



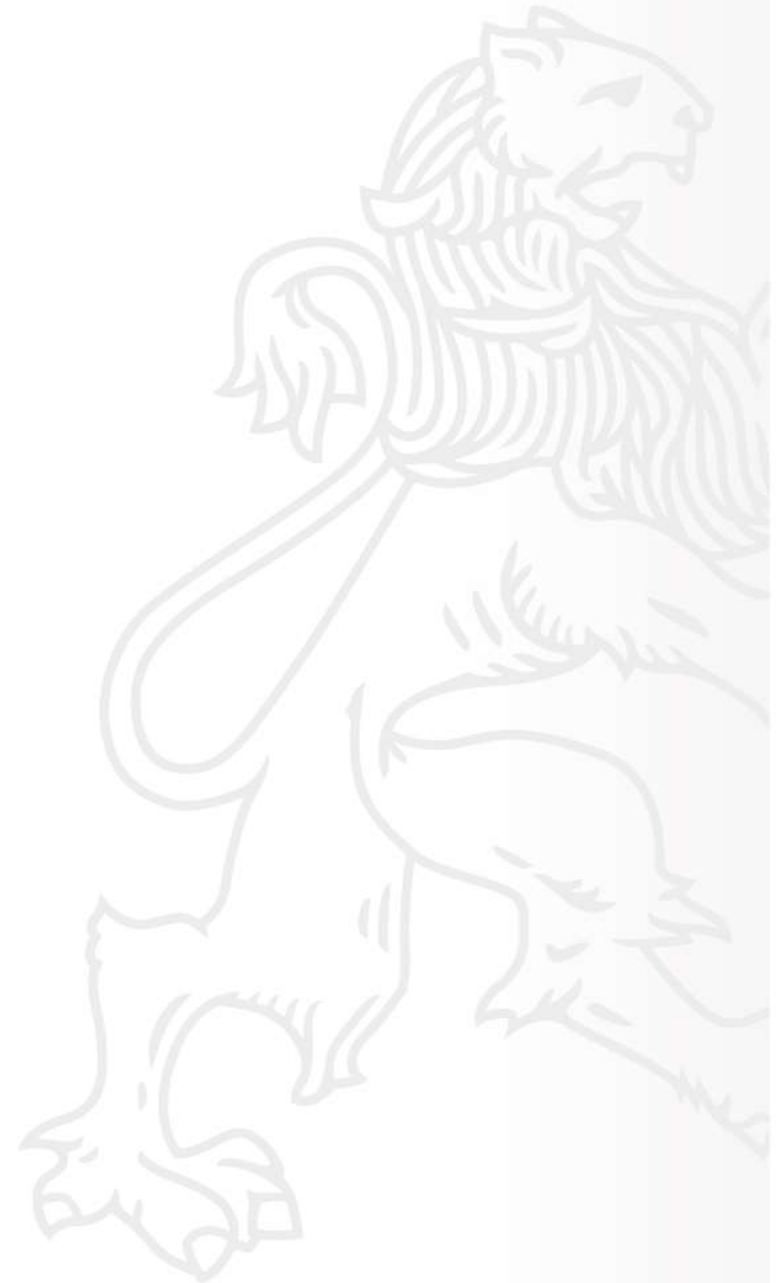
GDAŃSK

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

PODSUMOWANIE PRAC EKSPERCKICH
SCENARIUSZE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU
TRANSPORTOWEGO

Biuro Rozwoju Gdańska

Biuro Architekta Miasta



++

NEC TEMERE NEC TIMIDE

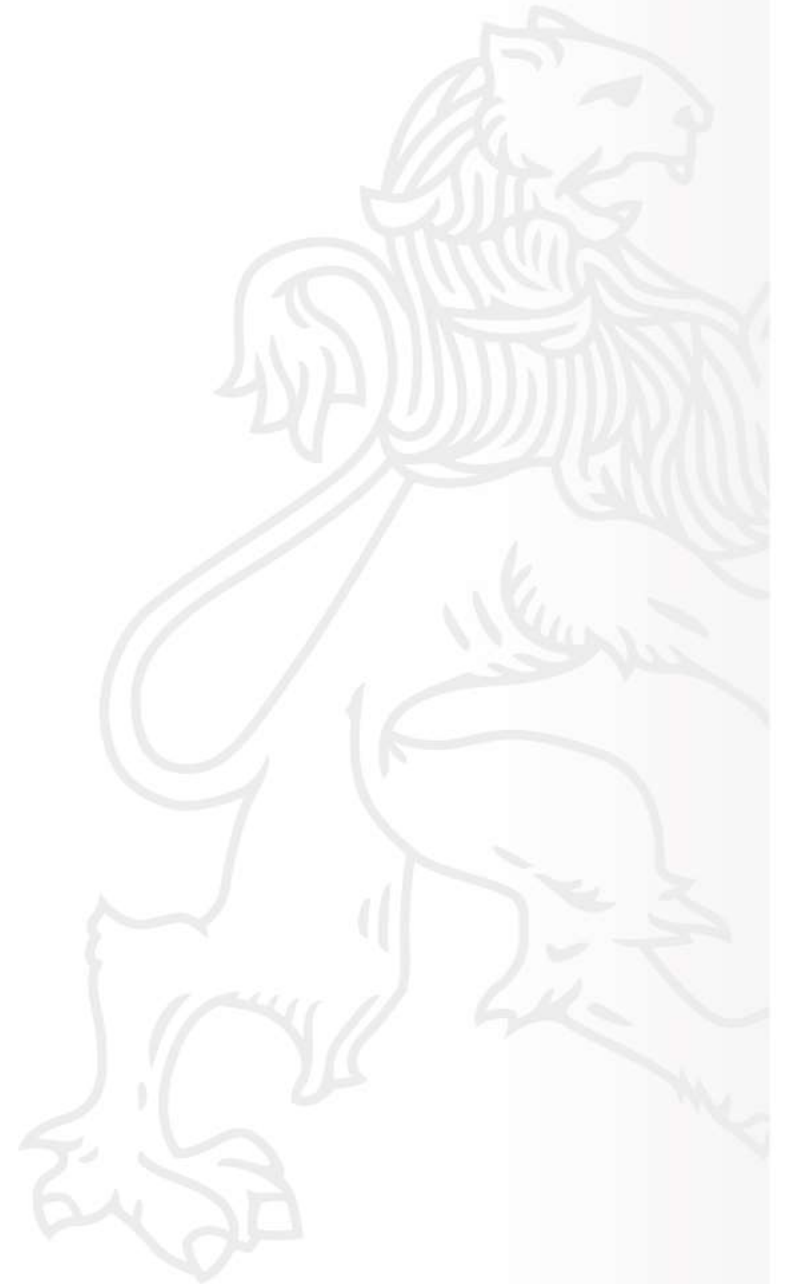
++

Program spotkania

- **PODSUMOWANIE PRAC ANALITYCZNYCH I EKSPERCKICH**
- **PODSUMOWANIE PROCESU PARTYCYPACYJNEGO PRZEPROWADZONEGO W 2022R.**
- **SCENARIUSZE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO**
- **SESJA PYTAŃ I ODPOWIEDZI**
- **SESJA WARSZTATOWA – ANALIZA ZALET I WAD MOŻLIWYCH SCENARIUSZY**



PODSUMOWANIE PRAC ANALITYCZNYCH I EKSPERCKICH



++

NEC TEMERE NEC TIMIDE

++



GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

UWARUNKOWANIA ROZWOJU

GDAŃSK 2022

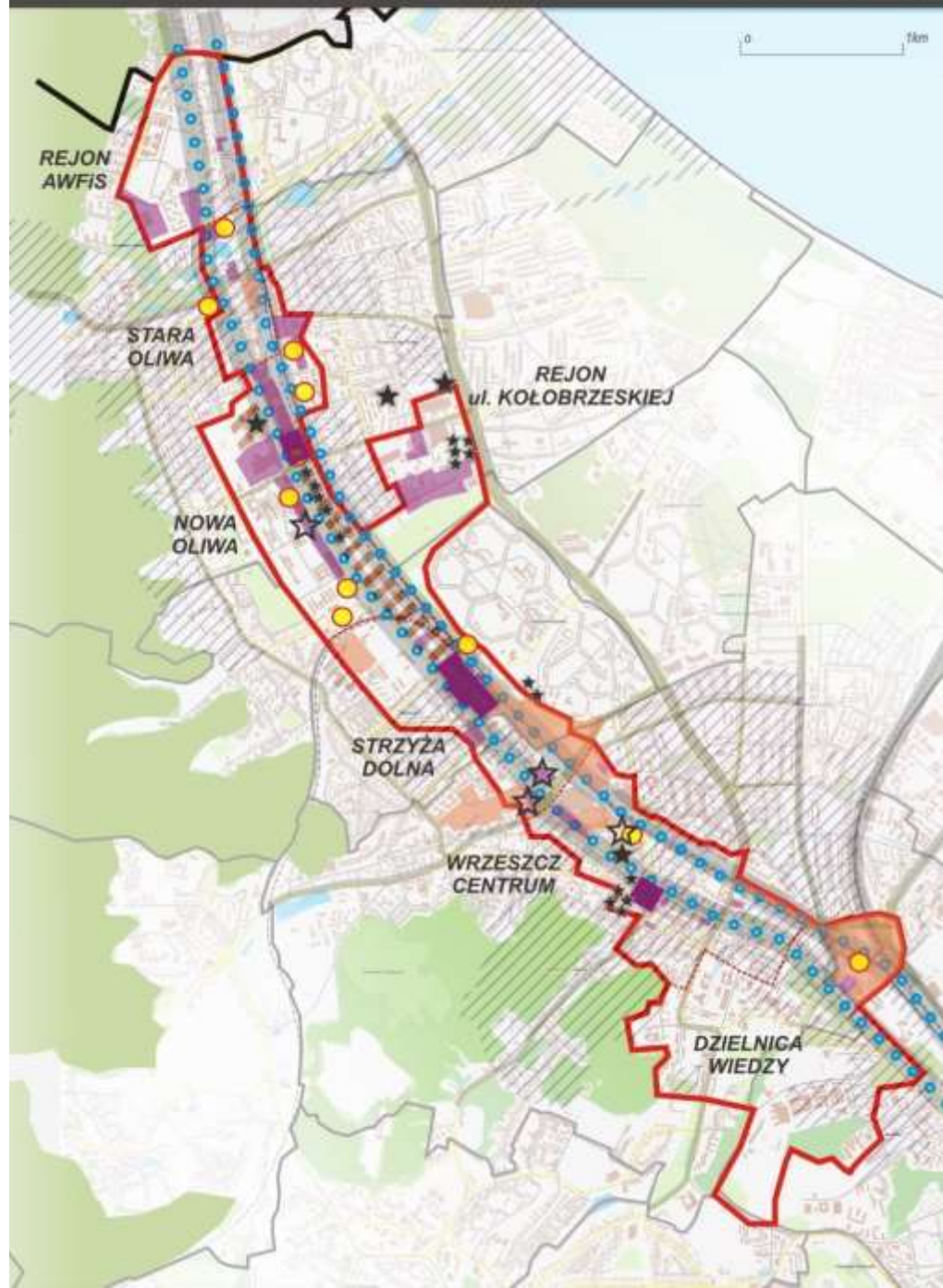


GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

PARTYCYPACJA SPOŁECZNA – I ETAP

GDAŃSK 2022



Pasma alei Grunwaldzkiej



Granice podobszarów



Budynki wysokościowe powyżej 55m



Budynki o wysokości od 40m do 55m



Wnioski inwestorskie dotyczące zmiany lub sporządzenia mpzp



Wnioski dotyczące dopuszczenia lokalizacji budynków pow. 55m i zwiększenia udziału funkcji mieszkaniowej

WYTYCZNE

wynikające z polityk miejskich



Dopuszczona w mpzp lokalizacja budynków powyżej 55m



Obszary objęte różnymi formami ochrony elementów dziedzictwa kulturowego



Obszary wzdłuż ciągów transportowych wymagające szczególnych rozwiązań z uwagi na generowany hałas przekraczający dopuszczalne poziomy

wskazane w procesie partycypacji



Obszary do uzupełnienia lub do przekształcenia zabudowy



Monofunkcyjne kompleksy zabudowy usługowej i przemysłowej do urozmaicenia funkcji

WYZWANIA

wynikające z polityk miejskich



Ochrona elementów kompozycji przestrzennej ciągu widokowego wzdłuż al. Grunwaldzkiej i linii kolejowej

wskazane w procesie partycypacji





Rejony wymagające kompleksowej wizji przekształceń






-  Pasma alei Grunwaldzkiej
-  Granice podobszarów
-  Ciąg alei Grunwaldzkiej i Zwycięstwa
-  Linia kolejowa PKP, PKM, SKM
-  Istniejące place
-  Istniejące skwery, parki, cmentarze
-  Stacje i przystanki kolejowe
-  Istniejące przejścia dla pieszych

WYTYCZNE

wynikające z polityk miejskich


-  Kluczowe rejony rozwoju przestrzeni publicznych z uwagi na koncentrację usług i powiązań przestrzennych
-  Planowane w mpzp przejścia poprzeczne przez linię kolejową

wskazane w procesie partycypacji



-  Miejsca o największym potencjale do przeobrażeń przestrzeni publicznych
-  Przywrócenie bądź utworzenie przejść dla pieszych
-  Wzmocnienie połączeń poprzecznych przez ciąg transportowy

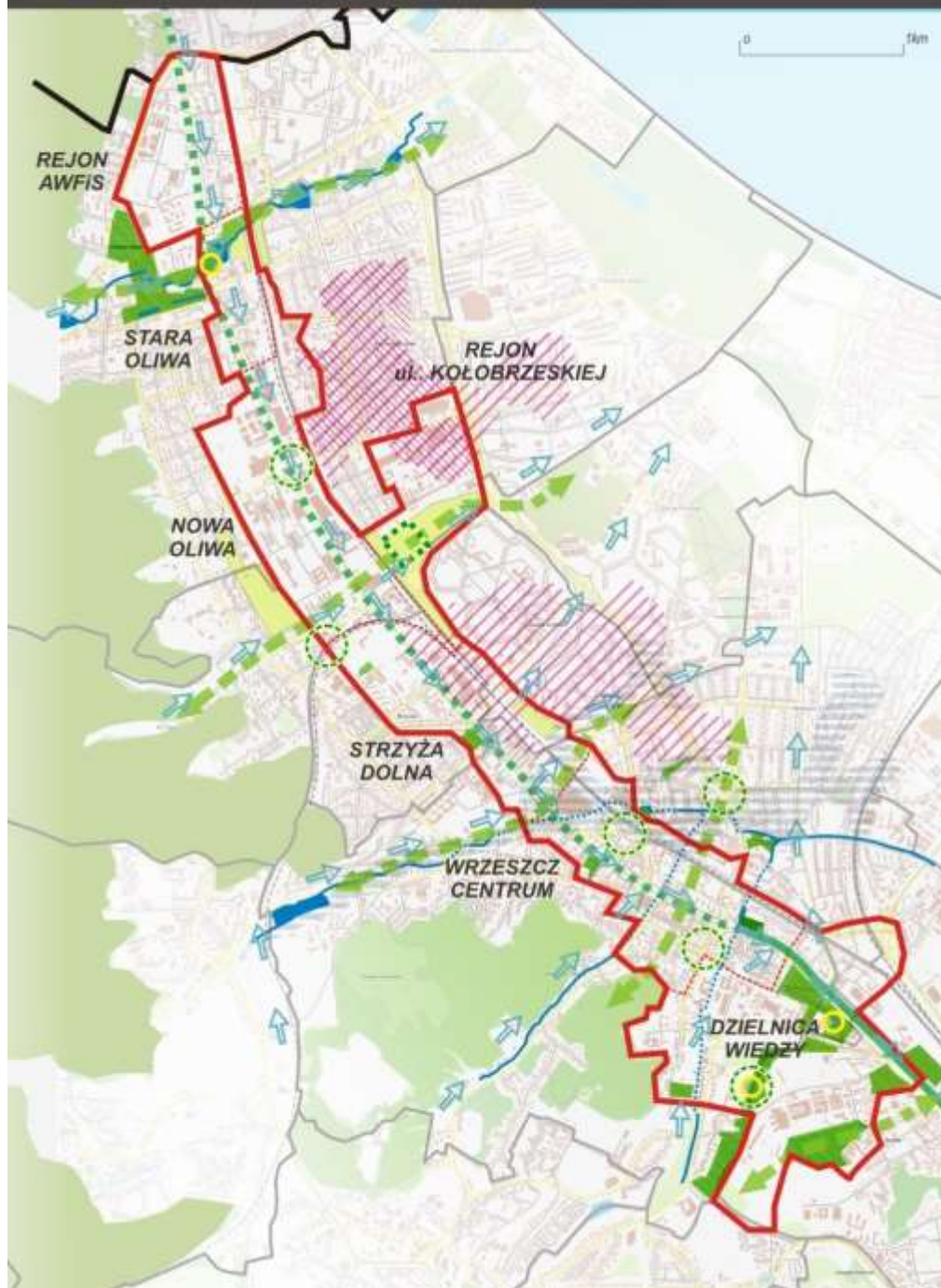
WYZWANIA

wynikające z polityk miejskich

-  Proponowane przejścia poprzeczne przez linię kolejową

wskazane w procesie partycypacji

-  Rejony wymagające poprawy dostępności w codziennym użytkowaniu- barier przestrzennych
-  Fragmenty korytarza transportowego alei Grunwaldzkiej, ciągi ogrodzeń na codziennych trasach pieszych, nieciągłości w terenach zieleni do poprawy powiązań poprzecznych



- Pasma alei Grunwaldzkiej
- Granice podobszarów
- Wielka Aleja (fragment al. Zwycięstwa)
- Istniejące skwery, parki, cmentarze
- Stawy i zbiorniki retencyjne
- Potoki otwarte / skanalizowane
- Lasy i tereny leśne

WYTYCZNE**wynikające z polityk miejskich**

- Tereny wyznaczone do wprowadzenia zieleni urządzonej
 - Rejony wymagające poprawy dostępności do zieleni urządzonej i rekreacyjnej
 - Rejony wymagające priorytowego zapewnienia dostępności do zieleni urządzonej i rekreacyjnej
 - Obszar, na którym występują podtopienia i zagrożenie powodziowe wymagający działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa
- wskazane w procesie partycypacji**
- Udostępnienie terenów ROD jako terenów zieleni rekreacyjnej
 - Nasadzenia drzew wzdłuż alei Grunwaldzkiej (kontynuacja założenia Wielkiej Alei)
 - Rejony wymagające doposażenia w zieleni
 - Wzmocnienie połączeń pieszych i wprowadzenie elementów zieleni, w tym kwietników, parków kieszonkowych, małej architektury, ewentualnych nasadzeń krzewów, drzew

WYZWANIA**wynikające z polityk miejskich**

- Znalezienie rozwiązania problemu deficytu terenów zieleni
- Zabezpieczenie funkcjonowania korytarzy przewietrzających

wskazane w procesie partycypacji

- Istniejące tereny zieleni wymagające rewitalizacji



- Pasma alei Grunwaldzkiej
- Granice podobszarów
- Istniejące linie kolejowe
- Istniejące stacje i przystanki kolejowe
- Istniejące trasy tramwajowe
- Istniejące linie autobusowe

WYTYCZNE

wynikające z polityk miejskich

- Planowane trasy tramwajowe
- Planowane trasy tramwajowe - w toku analiz STEŚ Nowa Abrahama
- Rezerwy terenowe planowanych układów drogowych tzw. Drogi Czerwonej i tzw. Nowej Abrahama

wskazane w procesie partycypacji

- Ograniczenie ruchu "tranzytowego" w ciągu alei Grunwaldzkiej i Zwycięstwa
- Rezerwa terenowa tzw. Drogi Czerwonej do przekształceń lub inwestycji
- Realizacja poprzecznych połączeń tramwajowych

WYZWANIA

wynikające z polityk miejskich

- Integracja linii SKM i PKM
- Realizacja przystanku SKM/PKM "Abrahama"

wskazane w procesie partycypacji

- Integracja i wzrost znaczenia węzłów w systemie transportowym
- Utworzenie przystanku regionalnego i lokalnego "Gdańsk - Przemyrze"

Rekomendacje

- Adopowanie modelu TOD jako podstawowej zasady kształtowania Pasma Alei Grunwaldzkiej
- Wskazanie głównych „hubów” rozwojowych – skojarzonych z przystankami komunikacji kolejowej (SKM, PKM, PKP)
- Wypracowanie wstępnej koncepcji kształtowania PAG
- Podział na 5 obszarów – zgodnie z rekomendacją BRG (Oliwa, Nowa Oliwa, Strzyża, Wrzeszcz, Dzielnica Wiedzy)
- Proces partycypacyjny w obrębie każdego z obszarów





GDAŃSK

PODSUMOWANIE PROCESU PARTYCYPACYJNEGO PRZEPROWADZONEGO W 2022R.

Prezentacja p. Moniki Mazurowskiej



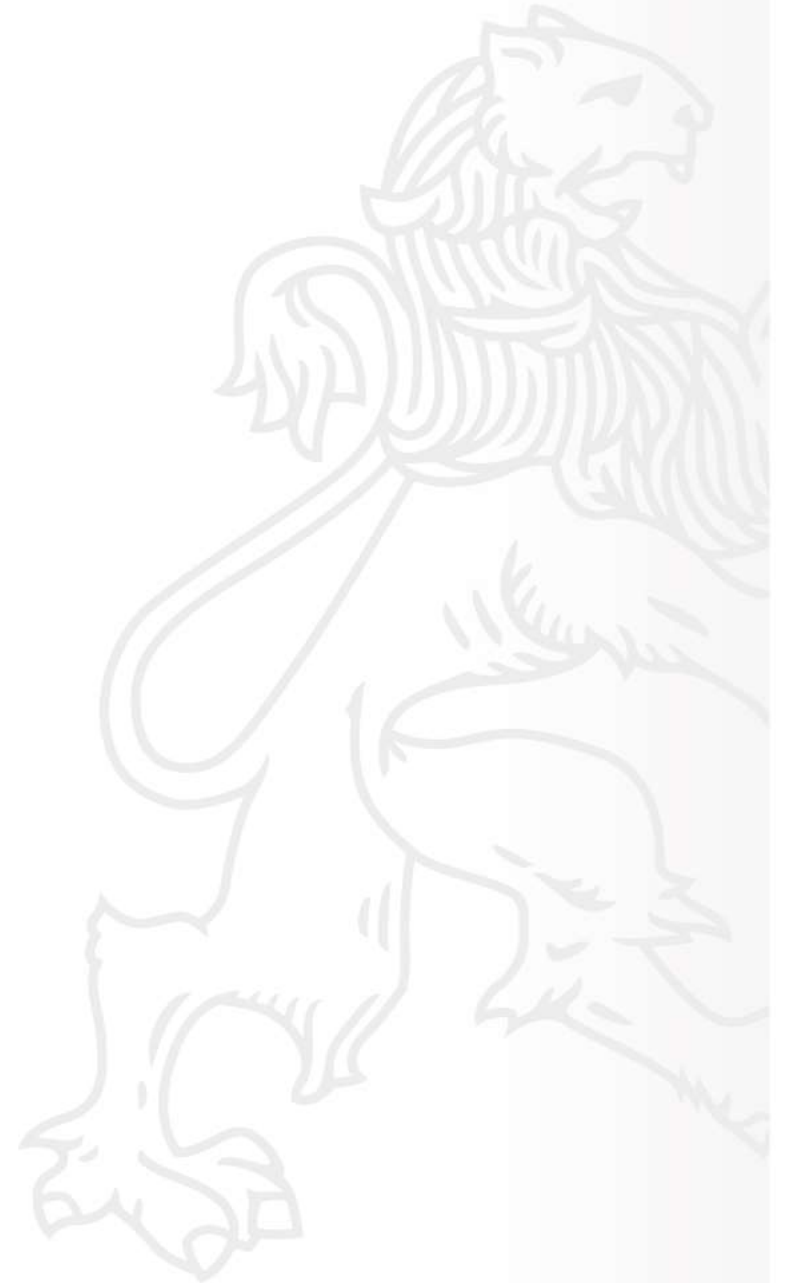
++

NEC TEMERE NEC TIMIDE

++



WNIOSKI Z OPRACOWAŃ EKSPERCKICH



++

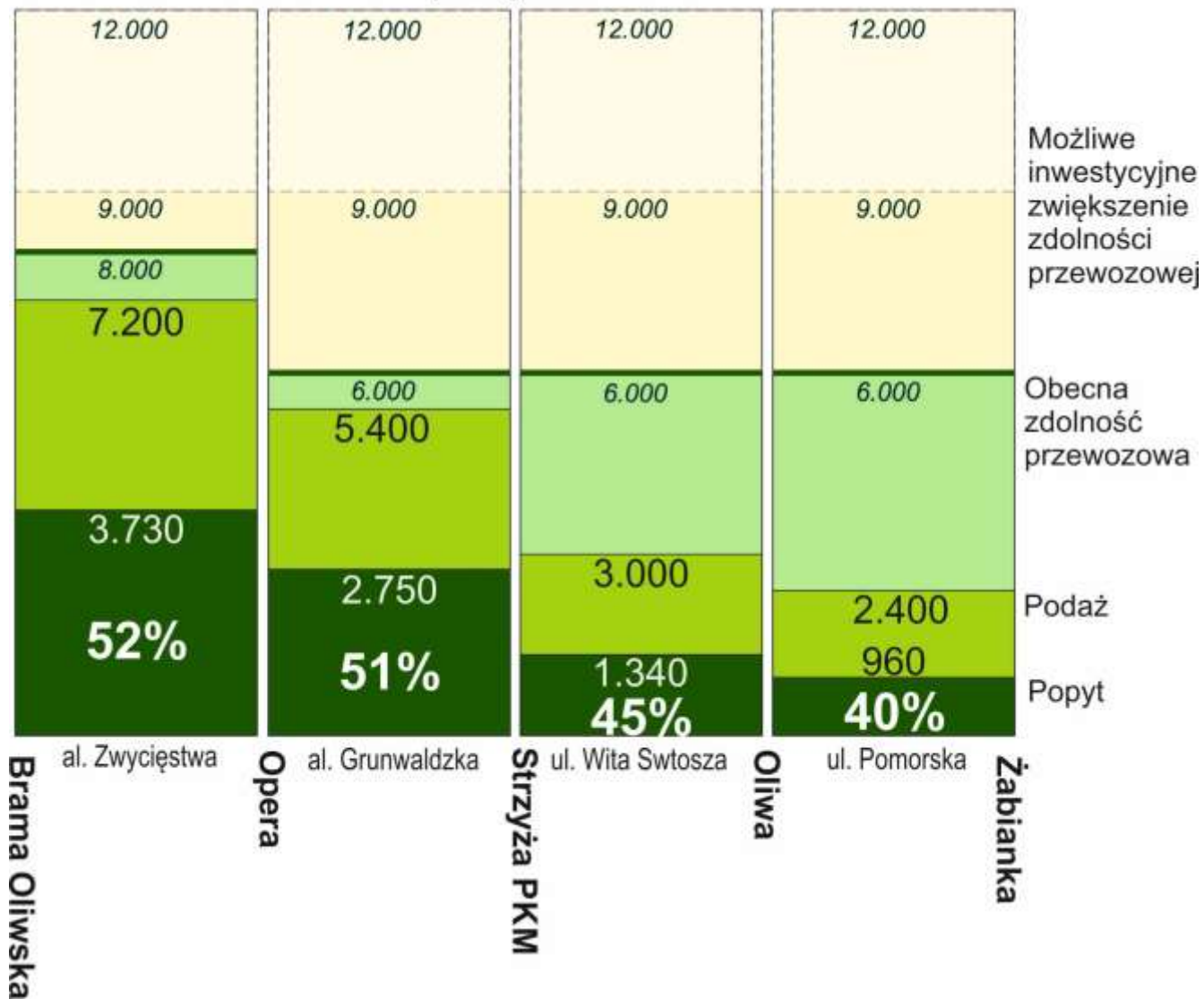
NEC TEMERE NEC TIMIDE

++

Zrealizowane prace eksperckie

- **Transport zbiorowy, ze szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego – Marek Nakonieczny**
- **Ocena stanu istniejącego i wpływu kluczowych inwestycji na układ transportowy w obszarze Pasma Alei Grunwaldzkiej w Gdańsku - Krystian Birr**
- **Droga Czerwona w modelu transportowym Gdańska, scenariusze zmian modelu oraz scenariusz przekształceń planowanej rezerwy przestrzennej – Maciej Berendt**
- **Pasmo Alei Grunwaldzkiej - Jan Kosiedowski**
- **Założenia polityki transportowej i parkingowej dla trzonu centralnego Pasma Usługowego w Gdańsku – Kazimierz Jamroz z zespołem**

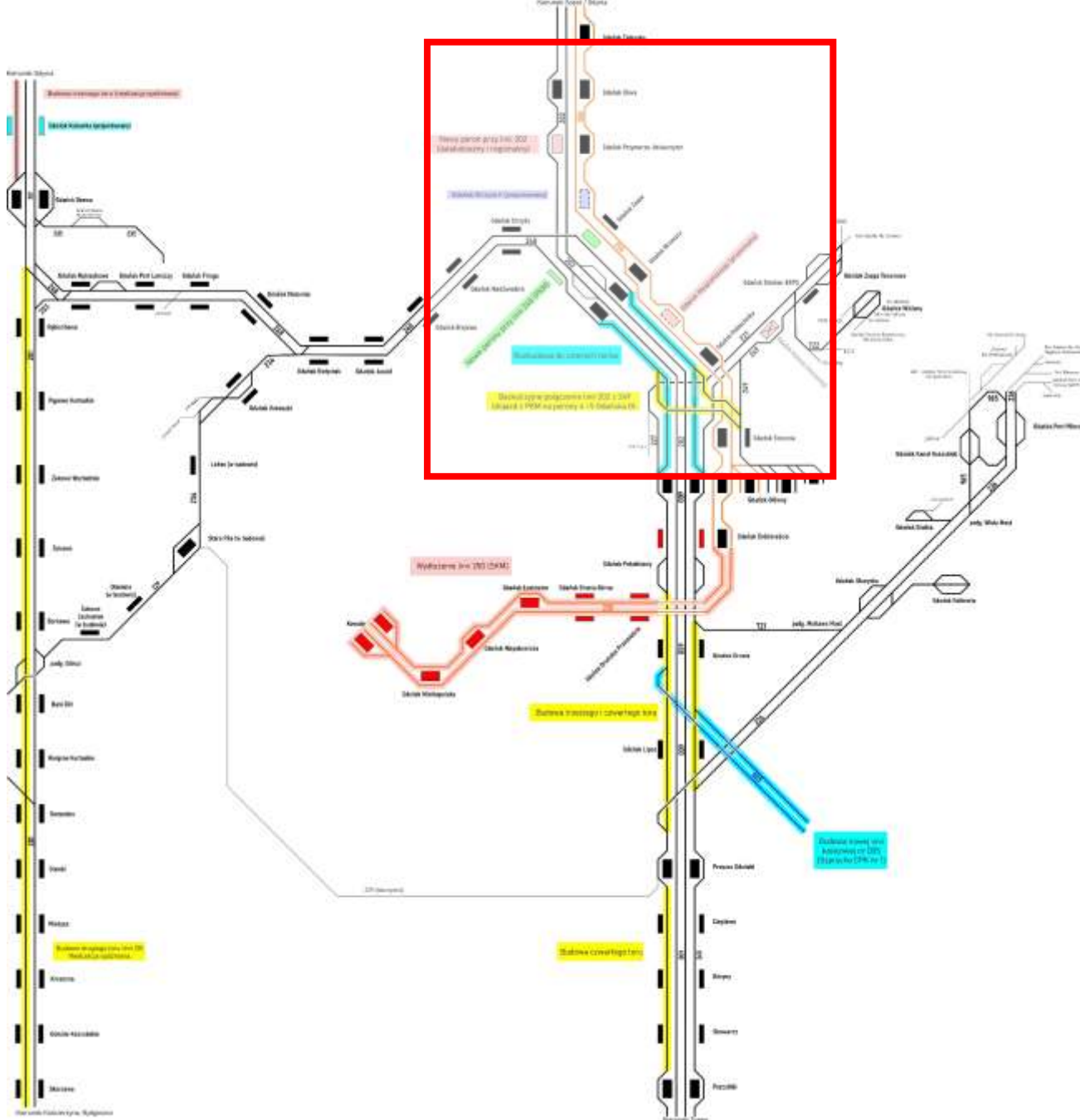
Podaż miejsc i popyt w kierunku dominującym pas/godz.



- Kwestia zasadnicza – zasadność realizacji nowych linii tramwajowych
- Konieczność przemyślenia trasowania linii tramwajowej przez Al. Grunwaldzką
- BRAK POWIĄZAŃ POPRZECZNYCH – powiązanie w ul. Pomorskiej nie spełnia swojego zadania

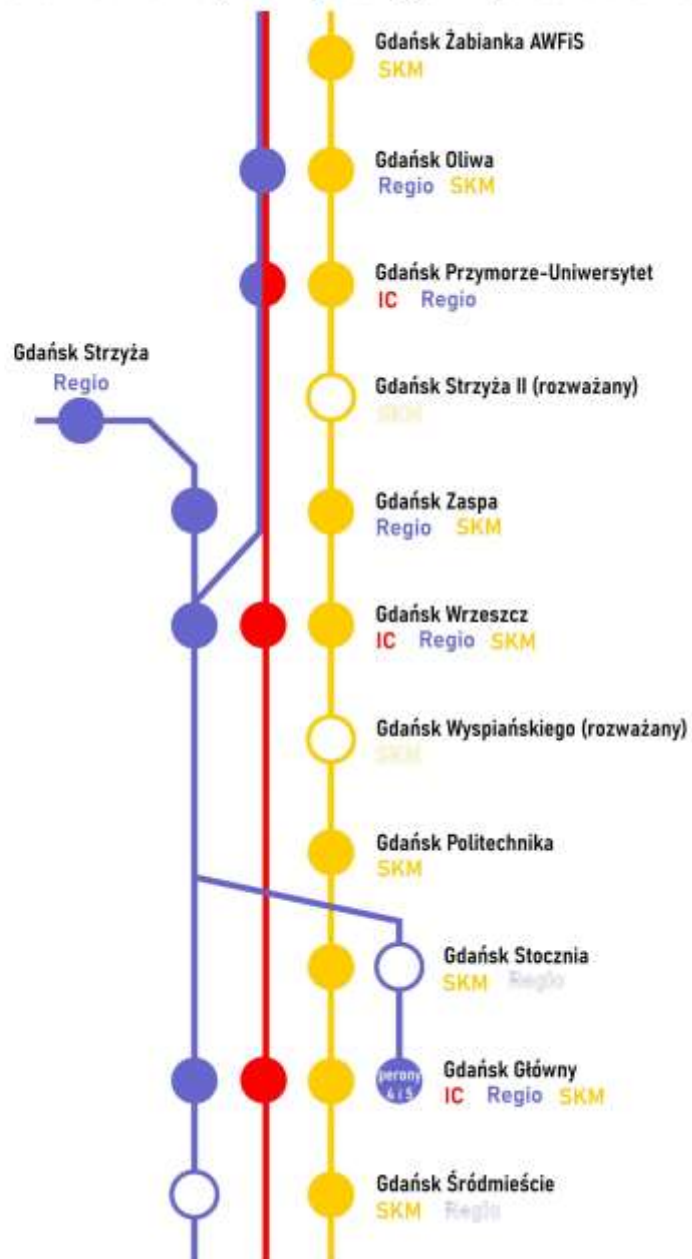


- Warianty obsługi komunikacją tramwajową
- W1 – Nowa Abrahama
- W2 – Nowa Abrahama-Grunwaldzka-Kołobrzeska
- W3 – Kołobrzeska-Bażyńskiego

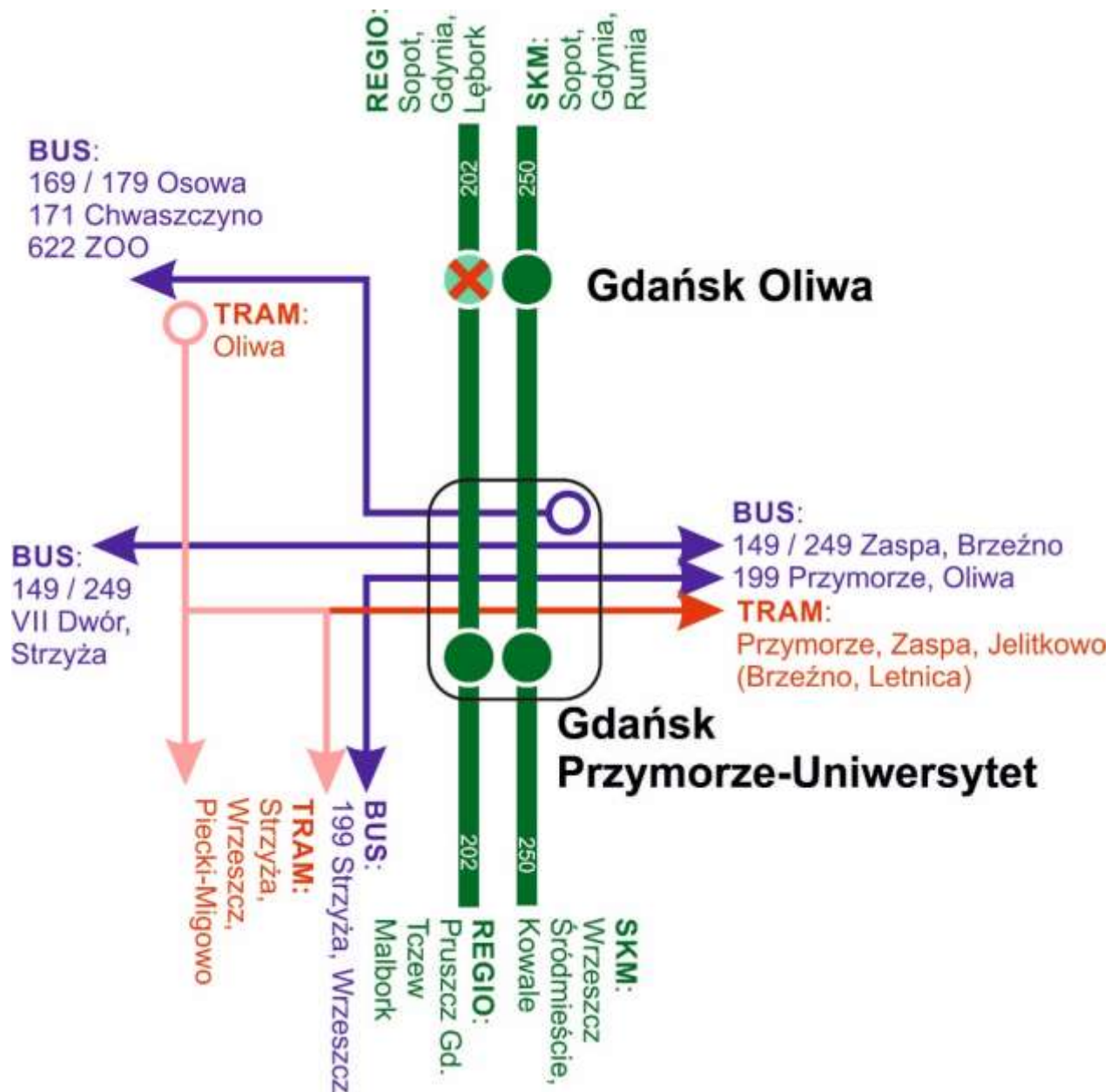


- Obszar kluczowy – rejon Politechnika-Oliwa
- Potwierdzenie w ekspertyzach kluczowego znaczenia komunikacji kolejowej w funkcjonowaniu PAG
- Wskazanie na konieczność rozwoju sieci przystanków kolei regionalnej
- Wskazanie na „trójstopniową” hierarchię przystanków i stacji kolejowych

Możliwa siatka zatrzymań pociągów pasażerskich



- Stacje i przystanki o randze metropolitalnej
- Stacje i przystanki o randze ponadlokalnej
- Przystanki o randze lokalnej
- Baza do kształtowania „hubów” transportowych i związanych z nimi



- Obszar kluczowy – węzeł Gdańsk Przymorze-Uniwersytet
- Potwierdzenie w ekspertyzach kluczowego znaczenia obszaru w funkcjonowaniu PAG
- Wskazanie na konieczność obsługi komunikacją tramwajową
- Wskazanie na zasadność przeniesienia w ten rejon przystanku regionalnego/dworca kolejowego dalekobieżnego

Podsumowanie

- Eksperti zgodnie zauważają, że obsługa planowanego potencjału PAG **nie jest możliwa tylko za pomocą indywidualnego transportu samochodowego**. Aby obsłużyć nowy potencjał konieczna jest **zmiana podziału zadań przewozowych z obecnych: 40% / 60% na: 25% / 75% transport samochodowy / nie-samochodowy**. Prognozowany jest wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego: dwukrotny w przypadku tramwajów
- **Nie są proponowane nowe przebiegi tras drogowych, niż te które są zapisane w SUIKZP**. Eksperti nie podają rekomendacji odnośnie etapowania układu drogowego. Nie przesądzają także ostatecznego zagospodarowania rezerwy Drogi Czerwonej.



SCENARIUSZE KSZTAŁTOWANIA UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO

KOMITET STERUJĄCY 12.04.2023 r.



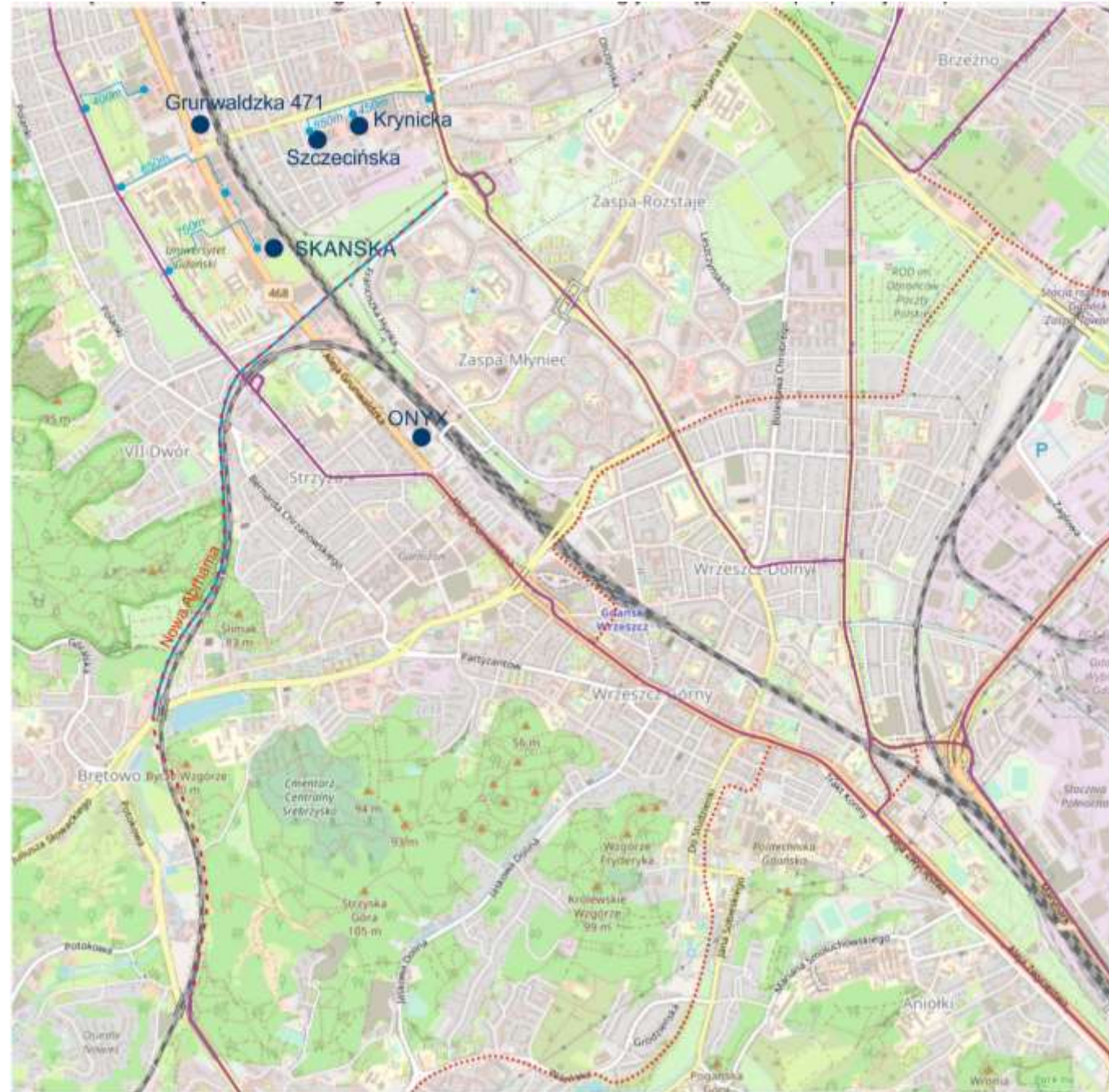
++

NEC TEMERE NEC TIMIDE

++

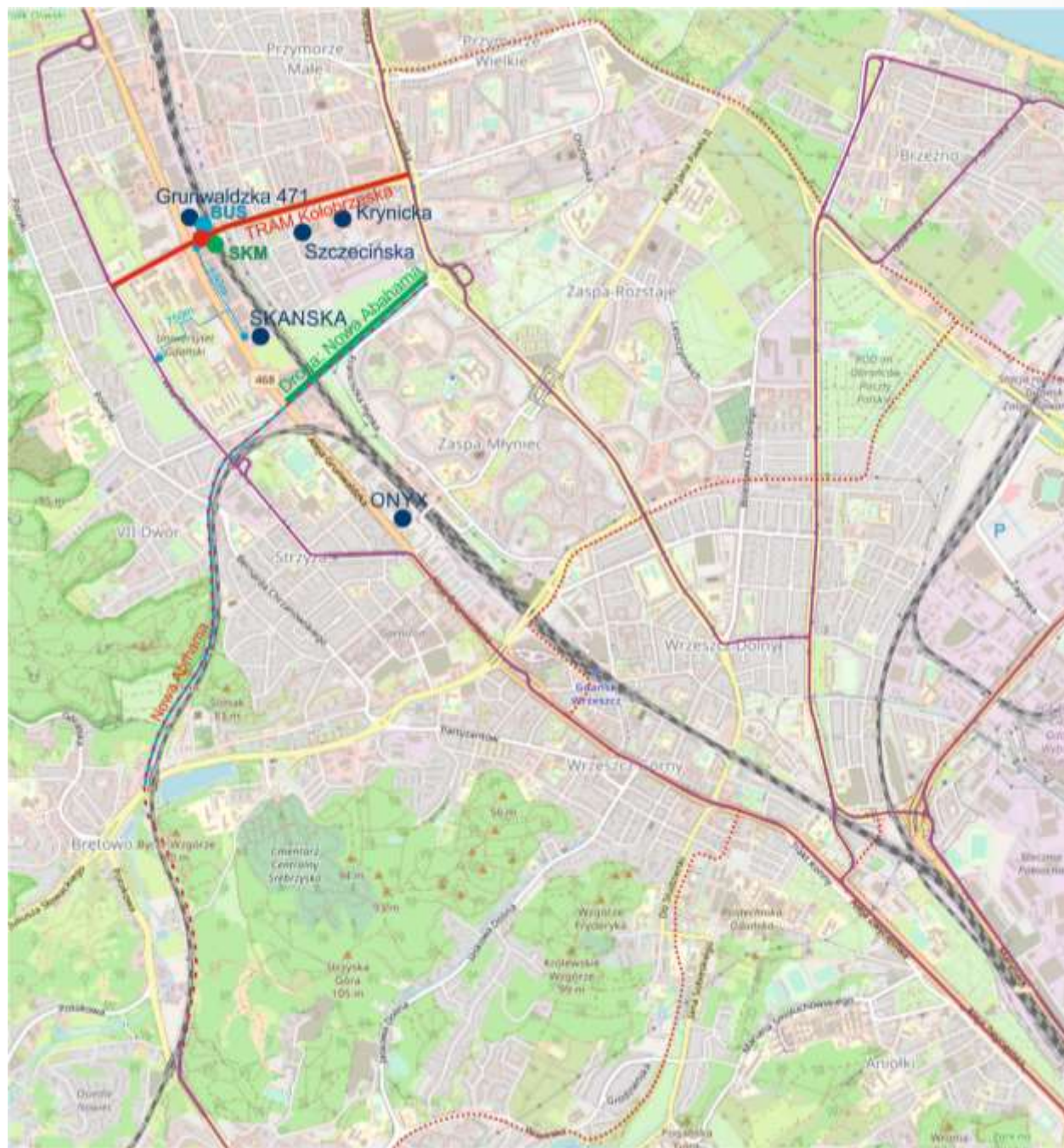
Scenariusz 0

Brak nowych inwestycji



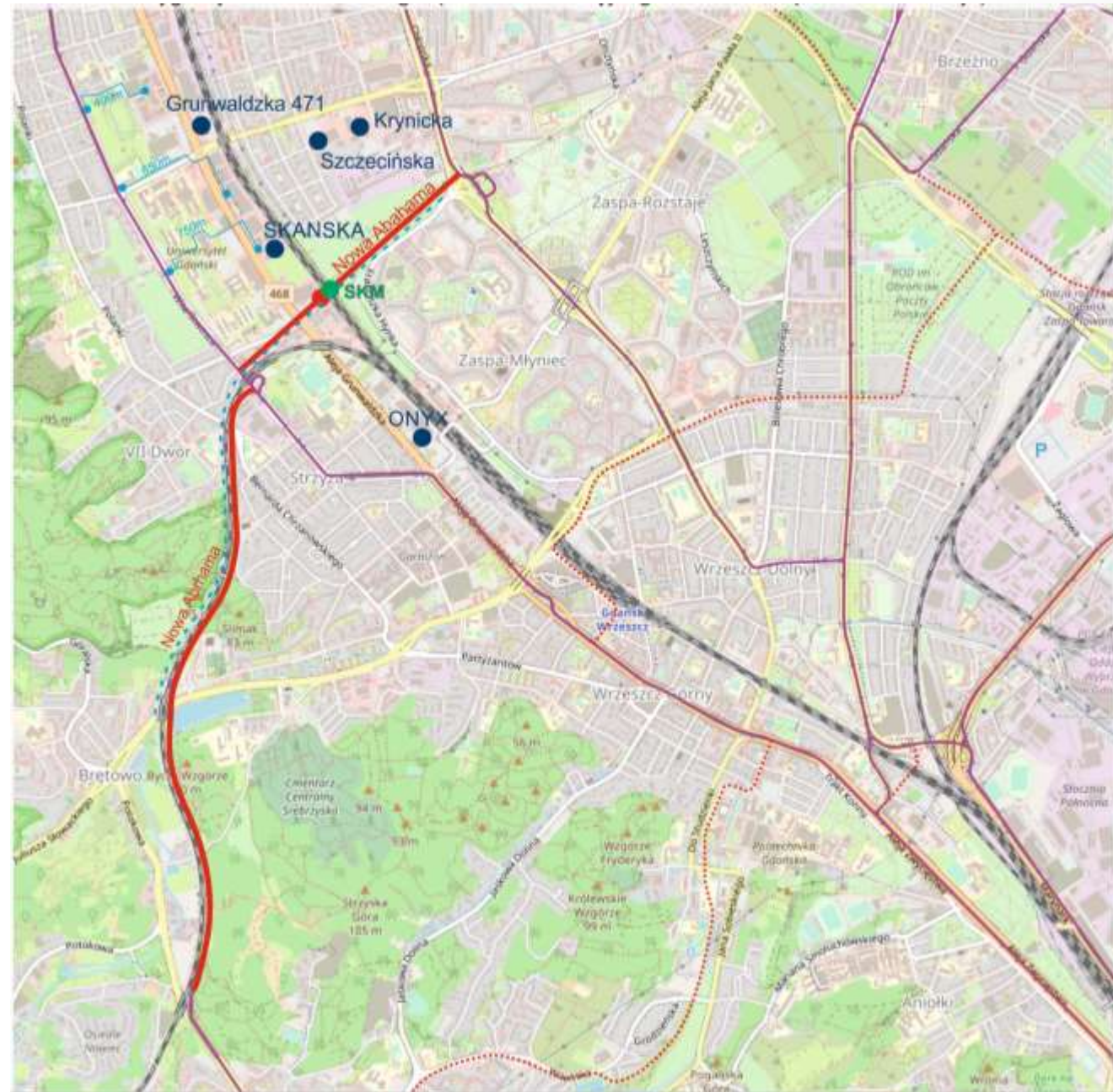
Scenariusz 1

Budowa
nowych tras
w ul.
Kołobrzeskiej i
Bażyńskiego



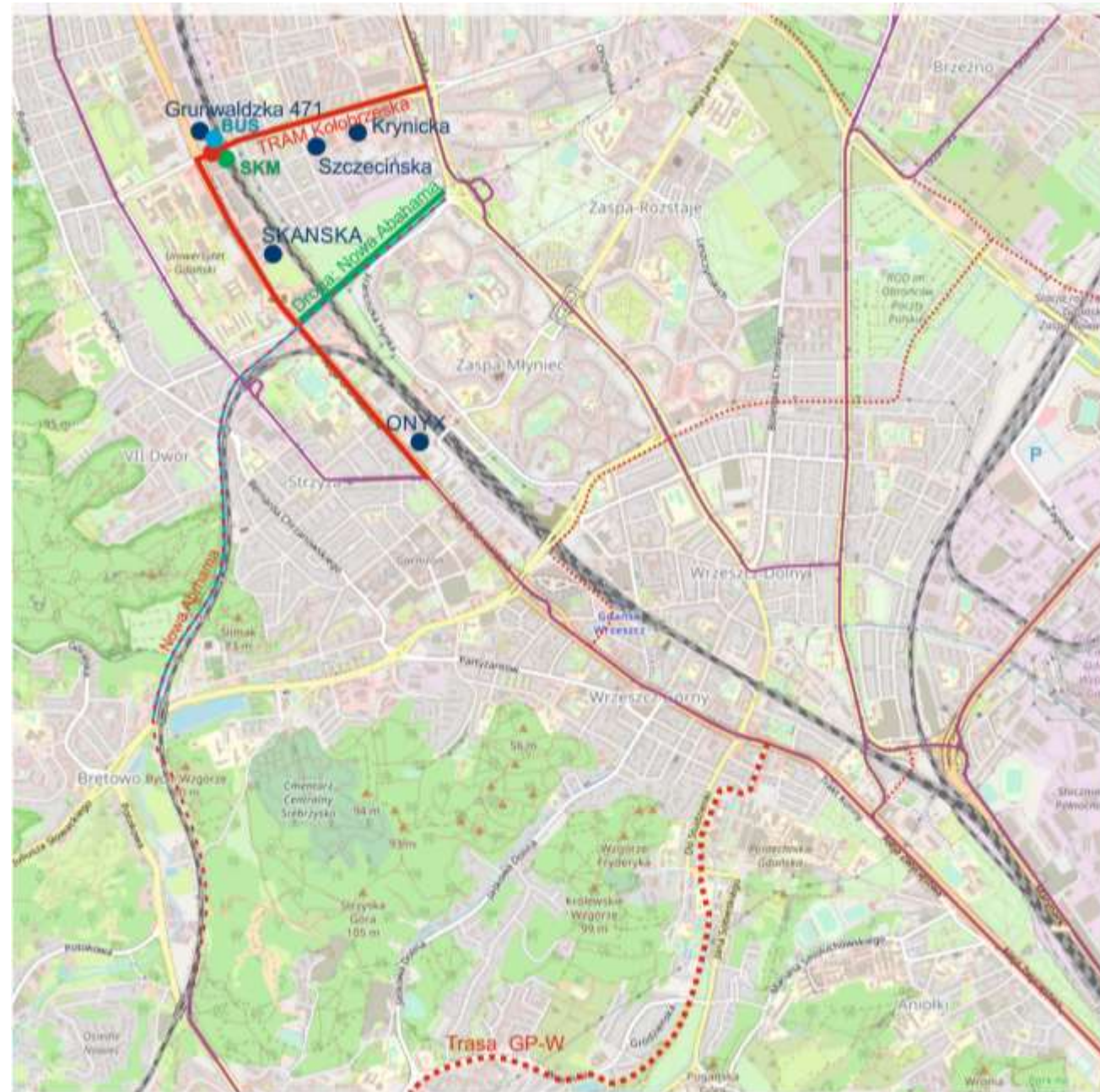
Scenariusz 2

Budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Nowa Abrahamama



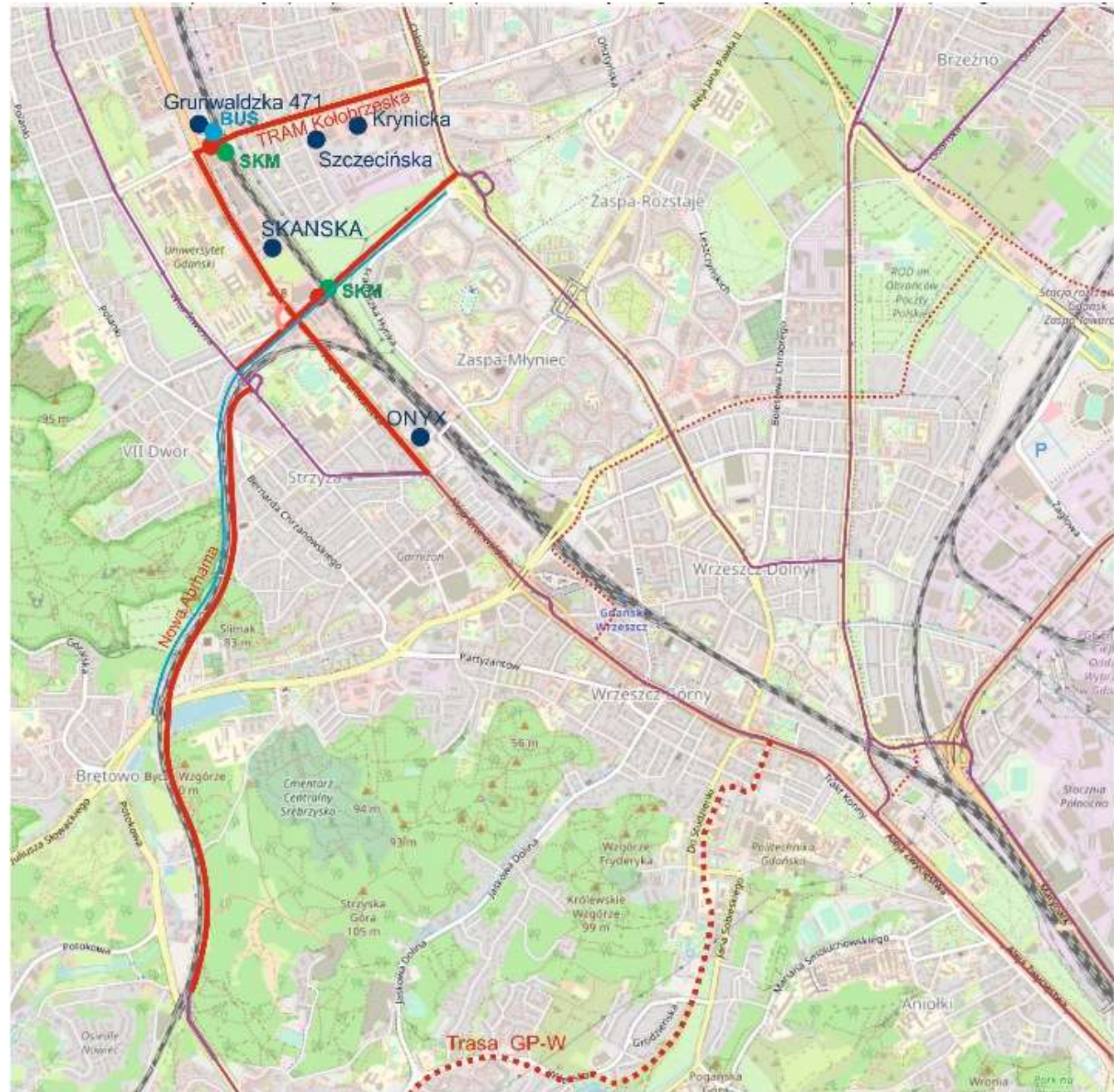
Scenariusz 3

Budowa trasy tramwajowej w ciągu Al. Grunwaldzkiej i ul. Kołobrzeskiej



Scenariusz 4

Budowa trasy tramwajowej w ciągu Al. Grunwaldzkiej i ul. Nowej Abrahama



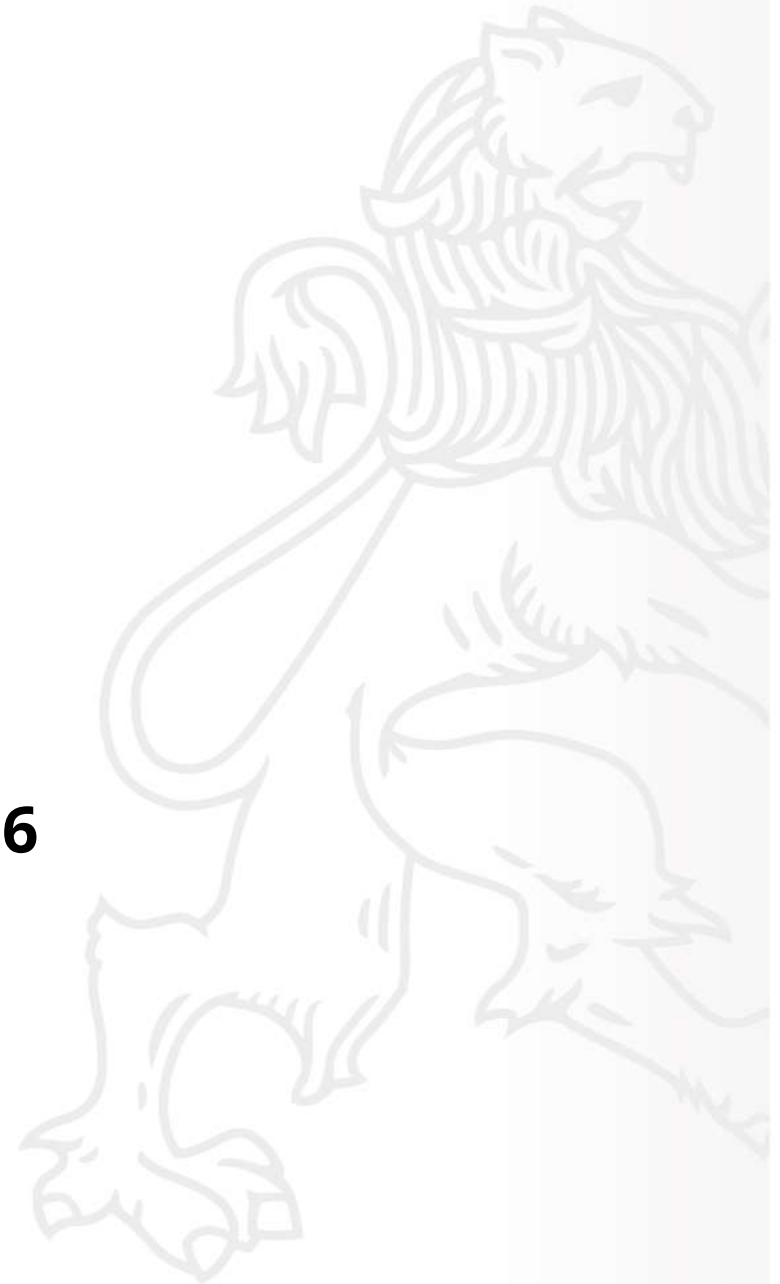
Możliwe kierunki działania – do dalszych analiz i dyskusji

- Realizacja trasy tramwajowej w Al. Grunwaldzkiej i ul. Kołobrzeskiej/Bażyńskiego
- Realizacja ul. Nowej Abrahama jako układ drogowy
- Droga Czerwona jako trasa uzupełniająca NA WYBRANYCH ODCINKACH – o charakterze lokalnym + velostrada
- Realizacja nowych przystanków SKM i dworca regionalnego Gdańsk Przymorze-Uniwersytet
- Rezygnacja z łącznicy PKM wyprowadzającej ruch w kierunku północnym – ZAMIAST NIEJ PRZEBUDOWA PRZYSTANKU GDAŃSK-ZASPA LUB STACJI GDAŃSK-WRZESZCZ



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

ZAPRASZAMY NA KOLEJNE SPOTKANIE 20.06



++

NEC TEMERE NEC TIMIDE

++