta** w taki sposób, aby było bezpieczne dla pieszych (np. wyniesienie ulicy na szerokości placu), ale również tworzyło przyjazną przestrzeń otwartą w stronę kampusu uniwersyteckiego.

B) W odróżnieniu od części południowej, plac od strony północno-wschodniej powinien według uczestników być zabudowany nowymi budynkami PG tworzącymi „**szczelniejsze ramy przestrzeni publicznej**” poprzez **umieszczenie tam kubatury lub zieleni**. W toku dyskusji większość uczestników optowała za wariantem zabudowy zwartej i intensywnej. Natomiast przestrzeń publiczna w tym miejscu widziana była jako **rozszerzenie usług gastronomicznych** umieszczonych w parterach sąsiadujących budynków poprzez **usytuowanie stolików na zewnątrz, usług tymczasowych** (np. sprzedaż prasy, itp.) lub **przestrzeni nieformalnych** pozwalających w komfortowych warunkach oczekiwać na środek transportu lub spotkanie. W przestrzeni tej widziano **zieleń wysoką dającą cień użytkownikom**. Uczestnicy wskazywali następujące inspiracje oddające „styl i klimat” tej przestrzeni placu.



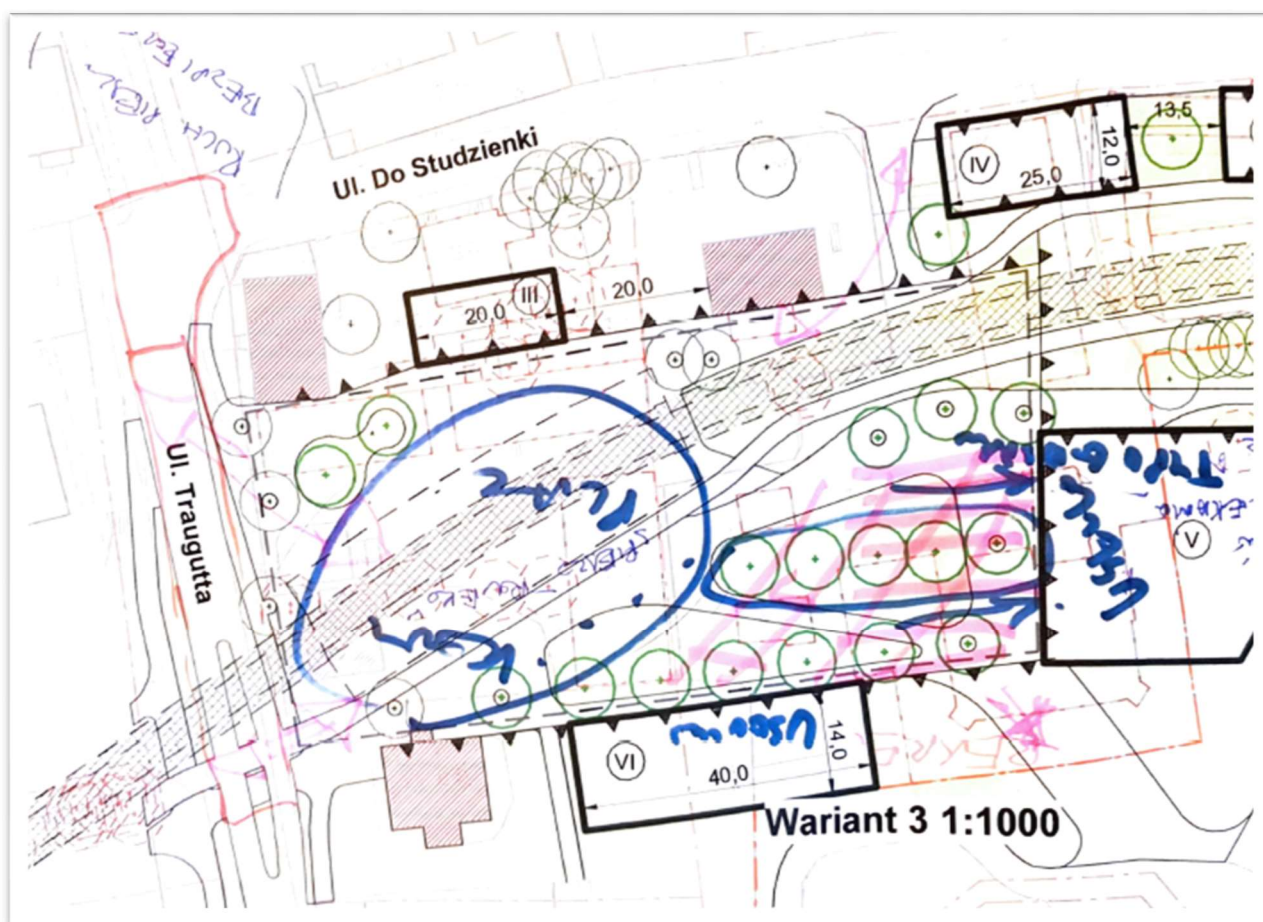
- **Tramwaj i pieszy, ruch rowerowy i samochodowy**

Jednym z głównych wyzwań zidentyfikowanych podczas pracy przy stoliku „Plac Traugutta” był **sposób bezpiecznego współdzielenia placu** (w szczególności części południowej) **przez tramwaj, pieszych i rowerzystów**. Wnioskowano, aby ruch pieszy **nie był skrepowany barierami**

lub wygrozdeniami związanymi z przystankiem tramwajowym. Zastanawiano się jednak w jaki sposób (oznakowania, oświetlenie) zapewnić **wzajemną widoczność różnych użytkowników**. Także ruch rowerowy na placu postrzegany był różnorodnie. Z jednej strony pojawiały się głosy, aby ścieżka rowerowa była jak najszersza, z drugiej proponowano, aby na samym placu nie było żadnej wyznaczonej ścieżki, a ruch rowerzystów odbywał się w zgodzie z ruchem pieszych. W kontekście ruchu rowerowego podkreślano również potrzebę rozbudowy całej siatki ścieżek rowerowych i łączenia ich w węzłach takich jak omawiany plac.

Ważnym elementem bezpieczeństwa była, podkreślana już wyżej, kwestia bezpiecznego włączenia placu do ul. Traugutta ze szczególnym uwzględnieniem pieszych. Rozpatrywano również, kwestię sąsiedztwa placu i usprawnienia ruchu na skrzyżowaniu ul. Traugutta z ul. Do Studzienki.

Skan wariantu Placu Traugutta z zaznaczeniem funkcji i podziału placu (praca warsztatowa)



II sesja warsztatowa – Przestrzeń pomiędzy Placem Traugutta i Placem Fiszera
– kompozycja i powiązania przestrzenne – 07 listopada 2022 r. (nr 3)

Podczas drugiej sesji warsztatowej uczestniczki i uczestnicy pracowali w trzech grupach. W przeciwieństwie do sesji II – wszystkie grupy zajmowały się tą samą przestrzenią publiczną. W dyskusji skupiono się nad kompozycją i powiązaniami przestrzennymi pomiędzy Placem Traugutta i Placem Fiszera. Uczestnicy/czki nadali swoim grupom nazwy. Grupy były moderowane przez facylitatorów i urbanistów w następujących /Pracowano w następujących grupach:

- **Grupa A „Zgodnych”**
– moderatorki - Piotr Lorens i Przemysław Kluz Karina
- **Grupa B „Generatów”**
– moderatorzy - Rembiewska i Paulina Bone
- **Grupa C „Zielonych”**
– moderatorzy – Wojciech Lemański i Paulina Borysewicz



W każdej z grup zaproponowano do dyskusji następujące zagadnienia i pytania pomocnicze:

- **Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? - charakter i intensywność**
- Jak powinna przestrzeń pomiędzy placami nawiązywać do omawianych wcześniej placów?

- Jaki charakter i intensywność zabudowy pomiędzy linią tramwajową, a ul. Do Studzienki?
- Ustaw modele budynków na mapie w intensywności jaka powinna występować w tej przestrzeni?
- Uzasadnij swój wybór
- Ile zieleni w analizowanej przestrzeni i jakiej?
- **Jakie (gdzie) powinny być wykształcone powiązania i przejścia? (jak zapewnić bezpieczeństwo)**
 - Narysuj przejścia/połączenia między przestrzeniami publicznymi do Studzienki i przestrzeniami po drugiej stronie projektowanej linii tramwajowej.
 - Jak zapewnić bezpieczeństwo różnych użytkowników?
 - Jakie rozwiązania powinny służyć zapewnieniu bezpieczeństwa?
- **Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?**
 - Wskaż gdzie powinny rozwijać się główne przestrzenie publiczne?
 - Jaki powinny mieć charakter?
 - Jakie nawiązanie do placów?
- **Jakie funkcje powinna pełnić zabudowa pomiędzy ul. Do Studzienki a linią tramwajową?**
 - Jakiego rodzaju usługi powinny być promowane w tej przestrzeni? Gdzie?
 - Czy w przestrzeni tej powinny znajdować się przestrzenie rekreacyjne? Pocket parki?
 - Jaki charakter małej architektury związany z wypoczynkiem i rekreacją powinien się znaleźć w tej przestrzeni?

Grupa A „Zgodnych” – wnioski z pracy grupowej

- **Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? - charakter i intensywność**

Uczestnicy/czki w „grupie A” zastanawiając się nad przestrzenią pomiędzy projektowanym Placem Fiszera, a Placem Traugutta podkreślali kilka cech, którymi powinna się charakteryzować się zabudowa. Wprowadzono rozróżnienie wskazujące, że **największą intensywnością i zwartą zabudową powinien charakteryzować odcinek ul. Do Studzienki od strony ul. Fiszera**. Odnośnikiem wielkości budynku dla uczestników warsztatów była bryła budynku zlokalizowanego przy ul. Do Studzienki 18. Budynki zlokalizowane między tym budynkiem, a ul. Fiszera powinny charakteryzować podobną bryłą. Natomiast zabudowa idąca **w stronę ul Traugutta powinna być dostosowana do zabudowa otaczającej**, z mniejszą intensywnością i o mniejszej wysokości (patrz. Rysunek 2).

- **Jakie (gdzie) powinny być wykształcone powiązania i przejścia? (jak zapewnić bezpieczeństwo)**

Analiza możliwych przejść przez torowisko, oraz powiązań ul. Do Studzienki z terenem Politechniki Gdańskiej dokonana przez uczestników wskazała, że **główny ruch odbywać się będzie przez projektowane place (Fiszera i Traugutta)**. Dodatkowe przejście ułatwiające ruch pieszcy powinno odbywać się w pomiędzy placami w okolicach budynku Do Studzienki 18. Rozpatrując kwestie bezpieczeństwa różnych uczestników przestrzeni wskazywano na **zastosowanie niskiej zieleni jako sposobu wydzielenia części pieszej i rowerowej od linii tramwajowej**.

- **Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?**

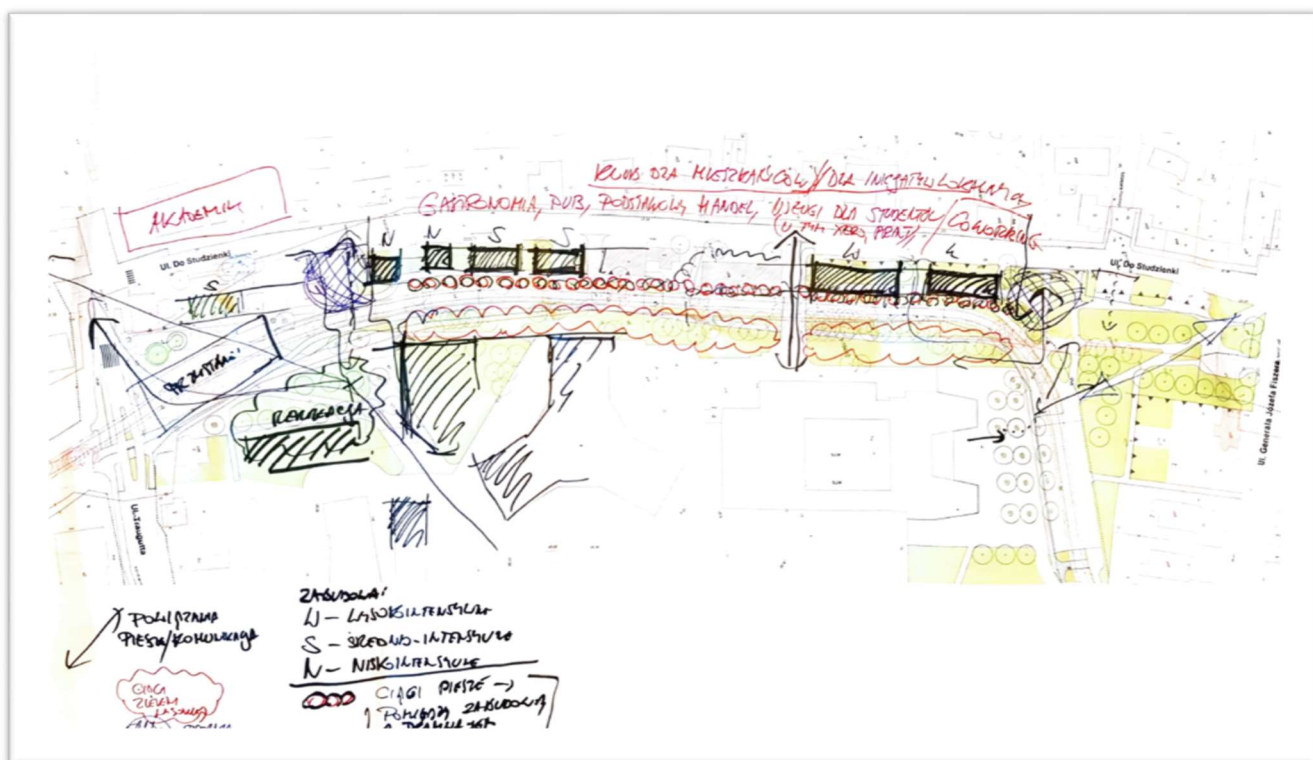
Biorąc pod uwagę wymiary analizowanej przestrzeni i jej nieznaczną szerokość oraz zlokalizowanie w niej linii tramwajowej, ścieżki rowerowej i pieszej, głównych przestrzeni publicznych szukano w lokalizacjach przy placach (patrz rysunek 2). Przestrzenie te miałyby łączyć omawiane place z ul. Do Studzienki tworząc **kameralne i zielone przejścia z możliwością chwilowego odpoczynku lub rekreacji o charakterze parków kieszonkowych**. Uwzględniono w nich dużo zieleni wysokiej dającej cień latem, a jednocześnie wyposażonej w małą architekturę zapewniającą kameralność. Mówiono o klasycznych ławkach i stolikach, ewentualnie zadaszonej altany.

W rozmowach o przestrzeniach publicznych w analizowanym rejonie poruszono również inne wątki, np. skupiające się na aspektach funkcjonalnych. Postulowano, między innymi, wkomponowanie dużej ilości zieleni przy placach Traugutta i Fiszera, oraz **znalezienie odpowiedniego miejsca na hulajnogi i rowery w okolicach placów** (jako punktów zmiany środka komunikacji). Mówiono również o usytuowaniu małych elementów do rekreacyjnego uprawiania sportu (urządzenia typu „street workout”) przy trasie ścieżki rowerowej, lub projektowanych przestrzeniach publicznych. Ważnym elementem sygnalizowanym podczas całej dyskusji było podkreślenie **potrzeby wspólnego i spójnego projektowania przestrzeni na terenach gminnych i terenach Politechniki Gdańskiej**.

- **Jakie funkcje powinna pełnić zabudowa pomiędzy ul. Do Studzienki a linią tramwajową?**

Dużą część dyskusji w grupie zajął temat funkcji zabudowy pomiędzy linią tramwajową, a ul. Do Studzienki. W analizie tej spotkały się zgodnie dwa punkty widzenia uczestników – perspektywę mieszkańców i studentów. W parterze wskazywano **potrzebę usług gastronomicznych typu barowego** (dostępnych cenowo typu „bistro” czy „na wynos”), **małych punktów usługowych związanych z potrzebami codziennymi** – np. papierniczy, drogeria, ksero. Podnoszono również potrzebę lokalizacji obiektów o większej przestrzeni użytkowej – takich jak obiekty coworkingowe, obiekty typu fitness (siłownia). Bardzo mocnym akcentem była potrzeba stworzenia wspólnej dla mieszkańców i innych użytkowników (np. studentów) **przestrzeni sąsiedzkiej w formie np. „Klubu sąsiedzkiego”**. Upatrywano w tym rozwój funkcji społecznych i integracyjnych w omawianym rejonie i stworzenie przestrzeni rozwoju dla funkcjonujących już inicjatyw sąsiedzkich.

Rysunek (skan) – wykonany w trakcie prac grupy A



Grupa B „Generałów” – wnioski z pracy grupowej

- Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? - charakter i intensywność

Dyskusja na temat charakteru i intensywności w grupie B rozpoczęła się od zgodnej sugestii, że wprowadzenie zabudowy powinno mieć miejsce od wysokości budynku ETI do placu Fiszer. W ramach wprowadzania zabudowy wskazywano na **odpowiednią skalę oraz proporcję nowych budynków i rytm ich rozmieszczenia**. Odnośnikiem wielkości budynku dla uczestników warsztatów była bryła budynku zlokalizowanego przy ul. Do Studzienki 18. Grupa była zgodna, że taki moduł i **wielkość zabudowy jest odpowiedni dla skali otoczenia**. Uczestnicy/czki zaprojektowali trzy budynki w ciągu o module budynku Do Studzienki 18. W dyskusji odnotowano też silny alternatywny głos dotyczący wprowadzenia całkowicie zwartej zabudowy i wykreowanie spójnej pierzei.

Według uczestników **budynki powinny być wycofane względem ul. Do Studzienki**, aby chodnik przy tej ulicy posiadał odpowiednie parametry (szerokość). Wycofanie budynków wywołało dyskusję dotyczącą możliwości zrealizowania chodnika pomiędzy budynkami, a przyszłym położeniem torów tramwajowych. Wśród pomysłów pojawiła się koncepcja **prowadzenia chodnika od strony tramwaju pod arkadami**.

Grupa postulowała wyburzenie budynku przy ul. Do Studzienki 12 u wylotu ul. Pileckiego, aby **otworzyć „wejście” na plac Fiszera**. W obrębie tegoż placu uczestnicy widzą wprowadzenie nowej zabudowy m.in. w połączonej formie z przejściem bramnym od narożnika skrzyżowania Fiszera - Do Studzienki.

W ogólnej opinii grupy nowa zabudowa powinna dobrze wkomponować się w otoczenie i stworzyć udane **połączenie pomiędzy nowoczesnością Politechniki, a tradycyjną zabytkową zabudową miejską**. Nową zabudowę uczestnicy zaplanowali również poza zakresem opracowania, tj. za skrzyżowaniem Do Studzienki i Traugutta w stronę lasu. Pojawił się też głos, choć odosobniony, że należy zachować budynek Jantaru, jako wyraz znikającej architektury lat 90-tych.

- **Jakie (gdzie) powinny być wykształcone powiązania i przejścia? (jak zapewnić bezpieczeństwo)**

W trakcie pracy grupy zwrócono uwagę na różnice w terenie pomiędzy ul. Do Studzienki, a terenem Politechniki, którą to różnicę można określić mianem „skarpy”. Uczestnicy wskazali, że choć generuje one pewne problemy, przy dobrych rozwiązaniach projektowych może być zaletą i potencjałem przestrzeni publicznej.

Dużą część pracy warsztatowej zajęła dyskusja dot. chodnika przy ul. Do Studzienki. Pytanie dotyczyło kwestii: **czy chodnik przy tej ulicy powinien być poszerzony przy ulicy, czy też prowadzić chodnik za nowo proponowanymi budynkami**. Z jednej strony pojawiały się argumenty, że należy dążyć do polepszenia standardów wszystkich chodników w mieście, w tym przy ul. Do Studzienki. Natomiast z drugiej strony mieszkańcy przyznali, że przyjemniej i bezpieczniej chodziłoby się im z dala od ruchliwej ulicy. Dyskusja dotyczyła również innych miejsc przy skrzyżowaniu ul. Fiszera i ul. Do Studzienki gdzie szerokość chodnika wydaje się nie wystarczająca. W rezultacie rozmów powstały dwie koncepcje. Jedna, pozwalająca utrzymać parametry chodnika, aby chodnik od ulicy Do Studzienki oddalał się od ulicy i otaczał budynek z drugiej strony, dalej kontynuując do ul. Fiszera. Druga koncepcja, bardziej niekonwencjonalna, dotyczyła przeniesienia zabytkowego budynku w głąb placu. Realizacja obu koncepcji pozwoliłaby na wyeksponowanie zabytkowego budynku.

Dla uczestników warsztatów ważny był **aspekt likwidacji barier wejścia na teren Politechniki Gdańskiej**. Mieszkańcy nie widzieli potrzeby tworzenia barier odgradzających linię tramwajową.

Poza obszarem opracowania dla uczestników bardzo istotne było **wykreowanie przejścia i połączenia ze schodami do lasu**, które znajdują się w okolicy kompleksu wojska RP.

- **Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?**

Grupa uczestników/czek zaproponowała przeznaczenie odcinka od Traugutta do wysokości budynku Politechniki (potocznie zwanego ETI) pod zieleń i funkcje rekreacyjne. Wszyscy byli zgodni

co do **wprowadzania zieleni wysokiej** w możliwie szerokim zakresie, ale podkreślano kwestie bezpieczeństwa w odniesieniu do m.in. starych topól, które wymagałyby wymiany na inną odmianę drzew lub intensywnych działań pielęgnacyjnych. Podniesiono również temat estetyki oraz stylistyki przestrzeni publicznej. Postulowano wytworzenie pewnego **wyróżnienia w przestrzeni stylistyki związanej z politechniką w zestawieniu do przestrzeni miejskich**. Z pojawiających się bardziej odważnych pomysłów uczestników, wartym wspomnienia jest **pomysł odkrycia Potoku Królewskiego obok przebiegu linii tramwajowej** oraz stworzenie przejścia na wzór High Line Park z Nowego Yorku nad torami kolejowymi – kładka łączyłaby teren politechniki z ul. Do Studzienki uwzględniając występujące naturalnie różnice w terenie.

- **Jakie funkcje powinna pełnić zabudowa pomiędzy ul. Do Studzienki a linią tramwajową?**

Wszyscy uczestnicy grupy byli zgodni, że funkcje w zabudowie pomiędzy linią tramwajową a ul. Do Studzienki powinny być **mieszaniowo-usługowe**. Do roważenia i wprowadzenia są usługi kulturalne dla mieszkańców, rozwijanie **miejsz aktywności lokalnej** i miejsc spotkań dla mieszkańców oraz akademiki.

Rysunek (skan) – wykonany w trakcie prac grupy



- **Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? - charakter i intensywność**

Grupa C „Zielonych” zastanawiając się nad przestrzenią pomiędzy projektowanym Placem Fiszera, a Placem Traugutta podkreślali konieczność **wprowadzenia intensywnej zabudowy wielkomiejskiej**, niezbędnej do wykreowania przestrzeni publicznych. Wysokość zabudowy powinna być w korelacji z zachodnio-północną pierzeją ulicy do Studzienki. Zabudowa w tym rejonie powinna mieć **charakter pierzejowy**. Im bliżej placu Traugutta tym bardziej zabudowa **powinna się rozluźniać w charakterze willi czynszowych** znajdujących się w tej części ulicy Do Studzienki. Partery zabudowy powinny być **usługowe, dostępne dla korzystających z przestrzeni publicznych**. Z uwagi na różnicę poziomów w terenie, możliwe jest wygospodarowania w niektórych miejscach dwóch poziomów „zero” i „plus zero” od strony Do Studzienki i „minus zero” od strony toru tramwaju. Zabudowa powinna być **zróżnicowana w rytmie pionowym i poziomym**. Należy unikać syndromu „leżącego wieżowca”. Przyjazne przestrzenie publiczne wytwarzają się przy okazji rytmiczności i zróżnicowania architektonicznego. Wysokość budynków **nie powinna być wyższa niż 4 kondygnacje brutto**, z wysokim, usługowym parterem.

- **Jakie (gdzie) powinny być wykształcone powiązania i przejścia? (jak zapewnić bezpieczeństwo)**

Mieszkańcy podkreślali **konieczność poszerzenia chodnika od strony południowej** nowej pierzei Do Studzienki. Stwierdzono że miejsca postojowe wymagają rozwiązania projektowego, nie mogą być zorganizowane na terenie. Podkreślano przyjazny charakter tramwaju i **brak potrzeby jego wygradzania**. Torowisko nie powinno być wygradzone, wzorem sposobu zagospodarowania pasa ruchu dla tramwaju powinny być takie realizacje jak Katowice, Grudziądz, Berlin Aleksander Platz. Powiązanie przestrzeni publicznych wytworzonych przy budynkach PG z przestrzeniami wzdłuż trasy tramwaju. Mieszkańcy wyrażali nadzieję, że **Politechnika Gdańska otworzy się** siłą rozpędu usług i przestrzeni publicznych w pierzei nowej Do Studzienki. **Połączenia poprzeczne powinny korelować z istniejącymi ciągami pieszymi i jezdnyymi poprzecznymi do Do Studzienki**, być niejako w ich kontynuacji.

- **Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?**

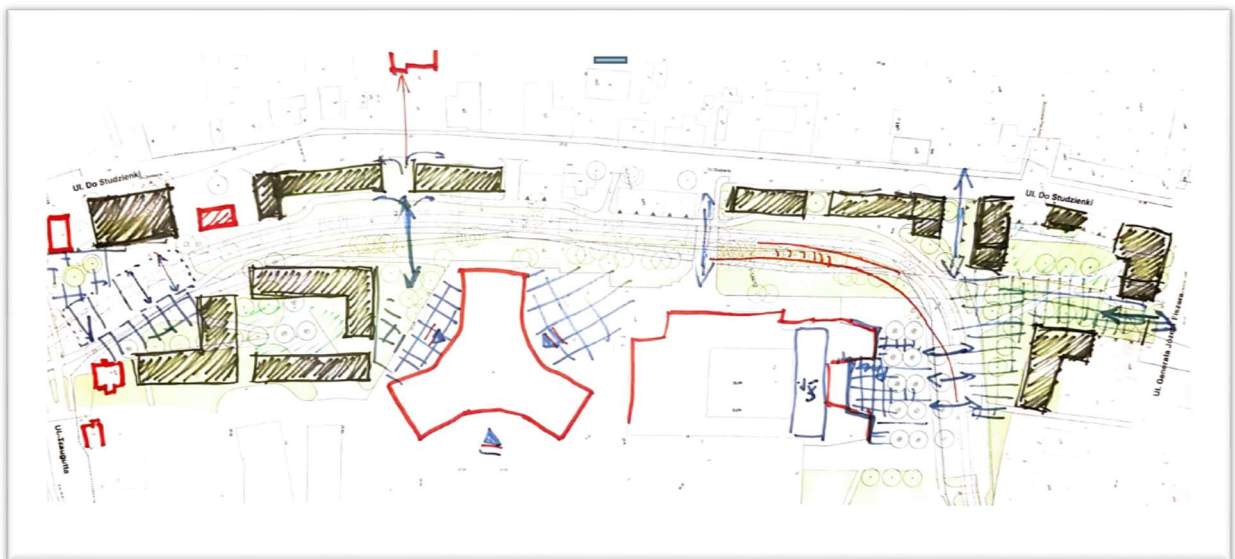
Przestrzenie publiczne powinny mieć **charakter ciągły, zacierający podziały własnościowe**. **Przestrzenie wokół budynków PG, powinny w naturalny sposób łączyć się z przestrzeniami pomiędzy tramwajem, a nową pierzeją**. Przestrzenie publiczne składać się powinny z ciągu placów,

placyków, ogródków, przystanków, wychodzących z pierzei usług. Funkcje placów powinny być dostosowane dla tych których zapraszamy. Na placach może znaleźć się zabudowa pawilonowa. Podkreślano konieczność urządzenia placów, nie pozostawiania otwartych płaskich płytowisk. Po raz kolejny pojawił się potencjał do wykorzystania w postaci różnicy poziomu terenu pomiędzy torowiskiem a Do Studzienki. Przestrzenie publiczne powinny być ciągiem, układem a nie oderwanymi od siebie fragmentami.

- **Jakie funkcje powinna pełnić zabudowa pomiędzy ul. Do Studzienki a linią tramwajową?**

Dużą część dyskusji w grupie zajął temat funkcji zabudowy pomiędzy linią tramwajową, a ul. Do Studzienki. W analizie tej spotkały się zgodnie postulaty o **funkcje wymieszane**. W każdym obiekcie powinny znaleźć się **usługi ogólnodostępne w parterach** z wejściami zarówno do strony tramwaju jak i starej Do Studzienki. **Partery według uczestników powinny wychodzić ze swoją ofertą na zewnątrz** budynków, w przestrzeń publiczną wzdłuż torów. Funkcje wchodzące w zakres mieszanej funkcji to np. mieszkania, akademiki, biura, usługi wszelakie, handel, gastronomia, rekreacja, drobne rzemiosło (artystyczne) etc.

Rysunek (skan) – wykonany w trakcie prac grupy



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu – według grup
(rozdzielenie koncepcji ze względu na dwa warianty zabudowy Placu Grunwaldzkiego)

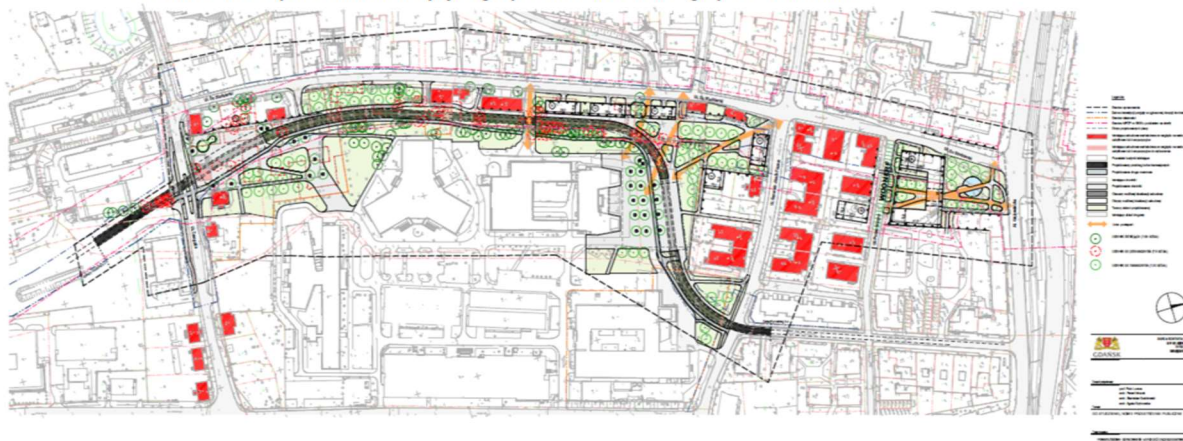
Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa A "Zgodna"



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa A "Zgodna"



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa B "Generałów"



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa B "Generałów"



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa C "Zielonych"



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa C "Zielonych"



Dyskusje interesariuszy i interesariuszek podczas warsztatów przyniosły wiele wniosków, pomysłów i uwag – od ogólnych dotyczących charakteru miejsca, do niezwykle precyzyjnych i punktowych pomysłów. Próbując dokonać podsumowania, niejako upraszczając i łącząc różne wątki, można spuentować wielogodzinne prace w kilka ważnych punktów będących kierunkowskazami dla przyszłych prac nad omawianym obszarem Wrzeszcza Górnego:

1. Otwarcie Politechniki Gdańskiej na przestrzenie publiczne wokół ul. Do Studzienki, oraz wspólne projektowanie ich z Gminą Miasta Gdańska.

Uczestnicy i uczestniczki warsztatów postrzegali ten element jako kluczowy dla powodzenia realizacji dostępnych, funkcjonalnych przestrzeni publicznych w analizowanym obszarze. Zaznaczali, że omawiane tereny, choć należą do różnych właścicieli powinny się przenikać funkcjonalnie, społecznie i tym samym być projektowane komplementarnie i holistycznie.

2. Tworzenie wysokiej jakości przestrzeni publicznych w połączeniu z mieszanymi usługami w parterach dla mieszkańców i studentów.

Drugi postulat wydaje się wynikać z pierwszego. W trakcie warsztatów podkreślano potencjał jaki drzemie w bliskości kampusu Politechniki Gdańskiej. Podkreślano, że naturalnymi i głównymi użytkownikami projektowanych przestrzeni publicznych będą studenci, pracownicy PG i mieszkańcy. Aby przestrzenie te były funkcjonalne muszą być dostępne, zadbane i wypełnione różnorodnymi usługami w parterach, które będą kreowały miejskość i życie omawianych przestrzeni. Ale również dając przestrzeń dla miejsc, łączących osoby z różnym doświadczeniem i zamożnością.

3. Zabudowa i przestrzenie jako odbicie połączenia historycznego charakteru tej części dzielnicy i nowoczesności Politechniki Gdańskiej.

W dyskusjach warsztatowych powracał wątek projektowania z szacunkiem dla zabudowy historycznej, a jednocześnie odważnej i wykorzystującej potencjał nowoczesności PG. Również intensywność zabudowy widziana była w sposób zróżnicowany – intensywniejsza i wyższa od strony Alej Grunwaldzkiej i Placu Fiszer, a rozluźniająca się, niższa (bardziej willowa) w stronę ul. Traugutta.

4. Wprowadzanie dużej ilości zieleni.

Na każdym etapie prac podkreślano potrzebę tworzenia miejsc zielonych. W szczególności w projektach pojawiały się szpalery drzew, dające cień, lub tworzące naturalny ekran akustyczny. Innym razem były to przestrzenie do odpoczynku i rekreacji. Zachęcano do budowania zielonych torowisk, a jeśli gdzieś potrzebne są bariery związane z bezpieczeństwem – to właśnie powinny być realizowane przez mądre użycie roślin.

5. Współdzielona przestrzeń z priorytetem pieszych

Prace dotyczyły miejsc o nasilonym ruchu, głównie placów z przemieszczającym się tramwajem. Rodziło to dyskusje dotyczące pierwszeństwa, bezpieczeństwa – barier lub ich braku. Najczęstszym wnioskiem była propozycja budowy przestrzeni, w tym przystanków tramwajowych, z miejscami dostosowanymi do swobodnego przekraczania przez pieszych. Pieszy jako najwrażliwszy i jednocześnie najliczniejszy użytkownik w analizowanych przestrzeniach został uznany za priorytetowego. Jednocześnie wiele dyskusji toczyło się o mądrym współdzieleniem z rowerzystami, tramwajem i samochodami. Pojawiło się wiele uwag wrażliwych na promowanie ruchu pieszych. Podkreślano konieczność tworzenia bezpiecznych i wygodnych chodników, przejść pod arkadami o wysokim standardzie.

Pytanie 1

Kiedy budynki Do Studzienki 4,6 i 8 zostały wpisane do rejestru zabytków? Czy są one w rejestrze czy w ewidencji zabytków?

Z oceny przeprowadzonej przez biuro konserwatora budynki te mają dużą wartość historyczną i nie powinny być wyburzone.

Uzupełnienie Biuro Architekta Miasta Dział Miejskiego Konserwatora Zabytków

Budynki nr 6 i 8 znajdujące się przy ulicy Do Studzienki nie posiadają ochrony konserwatorskiej bowiem nie zostały ujęte w gminnej ewidencji zabytków i rejestrze zabytków. Omawiane budynki nie są również chronione zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Budynek znajdujący się przy ul. Politechnicznej 9 został omyłkowo zidentyfikowany jako budynek Do Studzienki 4. Nieruchomość przy ul. Politechnicznej 9 ujęta jest w gminnej ewidencji zabytków i jako jedyna z powyższych posiada ochronę konserwatorską.

Pytanie 2

Czy możemy opracować wariant alternatywny przestrzeni publicznych z przebiegiem tramwaju przez ul. Do Studzienki?

Wybrany uprzednio wariant przebiegu tramwaju jest decyzją wiążącą dla Biura Architekta Miasta. Nie możemy pracować w oderwaniu od tych decyzji.

Pytanie 3

Jakie znaczenie mają te konsultacje? Czy wyniki tych konsultacji będą zobowiązujące? Czy miasto zdecyduje się na zmianę studium, jeżeli mieszkańcy wyrażą taką wolę?

Prace są podejmowane, aby rozpocząć proces zmian. W tym przypadku mamy jeden krok więcej niż zmiana samego planu zagospodarowania, czyli etap wcześniejszy tj. zmianę studium. Równolegle prowadzony jest proces konsultacyjny pasma alei Grunwaldzkiej. Wszystko to łącznie będzie najprawdopodobniej podstawą do wprowadzenia zmian do studium. Chcemy dyskutować o potencjalnie tej przestrzeni, która wykształci się wokół nowego tramwaju, ale jednocześnie przebieg trasy tramwajowej jest ustalony i nie jest przedmiotem obecnego procesu konsultacyjnego.

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

Dialog społeczny prowadzony przez BAM z mieszkańcami nie ma oficjalnego statusu konsultacji społecznych. Jest to inicjatywa podejmowana w ramach zadań własnych Biura tj. „wyznaczanie warunków, ram i wytycznych dla realizacji przedsięwzięć zmierzających do zapewnienia harmonijnego

rozwoju architektury przestrzeni miejskiej; inicjowanie dialogu i poszukiwanie najlepszych rozwiązań dla obszarów konfliktowych/strategicznych w zakresie zagospodarowania przestrzeni miejskiej” przed formalnym podjęciem prac nad zmianami w planach miejscowych, które ustawowo podlegają konsultacjom społecznym.

Pytanie 4

Jaki zakres przestrzenny miałby mieć plac Grunwaldzki? Czy tylko teren przed DH Jantar czy również „pod” DH Jantar i czy włączone są okolice Do Studzienki 2?

Zakres opracowania obejmuje plac przed DH Jantar, okolice Do Studzienki 2 oraz potencjalną nową zabudowę w miejscu DH Jantar. Przyszłość DH Jantar jest do rozstrzygnięcia na późniejszym etapie. Możliwe jest zarówno utrzymanie zabudowy w obecnym obrysie / na obecnej działce jak i zmiany w tym zakresie.

Pytanie 5

Który budynek na Studzienki jest najbardziej cenny? Czy uwzględniony jest fakt, że jeden budynek był wyburzony i odbudowany w innej formie?

Uzupełnienie Działu Miejskiego Konserwatora Zabytków

Najcenniejszymi obiektami znajdującym się przy ul. Do Studzienki i w najbliższej okolicy są: siedemnastowieczny Dwór Królewskiej Doliny (ul. Do Studzienki 36) i osiemnastowieczny zespół dworsko parkowy Studzienka (dwór św. Zdrój) znajdujący się przy ul. Romualda Traugutta 94. To najstarsze i najcenniejsze obiekty o dużym znaczeniu dla naszego lokalnego dziedzictwa kulturowego. Z kolejnych cennych obiektów wymienić należy narożny budynek ze skrzyżowania ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 4 i ul. Politechnicznej 4. Ta okazała kamienica ukończona pod koniec 1907 r. jest autorstwa dwóch wybitnych gdańskich architektów R. Walther Marksa i Bruno Bahra. Kolejnym obiektem obok którego nie można przejść obojętnie jest kamienica przy gen Józefa Fiszer 8, która powstała w latach dwudziestych XX wieku. Wszystkie wymienione obiekty znajdują się w rejestrze zabytków i są pod ochroną konserwatorską. Wiele innych obiektów znajdujących się przy ul. Do Studzienki i Bohaterów Getta Warszawskiego wartych jest zachowania. Dlatego już na etapie koncepcji trasy GPW Biuro Architekta Miasta wykonało waloryzację obiektów, które kolidowały z inwestycją. Dzięki temu udało się przesunąć projektowaną trasę i zminimalizować ingerencje w istniejącą zabudowę. Odbudowa jednego z budynku nie miała wpływu na projektowaną trasę i waloryzację obiektów.

Pytanie 6

Jakie były podstawy wycofania się władz miasta z wariantu przebiegu nowej trasy tramwajowej przez Do Studzienki?

Brak zgody na wyburzenia zabytkowych budynków, kwestie techniczne i organizacja ruchu kołowego.

Uzupełnienie Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM)

Według przyjętych założeń nowa trasa tramwajowa ma zapewnić bezpośrednie połączenia do dworca kolejowego we Wrzeszczu. W przypadku gdyby tory zostały poprowadzone ul. Do Studzienki, to musiałoby powstać węzeł torowy na skrzyżowaniu z aleją Grunwaldzką.

W przypadku budowy trasy tramwajowej przez ulicę Do Studzienki wymagałoby to likwidacji lewego pasa ruchu. Należy zaznaczyć, że już dziś sytuacja ruchowa na tym skrzyżowaniu jest dość trudna. Dodatkowo tramwaje jeżdżące w relacji Grunwaldzka <-> Do Studzienki wymagałyby wprowadzenia skomplikowanego programu sygnalizacji świetlnej (kolejne fazy). Taki program wydłużyłby czas przejazdu przez skrzyżowanie. W efekcie dla wszystkich uczestników ruchu warunki, w tym tramwajów, uległyby pogorszeniu.

Pytanie 7

Czy można przygotować pełną i rzeczywistą wizualizację trasy GWP w okolicy BGW oraz analizę planowanego w tym obszarze ruchu tj. wraz z wpięciem się tramwaju w al. Grunwaldzką oraz oszacowaniem kosztów? Wnioskujemy o przeprowadzenie konsultacji dot. przebiegu trasy tramwajowej. Spróbujemy opracować wizualizację przebiegu przez ulicę BGW wraz z samochodami i wizerunkiem domów. Nie jest pewne czy uda się to zrealizować do końca obecnie zaplanowanych spotkań czy w nowym procesie. Wszystkie koszty można oszacować dopiero po finalizacji dokumentacji projektowej, która nadal jest w opracowaniu. Dodatkowy proces konsultacyjny dotyczący przebiegu trasy GWP nie jest obecnie planowany.

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

Wizualizacja, o którą wnioskowali mieszkańcy została opracowana i jest dostępna w artykule:

<https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Nowa-linia-tramwajowa-i-nowe-przestrzenie-publiczne-WIZUALIZACJE,a,230291>

Pytanie 8

Dlaczego nasze budynki są zmienione na wizualizacji na nowoczesne? Czy to oznacza, że Państwo chcą zburzyć te budynki i wybudować nowe?

Nie, nie ma takich planów. Jeżeli jakiś błąd został popełniony przy opracowaniu wizualizacji prosimy o indywidualnie zgłaszanie wątpliwości i bezpośredni kontakt w sprawie. Wszystkie błędy, jeżeli takie się pojawiły, poprawimy.

Uzupełnienie wykonawcy wizualizacji

Wszystkie istniejące budynki, których dotyczy opracowanie zostały na modelu przedstawione. Niektóre budynki, których opracowanie z kolei nie dotyczy, bo znajdują się poza jego zakresem opracowania, mogły być przedstawione w sposób symboliczny. Niemniej nie ma takiej możliwości, aby nawet w ramach tego symbolicznego przedstawienia gdzieś w miejsce historycznego budynku pojawił się współczesny. Niczego takiego nie stwierdzono po powtórnej weryfikacji materiału.

Pytanie 9

Czy tramwaj będzie połączony z placem Komorowskiego? Czy nie należałoby zrealizować połączenia „prosto” przez ul. Do Studzienki?

Tramwaj ma się wpiąć w aleję Grunwaldzką i nie ma obecnie w planach realizacji połączenia z placem Komorowskiego.

Uzupełnienie ZTM

Tramwaje mają zapewnić bezpośrednie połączenie z dworcem kolejowym „Gdańsk Wrzeszcz”. Jest to stacja z której korzysta 6,9 mln pasażerów rocznie. Dodatkowo istnieje możliwość przesiadek na wiele linii autobusowych.

Omijanie tak ważnego węzła pasażerskiego nie byłoby racjonalne. Z dworca we Wrzeszczu trasa tramwajowa ma zostać rozbudowana w kierunku Zaspy przez ul. Żołnierzy Wyklętych. W rejonie przystanku „Bajana” będzie się włączać w istniejącą trasę biegnącą w al. Rzeczypospolitej.

Pytanie 10

Czy decyzje z tych spotkań konsultacyjnych będą wiążące dla kolejnej władzy?

Ciągłość działania organu musi być zapewniona. Pewne decyzje/sugestie zostały podjęte w poprzednich kadencjach, inne w obecnej, a jeszcze inne decyzje zostaną podjęte w kolejnej. Obecnie zależy nam, aby wspólnie omówić potencjał, który wykreuje nowa trasa tramwajowa w tej okolicy.

Pytanie 11

Dlaczego z opracowania wyłączono fragment od Fiszerza do Grunwaldzkiej przez Bohaterów Getta Warszawskiego? Dlaczego nie pracujemy nad potencjałami tego fragmentu?

Granice są zdefiniowane zakresem planu miejscowego o nr. 0808. Wg intencji rady dzielnicy dążymy do realizacji tego planu w skali minimum tj. zachowania budynków, opracowanie przestrzeni publicznych i w dalszej kolejności przeprowadzenie zmiany mpzp oraz studium. Zakres jest przyjęty z uchwały Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny. Dodatkowo wspomniany fragment ul. Bohaterów Getta Warszawskiego jest ograniczony kwestiami własnościowymi. Obecnie proponowany zakres dotyczy w głównej mierze terenów gminnych przy ul. Do Studzienki.

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

Potencjał ten na życzenie mieszkańców przedstawiono w uzupełnieniu wizualizacji - dodatkowym filmie przedstawiającym przebieg trasy tramwaju i zakres ewentualnego uzupełnienia zabudowy w ciągu ul. Bohaterów Getta Warszawskiego.

Pytanie 12

Jaka będzie polityka zagospodarowania wody na działce Politechniki Gdańskiej przy Fiszerze?

W ramach projektu trasy tramwajowej GPW jest planowana kompleksowa przebudowa systemu i układu kolektorów burzowych. Szczegółowe rozwiązania projektowe są jeszcze obecnie przedmiotem opracowania.

Pytanie 13

Jak deklaracja o otwieraniu relacji przestrzennych Politechniki Gdańskiej ma się do dziś prowadzonej polityki dostępności przez Politechnikę Gdańską?

Przedstawiciel Politechniki Gdańskiej

Teren Politechniki zamykany jest o 22 z uwagi na kwestie bezpieczeństwa. Realizujemy nowe inwestycje, podnosimy jakość zieleni oraz tworzymy nowe przestrzenie dostępne dla mieszkańców. Deklarujemy aktywnie uczestnictwo w procesie konsultacyjnym oraz współpracę przy realizacji.

Pytanie 14

Czy nie możemy ograniczyć dyskusji do fragmentu „od Traugutta do skrzyżowania przy Fiszerze”, bo od tego momentu ewidentnie nie możemy się zgodzić odnośnie dalszego przebiegu trasy tramwajowej? Czy możemy rozbudować tereny zieleni w tym obszarze? Gdyż to zieleń chroni nas przed hałasem oraz chroni nas przed zalewaniem. Czy nie warto stworzyć czegoś dla studentów w tym budynkach przy Do Studzienki? Warto podkreślić, że to dobry pomysł z wyodrębnioną drogą dla pieszych i rowerów.

Nie ograniczymy, bo proponujemy cały zakres ulicy Do Studzienki, aby opracować wszystkie przestrzenie publiczne wokół przystanków tramwajowych. Równolegle trwają prace projektowe, które mają na celu zachowanie jak największej części obecnego drzewostanu przy planowanej budowie trasy tramwajowej. Pozostałe elementy podnoszone w pytaniach są dokładnie przedmiotem prowadzonego procesu konsultacyjnego.

Uzupełnienie eksperckie

Trasa tramwajowa na tym obszarze będzie zawierała elementy zielone, takie jak na przykład zielona zabudowa nawierzchni torowej. Pozwoli to na zmniejszenie hałasu kontaktowego, polepszenie odbioru wizualnego oraz zwiększenie retencji obszaru.

Pytanie 15

Czy budynki na czerwono to budynki o wartości historycznej do zachowania? Czy większość budynków jest gminnych? Traugutta 72 jest w tragicznym stanie, inne gminne budynki są w podobnej sytuacji. Czy doczekamy się wykorzystania tych budynków dla nowych funkcji? Czy Gdańskie Nieruchomości będą prowadzić działania remontowe i inwestycyjne w tych budynkach? Czy możemy liczyć na jakieś działania Gdańskich Nieruchomości?

Uzupełnienie Działu Miejskiego Konserwatora Zabytków

Na mapie na przedstawionej prezentacji na czerwono oznaczono obiekty wartościowe przeznaczone do zachowania. Wśród nich są obiekty już objęte ochroną konserwatorską jak i te które w wyniku wyżej wymienionej waloryzacji proponowane są do ujęcia w gminnej ewidencji zabytków i rejestrze zabytków.

Większość budynków oznaczonych na czerwono jest własnością Gminy i związków między gminnych. Pośród tych obiektów znajdują się również obiekty o mieszanej własności osób prywatnych wraz z współwłasnością osób prawnych, jednoosobowych spółek Skarbu Państwa i Skarbu Państwa. Stan budynków przy ul. Do Studzienki i Bohaterów Getta Warszawskiego jest bardzo zróżnicowany. W większości stan budynków jest dostateczny i dobry. Budynek przy ul. Traugutta 72 jest bardzo złym stanie. Obecnie jest wysiedlony i przeznaczony do rozbiórki. Stan obiektu i jego rozbiórka nie są związane z planowaną inwestycją.

Gdańskie Nieruchomości nie mają obecnie w planach inwestycyjnych remontów przedmiotowych budynków, niemniej ten stan rzeczy może ulec zmianie w wyniku podejmowanych decyzji związanych z rezultatami tego procesu konsultacyjnego.

Pytanie 16

Czy jeżeli wypracujemy przestrzeń otwartą, to możemy liczyć, że nie będzie płotu przy PG od strony Fiszerza?

Przedstawiciel Politechniki Gdańskiej

Chcemy, aby przestrzeń była dostępna dla mieszkańców. Deklarujemy otwartość na rozmowy o potencjalnych rozwiązaniach i dalszą współpracę.

Pytanie 17

Czy możliwe jest zawężenie wlotu do Studzienki w aleję Grunwaldzką i stworzenie placu w bardziej kwadratowej formie?

Uzupełnienie Miejski Inżynier Ruchu

Nie ma w najbliższym czasie przesłanek, które spowodowałyby taki spadek natężenia pojazdów, który pozwoliłby na likwidację dwóch pasów na wlocie ul. do Studzienki. Nie można mówić o zawężeniu lub likwidacji pasa zewnętrznego (umożliwiającego również jazdę na wprost przez skrzyżowanie) z uwagi na duże natężenia ruchu w ciągu ul. Do Studzienki, w tym przejazd pojazdów transportu zbiorowego, dla których była wykonywana korekta oznakowania w celu dostosowania szerokości pasów do gabarytów autobusów. Obecna geometria skrzyżowania wyraźnie wskazuje możliwość przejazdu na wprost przez skrzyżowanie, z obu pasów ruchu (adekwatnie w ciągu ul. Miszewskiego również są dwa pasy ruchu). Jednocześnie występuje ryzyko blokowania skrzyżowania ul. Matejki-ul. Do Studzienki, gdzie kolejka pojazdów z analizowanego skrzyżowania może doprowadzić do blokowania tarczy skrzyżowania sąsiedniego i zmniejszenia jego przepustowości. Dodatkowo ewentualna likwidacja pasa zewnętrznego w ciągu ul. Do Studzienki może również doprowadzić do sytuacji blokowania przejazdu na wprost, przez pojazdy ustępujące pierwszeństwa pieszym w ciągu al. Grunwaldzkiej (obecnie można skorzystać z pasa środkowego umożliwiającego jazdę wyłącznie na wprost). Skrzyżowanie jest sterowane sygnalizacją w systemie TRISTAR, która nadaje priorytet głównemu ciągowi z tramwajem wyłącznie. W takim przypadku zmiany na wlotach (zawężenie) i spadek przepustowości byłby trudny do wyrównania sygnalizacją.

Uzupełnienie eksperckie

Dokumentacja projektowa trasy GPW przewiduje korektę wlotu do Studzienki w aleję Grunwaldzką w celu zmniejszenia terenochłonności układu drogowego. Jednak z uwagi na natężenia ruchu i konieczność zachowania odpowiedniej przepustowości skrzyżowania, zmiany te będą niewielkie.

Pytanie 18

Czy możliwe jest otwarcie potoku Królewskiego?

Nie planuje się obecnie otwarcia / odkrycia potoku Królewskiego w ramach prowadzonych prac projektowych związanych z tramwajem.

Uzupełnienie eksperckie

Dokumentacja projektowa nie przewiduje zmian w obrębie potoku Królewskiego. Część otwarta zostanie zachowana, części zakryte pozostaną skanalizowane.

Pytanie 19

Czy filmik z wizualizacją może zostać opublikowany?

Tak. Film z wizualizacją jest opublikowany i dostępny w artykule:

<https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Start-warsztatow-Do-Studzienki-Nowe-Przestrzenie-Publiczne,a,228640>

Rozszerzona wersja wizualizacji o ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego

<https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Nowa-linia-tramwajowa-i-nowe-przestrzenie-publiczne-WIZUALIZACJE,a,230291>

Pytanie 20

Czy są jakieś opracowania bądź studium komunikacyjne o przyszłym natężeniu ruchu samochodów i zapotrzebowaniu na parkingi w okolicy?

Nie wykonywaliśmy jeszcze kompleksowego studium komunikacyjnego. Nie robiliśmy takiego badania, bo jeszcze nie wiemy co tutaj będzie zlokalizowane. W odpowiednim czasie takie studia będą konieczne, najprawdopodobniej przy opracowaniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie należy pamiętać, że mówimy o tkance śródmiejskiej, gdzie określa się wskaźniki parkingowe maksymalne, a nie minimalne. W tym obszarze obsługa samochodowa nie będzie planowana jako wiodąca.

Uzupełnienie Biura Rozwoju Gdańska

Inwestycja budowy trasy tramwajowej GPW jest w fazie opracowania dokumentacji projektowej, która wraz ze studiami komunikacyjnymi pozostaje w gestii Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska. W zakresie planistycznym obowiązują zapisy polityki parkingowej zawarte w SUIKZP miasta Gdańska z 2018 roku. W studium ustala się zasady dotyczące lokalizacji miejsc do parkowania dla samochodów i rowerów. Na obszarze miasta wyodrębniono trzy strefy wskaźników parkingowych (Strefa A – ograniczonego i kontrolowanego parkowania, Strefa B – ograniczonego parkowania, Strefa C – nieograniczonego parkowania), które dotyczą przede wszystkim nowych inwestycji oraz modernizacji (nie drogowych) związanych z przyrostem powierzchni użytkowej i potrzeb parkingowych. Biuro Rozwoju Gdańska nie posiada jeszcze wyników Gdańskich Badań Ruchu 2022 (badania i pomiary są w trakcie realizacji), a planowany termin odebrania zamówienia to II kwartał 2023 roku.

Pytanie 21

Czy prawdą jest, że celem jest niedoprowadzenie do powstania autostrady miejskiej (4 pasy)? Czy możemy prosić o pewną deklarację, że to co wypracujemy na konsultacjach doprowadzi do zmiany planów miejscowych i zmiany studium? Czy władze miasta zmienią obecne studium i czy wprowadzą w planach mpzp zapis o likwidacji 4 pasmowej drogi Nowej Politechnicznej?

Tak. Rozpoczęliśmy ten proces konsultacyjny, aby móc podjąć kolejne decyzje odnośnie zmian w studium i w planach miejscowych.

Pytanie 22

Czy możemy zaproponować przebieg trasy tramwajowej w wersji alternatywnej przez ul. Do Studzienki?

Decyzja o wyborze obecnego wariantu przebiegu trasy tramwajowej jest obowiązująca.

Pytanie 23

Czy Brama Królewska, która nie jest w ewidencji zabytków, zostanie przesunięta? Czy Park Doliny Królewskiej zostanie zniszczony lub uszczuplony przez nową trasę tramwajową?

Faktycznie, nowa trasa jest w konflikcie z lokalizacją w/w bramy, co będzie wymagało uzgodnień z konserwatorem zabytków

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

Po sprawdzeniu z projektantami zweryfikowano, że trasa tramwajowa nie będzie ingerować w Park Doliny Królewskiej.

Uzupełnienie eksperckie

Lokalizacja trasy tramwajowej wzdłuż Parku Doliny Królewskiej została tak dobrana, żeby inwestycja nie kolidowała z terenem tego parku. Rzeczywiście Brama Królewska znajduje się w kolizji z trasą tramwajową, jednak w porozumieniu z Konserwatorem Zabytków może zostać przeniesiona.

Pytanie 24

Jakie były przyczyny zawalenia budynku przy Bohaterów Getta Warszawskiego nr 10?

Nie jesteśmy w posiadaniu informacji, które mogłyby być zweryfikowane jako wiarygodne w zakresie przyczyn zawalenia się budynku przy Bohaterów Getta Warszawskiego 10.

Pytanie 25

Jaka będzie wysokość przyszłej zabudowy?

Zabudowa przy ul. Do Studzienki będzie zbliżona do otoczenia. Charakter ulicy zostanie zachowany. Przy placu Grunwaldzkim okoliczny budynek jest znacząco wyższy w odniesieniu do istniejącej zabytkowej zabudowy. W ramach zaplanowanych spotkań chcemy porozmawiać jak w przyszłości te nowe przestrzenie i place będą funkcjonować w otoczeniu proponowanej zabudowy.

Pytanie 26

Czy droga rowerowa będzie funkcjonalna? Czy można ją „wyprostować”?

Tak, będzie funkcjonalna, ale nie ma możliwości zmiany jej przebiegu, gdyż poniesione byłby zbyt duże straty w obecnym drzewostanie.

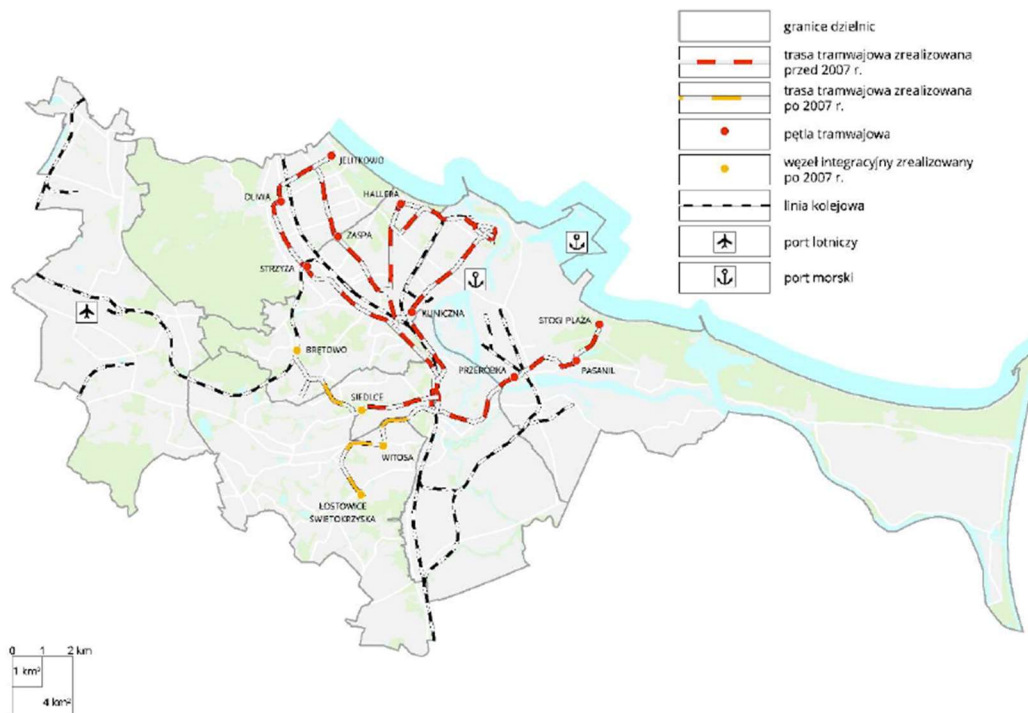
Pytanie 27

Dla kogo jest realizowana linia GPW? Jakie są prognozy ruchu dla tej linii? Na jakiej podstawie podjęto decyzję o realizacji tej linii tramwajowej?

W dzielnicach południowych Gdańsk mieszka ponad 100 tys. osób. Wraz z powiększaniem się tych dzielnic, co raz bardziej widoczny jest brak połączenia tych dzielnic bezpośrednim połączeniem tramwajowym z obszarem Wrzeszcza oraz Oliwy. Połączenia jednocześnie omijającego Hucisko, które jest znacząco przeciążone przez ruch tramwajów (tzw. wąskie gardło). Prognozy ruchu wypracowywane parę lat temu są obowiązujące i przewidują zwiększającą się potrzebę mobilności Gdańsk Południe <—>Wrzeszcz. Zapotrzebowanie to jest potwierdzone w opinii mieszkańców Gdańsk-Południe i Piecek-Migowa. Mapa obrazuje stan tras tramwajowych ze Studium z 2018 r.

Studium

Uchwała Nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańsk z dnia 23 kwietnia 2018 r. z późn. zm.



Ryc. 8.2 Istniejący system tramwajowy w Gdańsku

Źródło: opracowanie własne

Pytanie 28

Czy nie utworzy się kolejna „wysepka” przy ul. Do Studzienki? Jaki to wszystko ma sens jak z jednej strony będzie tramwaj a z drugiej strony ruchliwa ulica?

Półtora roku temu toczyła się dyskusja o zachowanie budynków przy ul. Do Studzienki, co jest możliwe przy przesunięciu planowanej trasy tramwajowej. Jeżeli chodzi o funkcję terenu/zabudowy to jest to jednym z elementów dyskusji – czy zachować funkcję mieszkaniową czy przekształcić w funkcję usługową? Sytuacja przy Fiszerka jest inna, gdzie funkcja mieszkaniowa jest możliwa do zachowania. Natomiast przy ul. Do Studzienki funkcja mieszkaniowa wydaje się mniej pożądana tj. na ile zamieszkiwanie będzie przyjazne dla faktycznych mieszkańców tych budynków? Syndrom „wysepki” przy al. Grunwaldzkiej jest mocno zaakcentowany z uwagi na szerokości otaczających jezdni. Ulica Do Studzienki będzie miała inny charakter i będzie można przez nią przejść prawie w każdym miejscu. Liczymy, że będzie to ulica miejska.

Uzupełnienie eksperckie

Projektowana trasa tramwajowa wzdłuż terenu Politechniki planowana jest jako element reprezentacyjny. Wykorzystane zostaną najnowsze technologie tłumienia drgań i hałasu, jak również estetyzujące przestrzeń – gdzie się da będzie zastosowana trawiasta zabudowa nawierzchni.