



GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

NOWA WAŁOWA PRZYSZŁOŚĆ ULICY

Raport z procesu konsultacyjnego

GDAŃSK 2022



NOWA WAŁOWA

PRZYSZŁOŚĆ ULICY

Raport z procesu konsultacyjnego

Pod kierownictwem:

Architekta Miasta Gdańska prof. dr hab. inż. arch. Piotra Lorensa (Politechnika Gdańska)

Realizacja:

Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto w składzie: dr inż. arch. Piotr Czyż (Politechnika Gdańska),
Iga Perzyna, Mateusz Sylwestrzak

Opracowanie graficzne:

Mateusz Sylwestrzak

Okładka:

Fot. SCG Stocznia Centrum Gdańsk



Spis treści

1. Podsumowanie wykonawcze	4
2. Informacje ogólne	6
3. Wnioski z warsztatów oraz rekomendacje do projektu	12
4. Synteza wniosków w postaci graficznej	16
5. Podsumowanie	28
6. Analizy eksperckie	30

1

Podsumowanie wykonawcze

Proces konsultacyjny *Nowa Wałowa – przyszłość ulicy* został przeprowadzony na zlecenie Biura Architekta Miasta przy współpracy z Biurem Rozwoju Gdańska celem sporządzenia wytycznych projektowych na potrzeby realizacji planów inwestycyjnych związanych z rozbudową ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki w Gdańsku (znanej również jako Nowa Wałowa). Rozbudowa będzie, między innymi, obejmować budowę nowej linii tramwajowej i przedłużenie ulicy w kierunku południowo-wschodnim łącząc ją z ulicą Siennicką.

Nowa Wałowa to robocza nazwa planowanego połączenia drogowego pomiędzy aleją Zwycięstwa i ulicą Elbląską, będącą jedną z głównych dróg dojazdowych Gdańska od strony południowo-wschodniej. Projektowana ulica biegnie przez obszar Młodego Miasta oraz Polskiego Haka, które są dzielnicami dynamicznie rozwijającymi się na terenach poprzemysłowych. To unikatowy teren Gdańska o bogatej historii, którego charakter i tożsamość ukształtowało ponad 150 lat przemian przestrzennych, społeczno-gospodarczych i politycznych.

Dotychczas zrealizowano I etap Nowej Wałowej w postaci ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki, rozpoczynającej swój bieg przy alei Zwycięstwa (na wysokości Bramy Oliwskiej) i kończącej się obecnie na skrzyżowaniu z ulicą Rybaki Górne. **Aktualnie rozpatrywana jest rozbudowa układu drogowego wraz z wprowadzeniem w przebieg ulicy trasy tramwajowej w kierunku południowo-wschodnim. Zakres prac wchodzących w II etap rozbudowy ulicy Nowej Wałowej był przedmiotem opisywanego w raporcie procesu konsultacyjnego.**

Zarówno docelowy układ ulicy Nowej Wałowej, jak i jej parametry powinny bazować na zapisach znajdujących się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w Gdańskim Standardzie Ulicy Miejskiej. Przedstawione w wyżej wymienionych dokumentach układ ulicy oraz jej parametry są dostosowane do docelowej wizji zagospodarowania Młodego Miasta, którego rozbudowa planowana jest na najbliższe dekady. Obecne potrzeby transportowe rozwijającej się dzielnicy są znacznie mniejsze, co skłoniło władze miasta do zaproponowania etapowania inwestycji oraz zagospodarowania rezerwy terenowej na cele funkcji towarzyszących – w tym przestrzeni publicznej.

Przeprowadzone warsztaty posłużyły między innymi zebraniu opinii interesariuszy, w tym mieszkańców, na temat przyszłości przedmiotowej ulicy. Na tej podstawie wybrano najdogodniejszy

scenariusz etapowania inwestycji oraz sposobów wykorzystania pozostałej rezerwy terenowej pod inne funkcje. Równie istotnym powodem przeprowadzenia warsztatów było określenie oczekiwań mieszkańców wobec estetyki i kompozycji planowanej ulicy. Jest to istotne ze względu na rangę dzielnicy, w której ma powstać inwestycja.

W ramach procesu konsultacyjnego przyjęto cztery cele szczegółowe:

- **wskazanie najkorzystniejszego wariantu przestrzennego ulicy w I etapie budowy (przebieg jedno- lub dwujezdniowy),**
- **wskazanie poprzecznych powiązań komunikacyjnych zaspokajających potrzeby wszystkich użytkowników,**
- **omówienie przyszłego zagospodarowania przestrzeni w sąsiedztwie ulicy,**
- **określenie charakteru tymczasowego zagospodarowania pozostałej rezerwy terenowej.**

W trakcie konsultacji oraz towarzyszących im warsztatów analizowano kontekst przestrzenny oraz komunikacyjny ulicy Nowej Wałowej oraz ich wpływ na jej docelowy przebieg i formę. Na podstawie przeprowadzonych analiz sporządzono listę postulatów pokonsultacyjnych, które winny stanowić istotny punkt odniesienia podczas projektowania ulicy Nowej Wałowej. Do najważniejszych z nich należą:

- **wybór wariantu dwujezdniowego (wariant 2x1 – dwie jezdnie po jednym pasie ruchu w każdą stronę), jako najlepiej odpowiadającego lokalnemu kontekstowi oraz potrzebom użytkowników,**
- **wprowadzenie zieleni wysokiej w formie drzew w docelowym układzie drogowym po obu stronach ulicy (zgodnie z rysunkiem wytycznych krajobrazowych),**
- **nadanie w procesie projektowania priorytetu całościowej kompozycji przestrzeni ulicy odpowiadającemu jej randze,**
- **wskazanie szczegółowych wytycznych w sprawie rozwiązań komunikacyjnych, jak na przykład lokalizacje przystanków tramwajowych bądź poprzeczne połączenia piesze,**
- **wskazanie działań uzupełniających, wykraczających poza zakres konsultacji rozwiązań mających znaczenie dla jakości użytkowania ulicy,**
- **budowa dwukierunkowej drogi rowerowej od strony południowej,**
- **dopuszczenie ruchu rowerowego w strefie współdzielonej od strony północnej.**

W dalszej części raportu zawarto szczegółowe omówienie zakresu opracowania. Przedstawiono także wnioski oraz rekomendacje wynikające z warsztatów – ich syntetyczne zestawienie umieszczono w tekście raportu w formie graficznej oraz w formie załącznika z wydzielonymi rysunkami. Wyniki przeprowadzonego procesu konsultacyjnego – obok innych opracowań studialnych – zostaną wykorzystane do sformułowania szczegółowych wytycznych dla przyszłych projektantów przedmiotowej ulicy.

2

Informacje ogólne

2.1. Kontekst planistyczny

Koncepcja Nowej Wałowej ma swoją genezę w założeniu planistycznym *Ogólnego zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk-Gdynia*, który powstał jeszcze w latach pięćdziesiątych XX wieku. Przyjęte w tamtym czasie kierunki zagospodarowania były następnie kontynuowane w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku.

Planowany układ drogowy uległ przekształceniu wraz ze zmianami ustrojowymi i gospodarczymi lat dziewięćdziesiątych, których wynikiem było zwolnienie znacznych terenów stoczniowych z funkcji przemysłowej. Odpowiedzią na powstałe okoliczności była koncepcja budowy Młodego



Rys. 1. Przebieg Nowej Wałowej – wyrys ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska*, Gdańsk 2018.

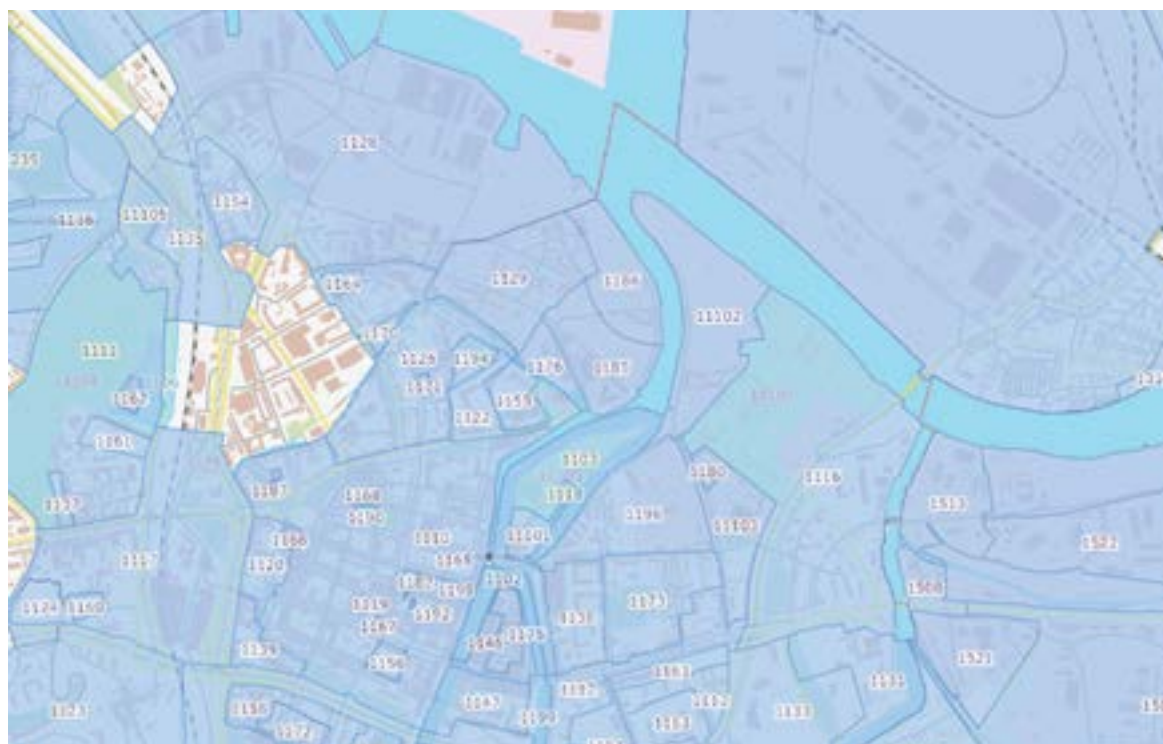
Miasta na terenach postoczniowych z ul. Nową Wałową jako główną osią komunikacyjną nowego obszaru.

Zgodnie z zapisami *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska* z 2018r. planowana ulica Nowa Wałowa to droga zbiorcza wraz z trasą tramwajową i rowerową. Według założeń tego dokumentu na odcinku od alei Zwycięstwa w stronę ulicy Rybaków Górnych ulica stanowi istotny dla miasta ciąg widokowy oraz poprzecznie przecięta jest jedną z najważniejszych osi kompozycyjnych miasta – Drogą do Wolności (zgodnie z obecną koncepcją łączącą Plac Solidarności z Placem Porozumienia Gdańskiego).

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej ulicy znajdują się natomiast ważne obszary historyczne (Stocznia Gdańska) oraz współczesna dominanta krajobrazowa (Europejskie Centrum Solidarności). Należy więc podkreślić, że ulicę Nową Wałową już na poziomie wspomnianego studium zdefiniowano jako istotną arterię komunikacyjną oraz priorytetową przestrzeń publiczną kształtującą się dzielnicy Młode Miasto.

Założenia *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska* w stosunku do ulicy Nowej Wałowej zostały szczegółowo określone w formie prawa miejscowego w następujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego:

- 1128 – MPZP Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, plac Solidarności;
- 1129 – MPZP Śródmieście – gazownia w rejonie ujścia Motławy;
- 1186 – MPZP Młode Miasto – gazownia II w mieście Gdańsku;
- 11102 – MPZP Polski Hak – rejon ulicy tak zwanej Nowej Wałowej w mieście Gdańsku;
- 1116 – MPZP Śródmieście – rejon Siennej Grobli i Polskiego Haka w mieście Gdańsku.



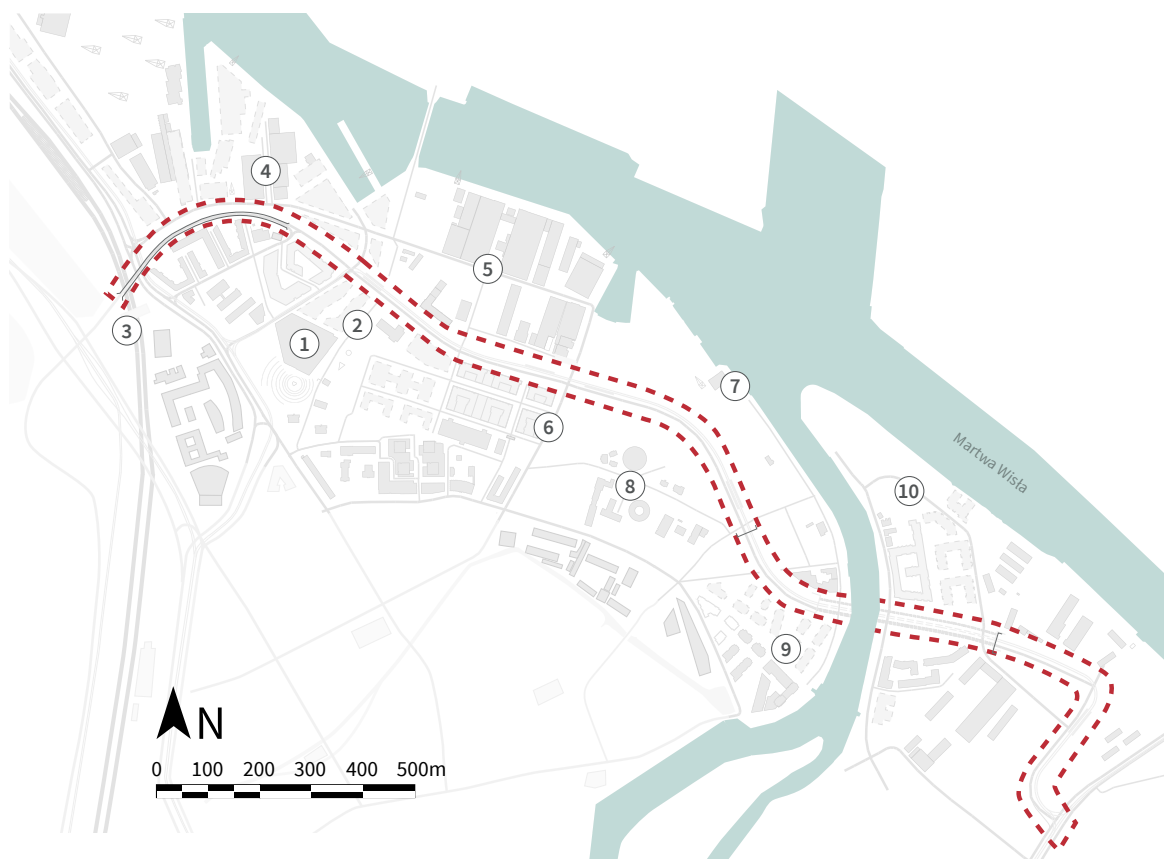
Rys. 2. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obejmujące przebieg ulicy Nowej Wałowej – wryrs ze *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska*, Gdańsk 2018.

Zgodnie z regulacjami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Nowa Wałowa w docelowym układzie to ulica o następujących parametrach:

- szerokość w liniach rozgraniczających – od 30 m do 50 m,
- prędkość projektowa – 60 km/h,
- szerokość pasa ruchu – 3,5 m,
- przekrój – dwie jezdnie po dwa pasy ruchu,
- wyposażenie – chodniki, trasa tramwajowa, ścieżka rowerowa główna.

2.2. Zakres opracowania

Określony na potrzeby warsztatów obszar to pas planowanego układu drogowego istniejącej ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki wraz z przewidywaną rozbudową ulicy w stronę południowo-wschodnią.



— zakres opracowania

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Europejskie Centrum Solidarności | 6. ul. Rybaki Górne |
| 2. Droga do Wolności | 7. Mleczny Piotr – Galeria WL4 |
| 3. Żółty Wiadukt | 8. Gazownia |
| 4. Ulica Elektryków | 9. Brabank |
| 5. ul. Narzędziowców i zabudowania Stoczni Cesarskiej | 10. Polski Hak |

Mapa nr 1. Zakres opracowania. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2021.

Jest to obszar o następującym przebiegu:

- od strony zachodniej rozpoczyna się przecięciem ulicy Robotniczej z ulicą Księdza Jerzego Popiełuszki. W kierunku wschodnim podąża wzdłuż istniejącej ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki, przecinając ulice: Nowomiejską, Drogę do Wolności i kończy się na ulicy Rybaki Górne.
- w kierunku wschodnim obszar biegnie planowanym dawniej przebiegiem od strony ulicy Rybaki Górne, rozdzielając tereny Stoczni Cesarskiej od północy oraz gazowni od południa w stronę ulicy Stępkarskiej, gdzie planowana droga przyjmuje formę tunelu i przebiega pod korytem rzeki Motławy w stronę wyjazdu z tunelu na terenie Polskiego Haka, łącząc się tam z ulicą Siennicką na wysokości ulicy Głębokiej.

W trakcie warsztatów weryfikacji uległ zakres konsultowanego terenu. W dyskusjach wskazano na potrzebę poszerzenia opracowywanego obszaru o fragment ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki do skrzyżowania z ulicą Robotniczą, by omawiane w trakcie warsztatów rozwiązanie stanowiło strukturalną całość. W opinii uczestników – co potwierdziły także obserwacje zespołu realizującego proces konsultacyjny – zawężenie rozpatrywanego obszaru do skrzyżowania z ulicą Nowomiejską jest sztuczne i pomija cenny fragment ulicy pomiędzy przecznicami ulic Robotniczej i Nowomiejskiej.

Dodatkowym rezultatem przeprowadzonych warsztatów jest wskazanie szeregu rozwiązań wykraczających poza zakres opracowania, ale cennych z punktu widzenia kształtowania układu komunikacyjnego Młodego Miasta jako całości.

2.3. Przebieg procesu konsultacyjnego

Proces konsultacyjny składał się z trzech spotkań, w tym jednego spotkania otwartego (odbyło się 13 czerwca 2022 roku) oraz dwóch spotkań warsztatowych (odbyły się 24 czerwca oraz 5 lipca 2022 roku). Proces zakończył się spotkaniem podsumowującym, które odbyło się 20 września 2022. Spotkania zorganizowano w auli I Liceum Ogólnokształcącego w Gdańsku. Brali w nich udział przedstawiciele władz miasta oraz kluczowi interesariusze przekształceń.

Podczas spotkania otwartego przedstawiono istniejące założenia planistyczne i obecne uwarunkowania urbanistyczne będące podstawą do dyskusji o przyszłym kształcie, funkcji i otoczeniu ulicy Nowej Wałowej. Spotkania warsztatowe poświęcono natomiast między innymi rozmowom nad zagospodarowaniem przestrzeni ulicy i jej najbliższego otoczenia, a także zagadnieniom związanym z preferowanymi szczegółowymi rozwiązaniami komunikacyjnymi, charakterem estetycznym ulicy i rozwiązaniami materiałowymi.

Wyniki warsztatów konsultowano na bieżąco z ekspertem z zakresu projektowania układów drogowych, Janem Kosiedowskim oraz ekspertem z zakresu projektowania ulic i przestrzeni publicznych, Bartoszem Zimnym.

Wyniki procesu konsultacyjnego zostały poddane dyskusji w trakcie posiedzenia Rady Interesariuszy Młodego Miasta i Polskiego Haka, które odbyło się 21 września 2022.

2.4. Uczestnicy procesu konsultacyjnego

Zebrane w trakcie warsztatów wnioski są wynikiem dyskusji przedstawicieli wielu grup interesariuszy, do których należeli:

- mieszkańcy,
- przedstawiciele rad dzielnic,
- przedstawiciele lokalnych organizacji pozarządowych,
- artyści związani ze Stoczną Gdańską,
- przedstawiciele władz samorządowych,
- przedstawiciele jednostek miejskich związanych z kształtowaniem polityki przestrzennej oraz transportowej miasta,
- eksperci z zakresu projektowania układów komunikacji oraz przestrzeni publicznej.

Zaangażowanie tak szerokiej reprezentacji różnych środowisk pozwoliło w trakcie procesu konsultacyjnego spojrzeć na problemy wiążące się z realizacją tego zamierzenia inwestycyjnego z wielu perspektyw i wykroczyć poza problematykę zawężoną jedynie do technicznych rozwiązań komunikacyjnych. Jest to istotne z uwagi na rangę ulicy oraz potrzebę kształtowania w otoczeniu ulicy Nowej Wałowej atrakcyjnej przestrzeni publicznej.

Obok kwestii związanych z komunikacją kołową uczestnicy warsztatów wskazali jako priorytetowe podczas opracowywania projektu potrzebę nadania ulicy roli reprezentacyjnej oraz potrzebę obsługi użytkowników komunikacji publicznej, pieszych i rowerzystów. Ze względu na zaangażowanie przedstawicieli wielu grup interesariuszy – w tym grona ekspertów – zebrane w trakcie warsztatów wnioski należy uznać za wiarygodne i traktować jako ważny punkt odniesienia w procesie projektowania układu ulicy Nowej Wałowej.



Rys. 3. Spotkanie warsztatowe z mieszkańcami. Fot. Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto

3 Wnioski z warsztatów oraz rekomendacje do projektu

3.1. Dwujezdniowy wariant projektowy

Jednym z najważniejszych zagadnień w trakcie konsultacji było omówienie oraz wybór jednego z dwóch wariantów projektowych II etapu budowy ulicy Nowej Wałowej.

Rozważano następujące warianty:

1. Wariant jednojezdniowy

Wariant, w którym I etap budowy ulicy Nowej Wałowej przyjmuje formę jezdni dwukierunkowej znajdującej się po jednej ze stron osi docelowego układu drogowego oraz zakłada realizację trasy tramwajowej w osi docelowego układu ulicy. Wariant ten pozostawia znaczący pas terenu rezerwy drogowej niewykorzystanym i umożliwia jego ewentualne zagospodarowanie, utrudniając jednakże powiązanie komunikacyjne obu stron projektowanej ulicy.



Rys 4. Wariant jednojezdniowy. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto przy pomocy Streetmix.

2. Wariant dwujezdniowy

Wariant, w którym I etap budowy ulicy Nowej Wałowej przyjmuje formę dwóch jezdni jednokierunkowych po obu stronach osi docelowego układu drogowego oraz zakłada realizację

trasy tramwajowej w osi docelowego układu ulicy (podobnie jak w wariantcie I). Opcja ta wiąże się z realizacją dwóch jezdni po obu stronach torowiska, co pozostawia mniej wolnej przestrzeni do zagospodarowania. Rozwiązanie to pozwala natomiast na wykorzystanie przestrzeni przyulicznej jako pasa, który można zagospodarować różnego rodzaju elementami o charakterze uzupełniającym. Przykładowo, pojawia się możliwość wprowadzenia dodatkowych nasadzeń tymczasowych (w formie zatopionych w terenie donic), zieleńców, parkletów, miejsc rekreacji, ogródków gastronomicznych, parkingów rowerowych, równoległych miejsc postojowych dla samochodów, parkingów na hulajnogi, elementów ozdobnych małej architektury, ławek oraz prawoskrętów.



Rys 5. Wariant dwujezdniowy. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto przy pomocy Streetmix.

3.2. Dyskusja oraz uzasadnienie wyboru wariantu dwujezdniowego

Uczestnicy warsztatów po przedyskutowaniu racji przemawiających za każdym z wariantów wskazali wariant dwujezdniowy jako najkorzystniejszy. Argumentowali, iż w otoczeniu projektowanej ulicy znajduje się znaczna ilość przestrzeni publicznej o potencjale reprezentacyjnym. Uczestnicy podkreślali, że omawiany obszar nie wymaga dodatkowego wzbogacenia o przestrzeń publiczną, a raczej kompleksowego i spójnego zagospodarowania tej, która już istnieje. Korzystniejszym jest więc – w ich ocenie – efektywne wykorzystanie przebiegu ulicy po obu stronach osi tramwaju i zaprojektowanie jej w formie miejskiej alei z bogato wyposażonymi strefami przyulicznymi.

3.3. Kompozycja ulicy

Równie istotnym argumentem przemawiającym za wariantem dwujezdniowym jest możliwość stworzenia ulicy o klarownej kompozycji i stałej szerokości. Uczestnicy warsztatów wskazywali, powołując się na zrealizowany I etap Nowej Wałowej, że doskwiera im zarówno jej szerokość, jak i charakter. W ocenie uczestników warsztatów obecna forma ulicy jest bliższa drodze dostosowanej do szybkiego ruchu aut niż miejskiej ulicy. Przejścia poprzeczne są rozmieszczone w dużych odległościach od siebie, powierzchnia przeznaczona dla samochodów dominuje względem przestrzeni dla pieszych i rowerzystów. Dodatkowo meandrujący przebieg ulicy zaburza klarowność kompozycji oraz powoduje, że obszar, który mógłby zostać przeznaczony na funkcje publiczne, jest stracony na rzecz ruchu kołowego. **Dlatego jako istotną wytyczną**

przy projektowaniu przyszłej ulicy uznano przyjęcie relatywnie stałej szerokości ulicy oraz podporządkowanie przebiegu jezdni kompozycji urbanistycznej otoczenia, a nie wygodzie kierowców samochodów. Zaleca się całkowitą rezygnację z lewoskrętów oraz "wtopienie" prawoskrętów ulicy w obszar rezerwy na potencjalny drugi pas ruchu.



Rys 6. Alternatywne formy wykorzystania pasa technicznego. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto przy pomocy Streetmix.



Rys. 7. Wjazd na ul. Nową Wałową (ul. Popiełuszki) od strony północno-zachodniej. Fot. Stocznia Centrum Gdańsk.

4 Synteza wniosków w postaci graficznej

Zebrane w trakcie warsztatów uwagi zostały podzielone na 10 kategorii tematycznych. Każdą z kategorii przedstawiono w sposób syntetyczny za pomocą grafiki oraz opisano, przedstawiając główne wnioski oraz postulaty uczestników warsztatów.

Wyróżniono następujące kategorie:




- 1. Kontekst zewnętrzny determinujący charakter ulicy,**
- 2. Strefy funkcjonalne (wynikające z kontekstu),**
- 3. Preferowany układ komunikacji kołowej,**
- 4. Preferowany układ komunikacji tramwajowej,**
- 5. Preferowany układ komunikacji rowerowej,**
- 6. Preferowany układ komunikacji pieszej,**
- 7. Preferowane zagospodarowanie strefy przyulicznej oraz przestrzeni pieszej,**
- 8. Oczekiwania w stosunku do kompozycji zieleni przyulicznej,**
- 9. Postulowane rozwiązania uzupełniające,**
- 10. Syntetyczne zestawienie preferowanych rozwiązań komunikacyjnych.**

4.1. Kontekst zewnętrzny determinujący charakter ulicy

W trakcie procesu konsultacyjnego uczestnicy wskazali trzy determinanty, które w ich ocenie stanowić będą o charakterze ulicy i które należy uwzględnić w projekcie. Są to: wysokiej rangi przestrzenie publiczne przylegające do planowanej ulicy, niezagospodarowany teren o potencjale rekreacyjnym (w dotychczasowych planach przewidziany jako rezerwa pod budowę szkoły) oraz istotne generatory ruchu pieszego oraz rowerowego.

Analiza kontekstu zabudowy wskazuje, że teren Młodego Miasta, przez który przebiegać będzie ulica Nowa Wałowa w przyszłości będzie nową dzielnicą śródmiejską o zróżnicowanej i wielofunkcyjnej zabudowie. Choć dokładne gabaryty i inne szczegóły realizacyjne tej zabudowy nie są jeszcze w pełni znane i będą zależeć od szeregu czynników, należy założyć, że będzie to zabudowa o charakterze pierzejowym bądź w postaci zwartego zespołu budynków rozmieszczonych wzdłuż narzuconych linii zabudowy. Przyjęte założenie zgodne jest z koncepcjami opracowanymi dla obszaru problemowego w Gdańskim Standardzie Ulicy Miejskiej.



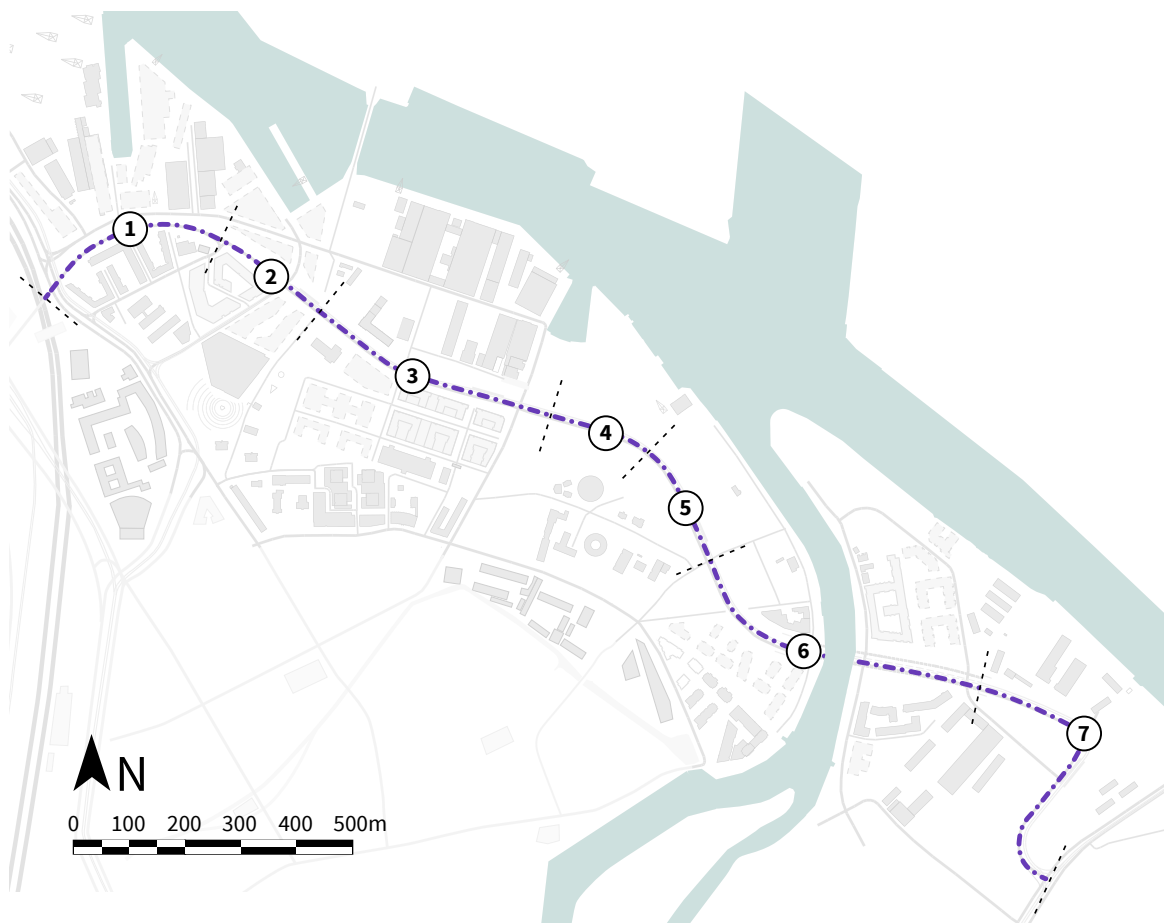
- | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
|  | potencjalne przestrzenie publiczne wysokiej rangi |  | potencjalne tereny zieleni rekreacyjnej |  | generatory ruchu pieszego i rowerowego |
| 1. | strefa wejściowa do dzielnicy | 3. | Plac Porozumienia Gdańskiego | 5. | przedpole ekspozycji Stoczni Cesarskiej |
| 2. | układ Drogi do Wolności | 4. | relikt ulicy Kooperantów | 6. | potencjalny plac przy Doku Cesarskim |

Mapa nr 2. Kontekst zewnętrzny determinujący charakter ulicy. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.2. Strefy funkcjonalne

W trakcie procesu konsultacyjnego zdefiniowano 7 stref o odmiennym charakterze. Są to:

1. Strefa wiaduktu biegnąca od Bramy Oliwskiej.
2. Strefa zabudowy miejskiej o wielofunkcyjnym charakterze, z usługami ogólnodostępnymi w parterze po obu stronach ulicy.
3. Strefa reprezentacyjna, sąsiadująca z zabudową zabytkową o wysokiej randze, w szczególności od strony północnej.
4. Strefa zieleni, sąsiadująca od strony południowej z terenami o charakterze rekreacyjnym.
5. Strefa zabudowy miejskiej o wielofunkcyjnym charakterze z usługami ogólnodostępnymi w parterze po obu stronach ulicy.
6. Strefa tunelu podziemnego.
7. Strefa reprezentacyjna, pełniąca w przyszłości rolę strefy wjazdowej na teren Młodego Miasta.



Mapa nr 3. Strefy funkcjonalne. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.3. Preferowany układ komunikacji kołowej

W trakcie procesu konsultacyjnego wybrano jako optymalny wariant realizacji I etapu planowanej ulicy Nowej Wałowej w formie dwujezdniowej. Układ wynika z potrzeby zagospodarowania pasa rezerwy terenowej na funkcje obsługujące otaczającą zabudowę. Na rysunku przedstawiono szczegóły proponowanego rozwiązania, w tym zaprezentowano postulowane przecięcia poprzeczne. Przecięcia w formie skrzyżowania zostały wskazane przy ulicy Nowomiejskiej, ulicy Rybaki Górne, planowanej ulicy na przedłużeniu ulicy Nowej Stępkarskiej.

Na rysunku przedstawiono również skrzyżowania niepełne – wjazdy dostępne dla kierowców jedynie poprzez prawoskręt, tak zwanych wjazdów bramowych. Są to wjazdy wewnętrzne na teren zespołu zabudowy DOKI Euro Styl, na teren Stoczni Cesarskiej (pomiędzy ulicami Droga do Wolności i Rybaki Górne) oraz wjazdy wzdłuż odtworzonej ulicy na granicy terenów dawnej Gazowni ze Stoczną Cesarską.

Istotnym wskazaniem przy projektowaniu układu drogowego są postulaty zachowania względnie stałej szerokości układu drogowego, rezygnacji ze stosowania lewoskrętów zaburzających geometrię układu oraz nadania priorytetu kompozycji urbanistycznej ulicy.



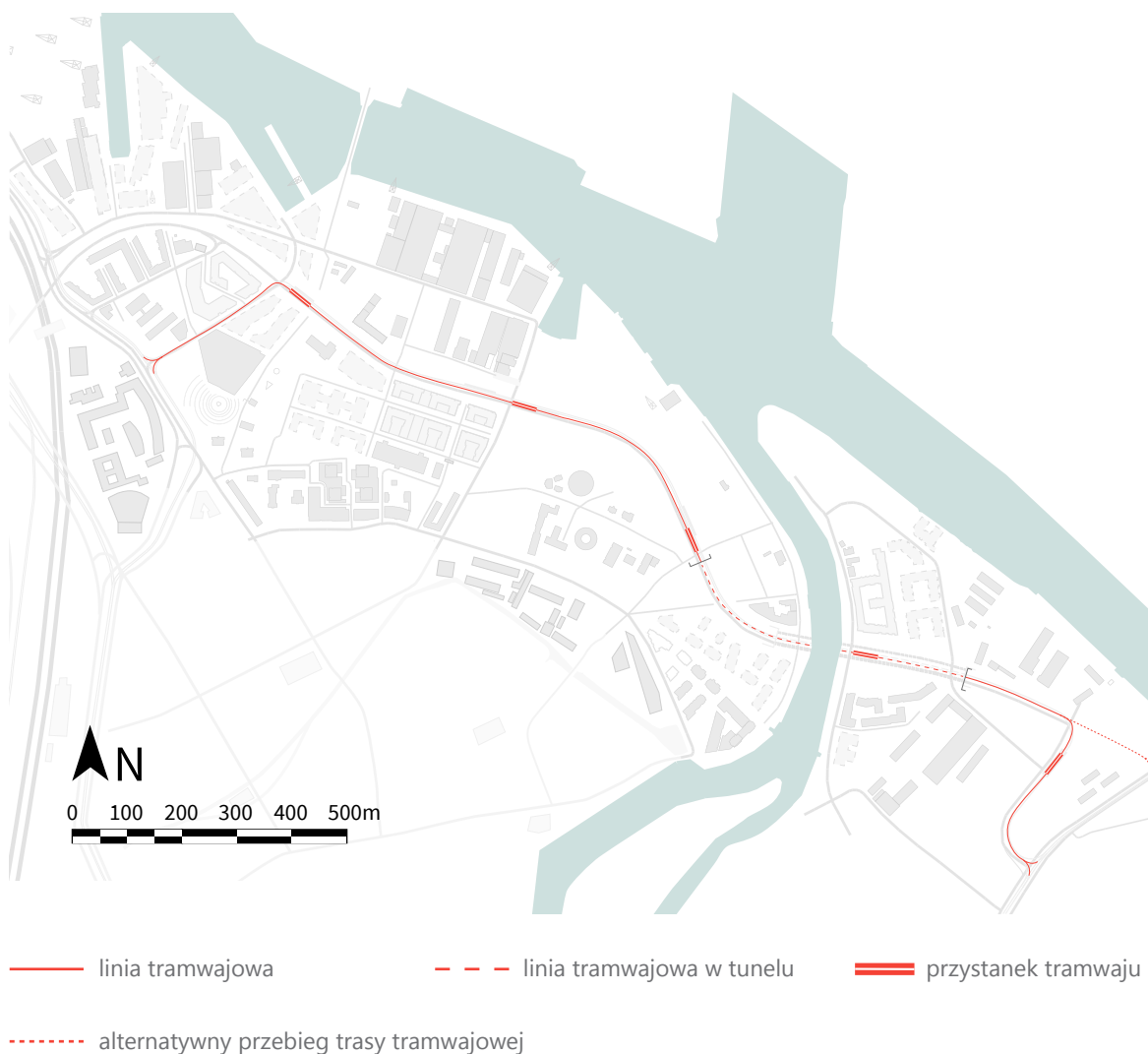
Mapa nr 4. Preferowany układ komunikacji kołowej. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.4. Preferowany układ komunikacji tramwajowej

Uczestnicy procesu konsultacyjnego postulowali lokalizację przystanków tramwajowych w symetrycznym układzie, w lokalizacjach najdogodniejszych ze względu na dostęp do przestrzeni publicznej. Istotny jest również postulat ulokowania przystanku tramwajowego w tunelu pod Motławą, by zapewnić pasażerom dostęp do nabrzeża Polskiego Haka oraz przestrzeni publicznej zrealizowanej na płycie ponad tunelem. Preferowany układ komunikacji tramwajowej wraz z sugerowaną lokalizacją przystanków tramwajowych przedstawiono na rysunku.

W trakcie warsztatów wskazano również potrzebę projektowania przystanków tramwajowych o wysokich walorach estetycznych jako integralnej części przestrzeni publicznej. Uczestnicy sugerowali przeprowadzenie konkursu architektonicznego na formę przystanków tramwajowych.

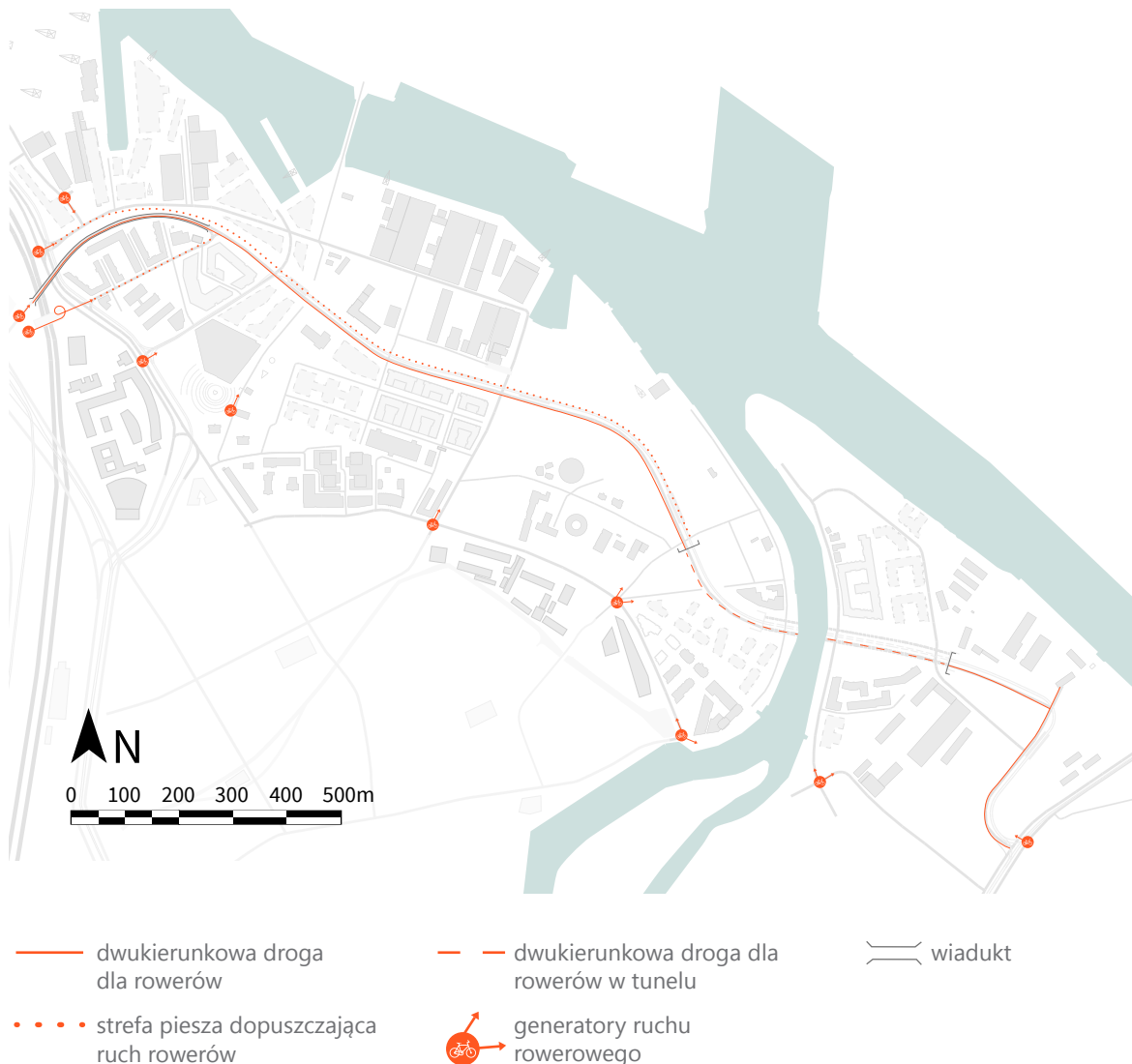
Wytyczną uzupełniającą, wynikającą z planów rozbudowy układu komunikacji tramwajowej, jest postulat pozostawienia możliwości rozbudowy układu tramwajowego w stronę ulicy Stara Stocznia.



Mapa nr 5. Preferowany układ komunikacji tramwajowej. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.5. Preferowany układ komunikacji rowerowej

W trakcie spotkań konsultacyjnych zdefiniowano także preferowany układ komunikacji rowerowej przedstawiony na rysunku. Uczestnicy warsztatów wskazali na potrzebę przeprowadzenia wzdłuż całej długości planowanej ulicy Nowej Wałowej dwukierunkowej drogi rowerowej, rozpoczynającej się na skrzyżowaniu z ulicą Robotniczą i poprowadzonej aż do ulicy Siennickiej. Jako najkorzystniejszy został uznany wariant drogi rowerowej zlokalizowany po południowej stronie projektowanej ulicy. Podyktowane jest to możliwością łatwego dołączenia do ruchu od strony, która w głównej mierze ten ruch generuje – czyli od strony historycznego śródmieścia. Ze względu na rangę oraz publiczny charakter przestrzeni zaleca się zintegrowanie drogi rowerowej z otoczeniem w sposób wymuszający ograniczenie szybkości rowerzystów na odcinku strefy reprezentacyjnej. Wskazuje się możliwość dopuszczenia ruchu rowerowego od strony północnej ulicy na zasadzie strefy współdzielonej na odcinku ulicy wzdłuż Stoczni Cesarskiej oraz dawnej Gazowni.

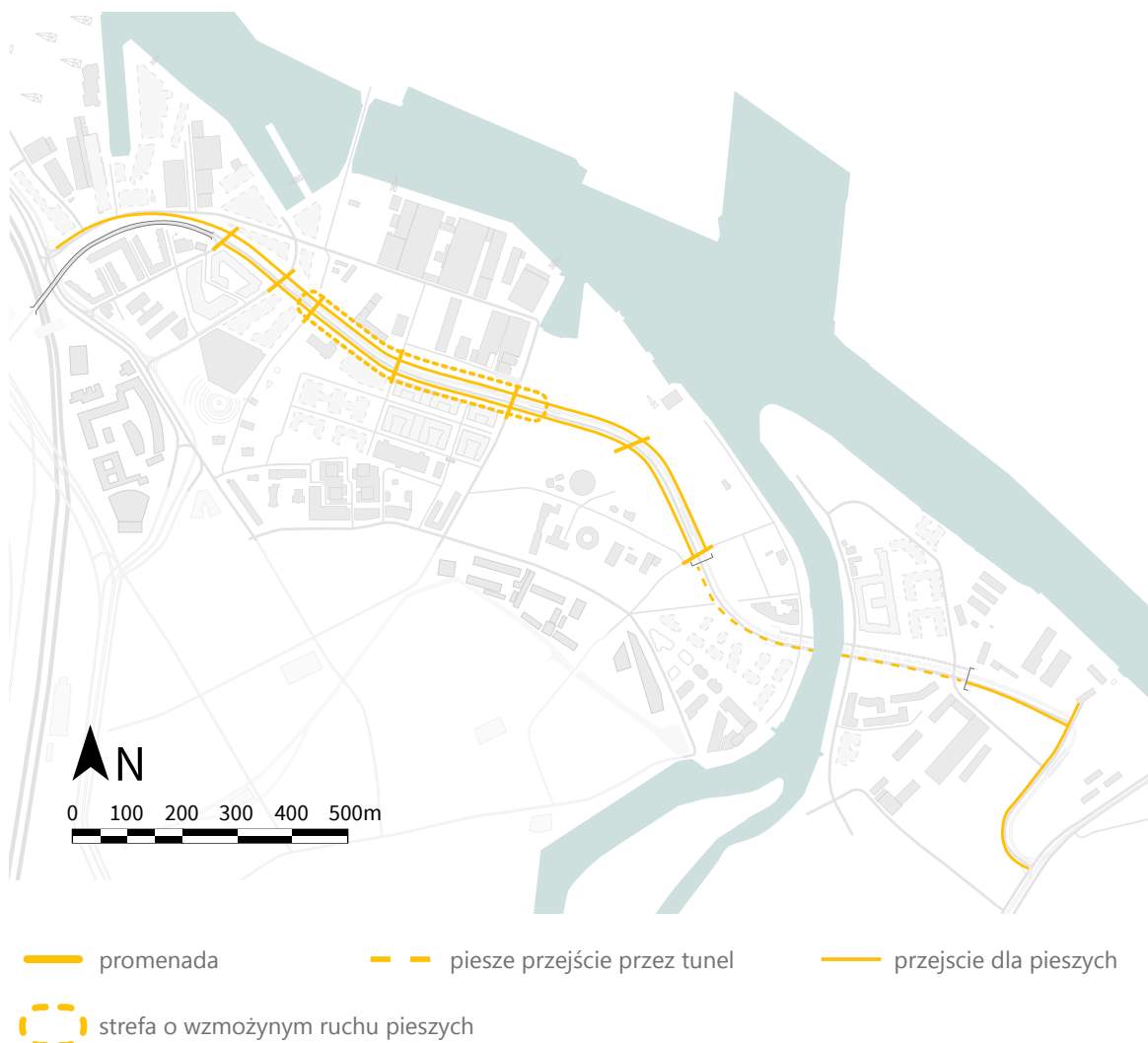


Mapa nr 6. Preferowany układ komunikacji rowerowej. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.6. Preferowany układ komunikacji pieszej

Istotnym elementem dyskusji warsztatowych stało się także określenie najważniejszych połączeń pieszych planowanej ulicy z otoczeniem. Na rysunku przedstawiono najważniejsze połączenia wskazane przez uczestników procesu, w tym dwa ciągi piesze szczególnie istotne ze względu na znaczenie dla kształtowania przestrzeni publicznych Młodego Miasta, prowadzące do Drogi do Wolności (dawna ul. Doki) oraz do ul. Rybaki Górne. Dodatkowo zaznaczono pozostałe poprzeczne połączenia piesze o mniejszym znaczeniu dla wizerunku dzielnicy, ale konieczne do uwzględnienia w projekcie.

W trakcie warsztatów wyraźnie zaznaczono potrzebę traktowania odcinka planowanej ulicy pomiędzy Drogą do Wolności a Rybaki Górne jako przestrzeni publicznej o wzmożonym ruchu pieszym. Postuluje się na tym fragmencie ulicy zastosowanie rozwiązań odpowiadających charakterowi i randze otoczenia, a także pozostawienie psychologicznego poczucia powiązania obu stron ulicy oraz integracji z przestrzenią publiczną.



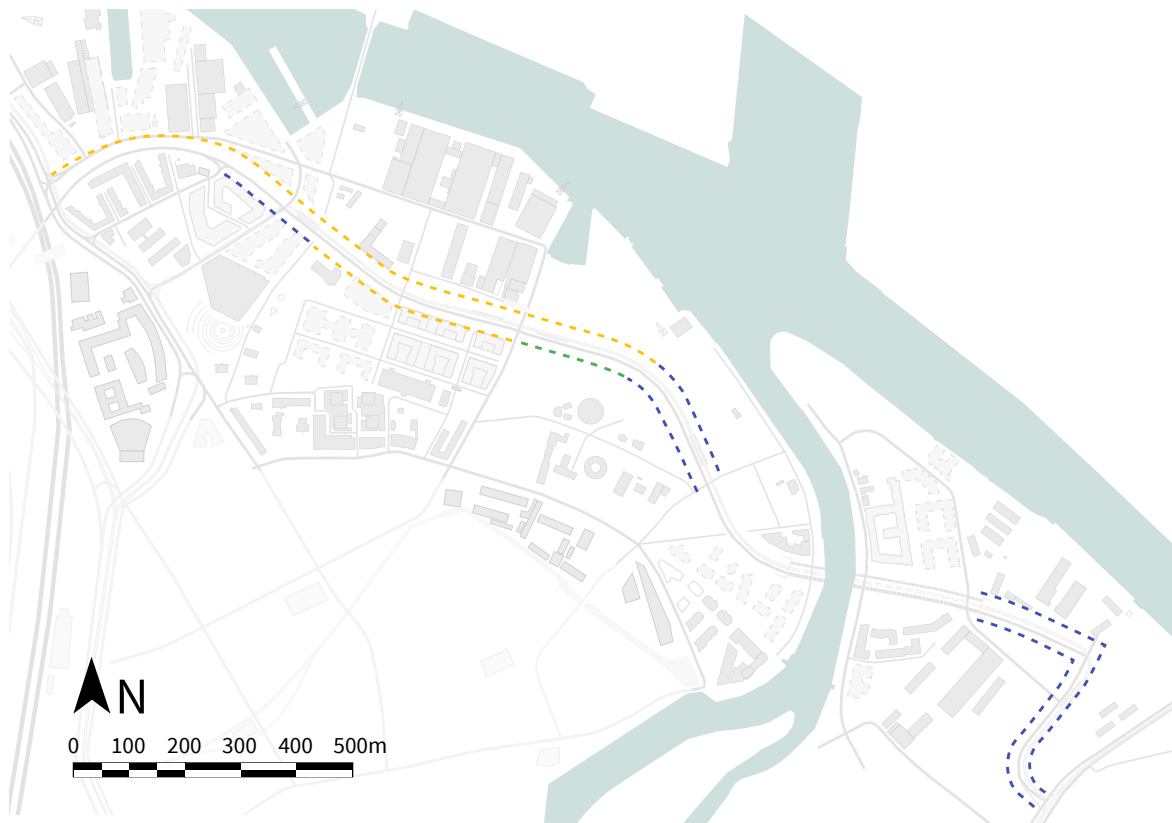
Mapa nr 7. Preferowany układ komunikacji pieszej. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.7. Preferowane zagospodarowanie strefy przyulicznej oraz przestrzeni pieszej

W trakcie warsztatów wyróżniono trzy sposoby zagospodarowania przestrzeni przyulicznej w zależności od kontekstu otoczenia oraz jego rangi. Wskazane sposoby zagospodarowania wynikają z przeprowadzonej w trakcie warsztatów analizy przyszłego sposobu użytkowania terenu.

Na rysunku poniżej przedstawiono trzy sposoby zagospodarowania, o specyficznej/odmiennej charakterystyce:

- Przestrzeń o charakterze reprezentacyjnym (kolor żółty), w której nie dopuszcza się parkowania samochodów, ale dopuszcza się parkowanie rowerów oraz hulajnóg w ograniczonym zakresie. Przestrzeń ta powinna być bogato wyposażona zarówno w elementy małej architektury, jak i inne elementy wzbogacające przestrzeń publiczną, na przykład dzieła sztuki, wodopoje, niewielkie zieleńce.
- Przestrzeń o charakterze usługowym (kolor niebieski), w której dopuszcza się parkowanie samochodów (w formie równoległej), rowerów, hulajnóg w zrównoważonej proporcji do elementów małej architektury.
- Przestrzeń o charakterze rekreacyjnym (kolor zielony), w której nie dopuszcza się parkowania samochodów, ale dopuszcza się parkowanie rowerów i hulajnóg oraz wprowadzenie elementów zagospodarowania o charakterze rekreacji parkowej.



— przestrzeń o charakterze reprezentacyjnym

— przestrzeń o charakterze miejskim

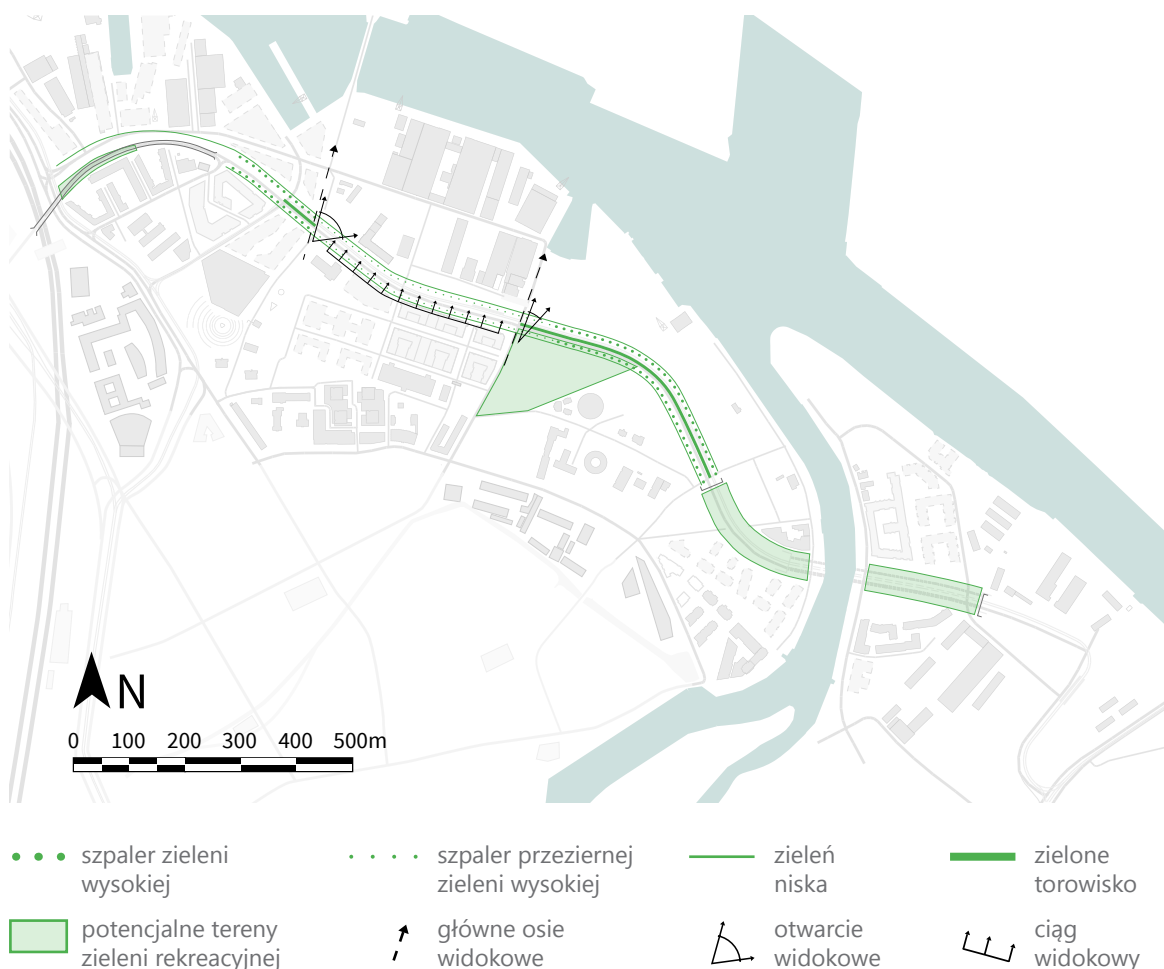
— przestrzeń o charakterze rekreacyjnym

Mapa nr 8. Preferowane zagospodarowanie strefy przyulicznej oraz przestrzeni pieszej. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.8. Oczekiwania w stosunku do kompozycji zieleni przyulicznej

Na rysunku poniżej oznaczono główne determinanty warunkujące projektowanie zieleni. Wynikają one z potrzeby zachowania widoków na zabytkową zabudowę. Są to dwie osie widokowe w kierunku nabrzeża oraz ciąg widokowy wzdłuż zabudowy Stoczni Cesarskiej. W związku z potrzebą zachowania widoków postuluje się zasadzenie na tym odcinku zieleni wysokiej w formie przeziernej, dostosowanej do okolicznej zabudowy. Na pozostałym terenie rekomenduje się wprowadzenie zieleni wysokiej w formie gęstych szpalerów drzew. Postuluje się w projekcie lokalizację zieleni niskiej na całej długości ulicy. Nie oznacza to jednak tworzenia ciągłego trawnika oddzielającego jezdnię od chodnika na całej długości, a stosowanie rozwiązań w formie dopasowanej do potrzeb otoczenia (na przykład zielone wyspy czy niecki retencyjne). Jako element uzupełniający kompozycję zieleni zaproponowano wprowadzenie zielonego torowiska na odcinkach oznaczonych na rysunku.

Należy zaznaczyć, że umiejscowienie zieleni wysokiej jakości i w zróżnicowanej formie po obu stronach planowanej ulicy zostało uznane za warunek konieczny przy realizacji II etapu ulicy Nowej Wałowej. Stanowi to odpowiedź na wyzwania związane z kryzysem klimatycznym i jego konsekwencjami dla miast. Wskazano jednocześnie na potrzebę wykorzystywania rozwiązań NBS (*Nature Base Solutions*) przy projektowaniu ulicy, takich jak ogrody i niecki retencyjne, zieleńce podczyszczające wodę oraz inne wedle potrzeb.



Mapa nr 9. Oczekiwania w stosunku do kompozycji zieleni. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.9. Postulowane rozwiązania uzupełniające

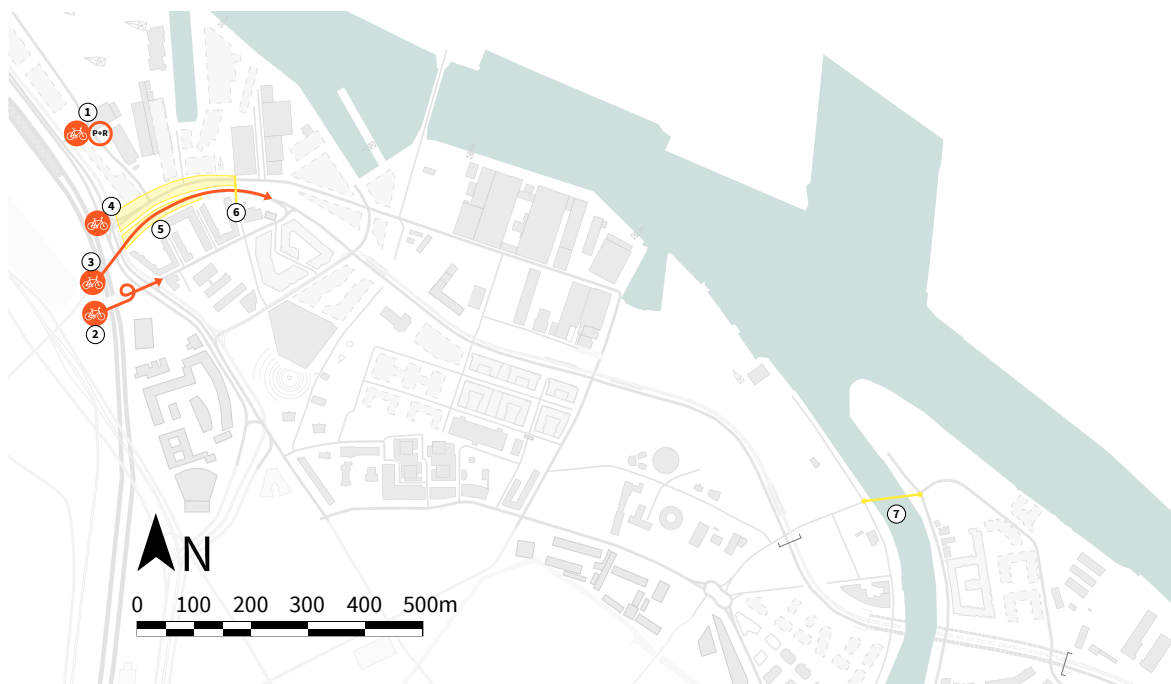
W trakcie warsztatów wskazano siedem rozwiązań, które wykraczają poza zakres planowanej inwestycji, ale ich realizacja jest korzystna dla układu komunikacyjnego Młodego Miasta, a w powiązaniu z inwestycją wprowadzi efekt synergii.

Rozwiązania 1–3 dotyczą optymalnego połączenia ulicy Nowej Wałowej z systemem komunikacji rowerowej miasta poprzez połączenia z układem dróg rowerowych wzdłuż alei Zwycięstwa. Zakładają one także lokalizację parkingu typu park and ride dla rowerów przy przystanku SKM Stocznia.

Rozwiązania 4 i 5 dotyczą zagospodarowania obecnie zdegradowanej przestrzeni ujścia ulicy Narzędziowców do ulicy Jana z Kolna, która jest intensywnie użytkowana. Postuluje się stworzenie w tym miejscu przestrzeni publicznej stanowiącej przedpole widokowe dla zabudowań Stoczni Schichaua oraz zagospodarowanie obszaru pod wiaduktem na ulicy Księdza Jerzego Popiełuszki na potrzeby mieszkańców.

Rozwiązanie numer 6 to element uzupełniający. Polega na stworzeniu kładki pieszej, formą nawiązującej do stoczniowych konstrukcji. Kładka może stać się jednocześnie symboliczną bramą do Młodego Miasta.

Rozwiązanie numer 7 to kładka piesza łącząca Młode Miasto z Polskim Hakiem na przedłużeniu planowanej w przyszłości ulicy Nowej Stępkarskiej.

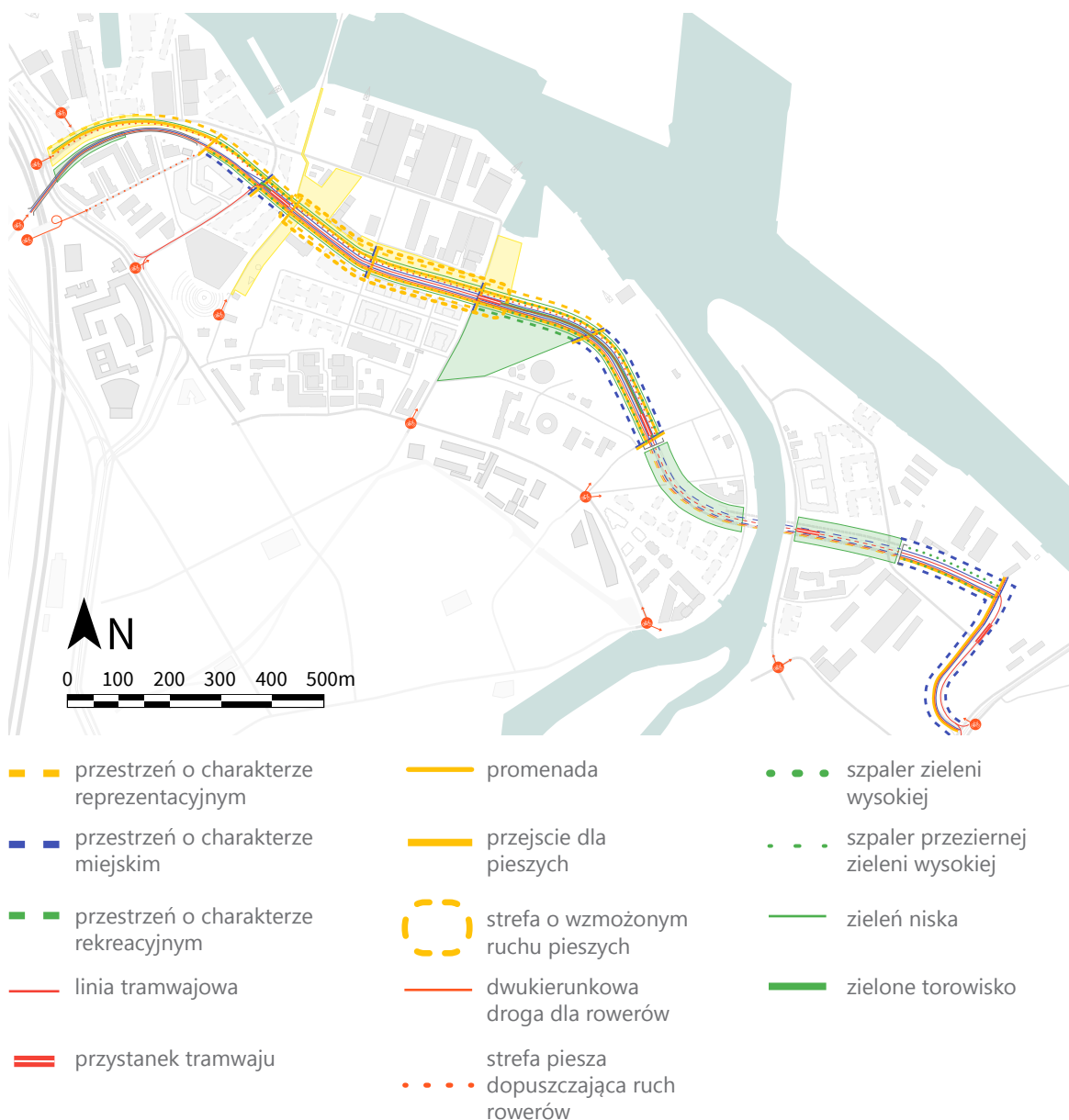


Mapa nr 10. Postulowane rozwiązania uzupełniające. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.

4.10. Syntetyczne zestawienie preferowanych rozwiązań komunikacyjnych

Poniżej znajduje się syntetyczne zestawienie zebranych wniosków uzupełnione legendą. Mapa zawiera zestawienie wytycznych w stosunku do nowej inwestycji, jak i postulowane rozwiązania uzupełniające. Wyszczególnione zagadnienia znajdują się na mapach tematycznych.

Należy przypomnieć, że choć postulowane rozwiązania uzupełniające wykraczają poza zakres planowanej inwestycji związanej z budową drugiego etapu ulicy Nowej Wałowej, to zasadne wydaje się uwzględnienie ich w procesie projektowania układu drogowego, by umożliwić ich ewentualną realizację w przyszłości.



Mapa nr 11. Syntetyczne zestawienie preferowanych rozwiązań komunikacyjnych. Opracowanie: Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto, 2022.



Rys. 8. Spotkanie warsztatowe z mieszkańcami. Fot. Biuro Architekta Miasta.

5 Podsumowanie

Niniejsze opracowanie stanowi syntezę wniosków z przeprowadzonego procesu konsultacyjnego, w którym uczestniczyli przedstawiciele szerokiego grona interesariuszy, w tym instytucjonalnych jak i specjalistów w dziedzinie. Pozwala to stwierdzić, że przedstawione w raporcie postulaty można traktować jako istotny punkt w dyskusji na temat docelowej formy ul. Nowej Wałowej jak i wstępne wytyczne dla zespołu przygotowującego dokumentację projektową.

Należy jednocześnie wskazać, że zaprezentowane wnioski nie są projektem. Wymagają one przeprowadzenia analiz wykonalności pod względem branżowym oraz przeprowadzenie konsultacji i uzgodnień z odpowiednimi interesariuszami procesu inwestycyjnego, w tym z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Ze względu na wagę omawianej w raporcie inwestycji zaleca się konsultacje wypracowanych wytycznych z odpowiednimi służbami już na etapie opracowywania koncepcji projektowej. Pozwoli to na włączenie ich przedstawicieli w proces projektowy na najwcześniejszym etapie projektu co z pewnością poprawi jego jakość oraz pozwoli uniknąć ewentualnych komplikacji.

W procesie konsultacyjnym wskazano na najważniejsze obszary wymagające analiz i konsultacji, są to:

- konsultacja lokalizacji zieleni wysokiej oraz elementów małej architektury między liniami rozgraniczającymi drogi w kontekście ewentualnego wykorzystania terenu na potrzeby drogi pożarowej
- konsultacja uwarunkowań krajobrazowych związana z lokalizacją zieleni, w tym zielni wysokiej z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków



rys. 9 Skrzyżowanie ul. Nowej Wałowej z ul. Nowomiejską. Fot. Stocznia Centrum Gdańsk.

6

Analizy eksperckie

6.1. Nowa Wałowa. Analiza i rekomendacja wariantu układu drogowego obecnej ulicy Popiełuszki w kontekście planów dla przyszłego zagospodarowania Młodego Miasta.

Opracowanie: mgr inż. arch. Bartosz Zimny, Łódź 26.08.2022 r.

1. Kontekst opracowania.

Niniejsze opracowanie stanowi omówienie dwóch wariantów przekrojów ulicznych, które są rozważane w kontekście budowy ul. Nowej Wałowej i wpływu jaki mogą one mieć na funkcjonalność ulicy po powstaniu nowej zabudowy. Poniższe informacje zakładają, że wymóg z planu miejscowego nakazujący by ulica Nowa Wałowa miała dwie dwupasowe jezdnie zostanie uchylony lub zostanie zmodyfikowany w taki sposób, by dać władzom lokalnym większą swobodę w dostosowaniu parametrów układu drogowego do przyjętych założeń (w tym wyników procesu konsultacyjnego).

W ramach prac przygotowawczych do sporządzenia wytycznych projektowych dla ww. ulicy zostały poddane dyskusji dwa warianty przekroju ulicznego, które różnią się sposobem ulokowania torowiska tramwajowego względem jezdni. Obydwa warianty poza zasadniczą różnicą we wzajemnej relacji torowiska i jezdni przewidują analogiczne elementy zagospodarowania, jak chodniki, drogi dla rowerów, zjazdy do posesji, zieleń wysoką i niską, etc.

2. Infrastruktura tramwajowa i jej wpływ na pozostałe elementy pasa drogowego.

Tramwaj stanowi środek transportu zbiorowego w postaci pojazdu szynowego, który porusza się po torach oraz pobiera energię z zewnętrznych urządzeń elektroenergetycznych za pomocą trakcji i innych towarzyszących jej elementów. To, co odróżnia tramwaj od pociągu i metra to fakt, że ten typ transportu podlega przepisom o ruchu drogowym, a tramwaje mogą poruszać się wspólnie z pozostałymi uczestnikami ruchu – zależnie od lokalnych uwarunkowań i potrzeb. Jest to o tyle ważne, że te same przepisy dotyczą zarówno wszelkiego ruchu kołowego, rowerów, osób pieszych jak i tramwaju. Z tej wiedzy wynika taki fakt, że potencjalna część infrastruktury pasa drogowego wykorzystywana przez ruch tramwajowy może być wykorzystywana przez pozostałych uczestników ruchu i na odwrót.

Odpowiednie przyjęcie założeń co do sposobu przez jaki ma się odbywać ruch tramwajowy w danej przestrzeni pociąga za sobą pewne skutki, które mogą przyczynić się zarówno do potencjalnych problemów z przyszłym użytkowaniem ulicy (np. dla określonych grup użytkowników) lub polepszyć jej „dostępność” i zapewnić łatwość w jej użytkowaniu wszystkim uczestnikom ruchu. Powyższe nie powinno być łączone z nadawaniem „priorytetu” określonym grupom użytkowników, np. przywilejowanie ruchu samochodowego poprzez zubożenie oferty dla tramwaju, pieszych czy rowerzystów. Należy natomiast to rozpatrywać jako swego rodzaju ergonomię w rozmieszczeniu poszczególnych elementów w przekroju ulicy w taki sposób, by specyfika danego środka transportu nie była nadto inwazyjna dla innych czynników wynikających z codziennego użytkowania ulicy.

Tramwaj jako środek transportu (odmiennie do innych uczestników ruchu) jest ściśle uzależniony od dedykowanej mu infrastruktury. Na potrzeby niniejszego opracowania można przyjąć, że trzy główne czynniki będą miały wpływ na sposób ingerencji tramwaju w przestrzeń ulicy. Będą to: tory, zasilanie w postaci słupów trakcyjnych i samej trakcji oraz przystanki tramwajowe. Ze względu a swoją specyfikę, sposób poruszania się tramwaju jest w dominującym zakresie liniowy i rozłożony na długich odcinkach – nie posiada takich możliwości manewrowania jak pojazdy kołowe oraz osoby niezmotoryzowane. Zagadnienie to ma związek ze sposobem w jakim infrastruktura tramwajowa może być umieszczona w pasie drogowym, ponieważ z reguły zawsze będzie to element osiowy, który wymusza dowiązanie się pozostałych elementów ulicy do niego, a nie na odwrót. Analogicznie infrastruktura towarzysząca, jak trakcja czy przystanki tramwajowe będą podlegać pewnym regułom wynikającym z przepisów, co będzie miało wpływ na inne elementy zagospodarowania. Zagadnienia opisane w punkcie 2 zostaną rozwinięte szerzej w kontekście planów rozwoju Młodego Miasta.

3. Planowane elementy zabudowy i sposoby użytkowania ulicy w kontekście ulicy Nowej Wałowej.

Materiały dotyczące planów rozwoju przestrzeni bezpośrednio stykającej się z pasem drogowym zakładają, że na głównym odcinku biegu ulicy Nowej Wałowej tj. od rejonu ulicy Robotniczkiej/Nowomiejskiej do ulicy Rybaki Górne powstanie ciąg przestrzeni publicznej, gdzie zależnie od strefy dominować będzie zabudowa miejska o charakterze mieszkaniowo-usługowym oraz stricte usługowa i kulturalna. Całość będzie tworzyć ciąg przestrzeni, w której budynki o różnym przeznaczeniu i funkcji będą bezpośrednio stykać się z pasem drogowym. Ten odcinek determinuje przekrój ulicy, który będzie miał swoją kontynuację w kierunku zachodnim, aż do tunelu i dalej poza nim.

Przy doborze docelowego wariantu należy mieć na względzie czy projektowana ulica Nowa Wałowa będzie pełniła inną funkcję niż wyłącznie tranzyt i jaka będzie jej rola w takich aspektach jak:

- obsługa przeciwpożarowa,
- dostawy do lokali usługowych (kurierzy, taksówki),
- dostęp do miejsc postojowych,
- lokalizacja zieleni wysokiej w kontekście uzyskania efektu szpalerów i pogodzenia wymogów P.poż. dla mającej powstać oraz istniejącej zabudowy,
- dostępność dla ruchu rowerowego,
- możliwość przekroczenia ulicy przez osoby piesze i rowery w miejscach innych niż skrzyżowanie,

- lokalizacja przystanków tramwajowych,
- możliwość zawracania przez samochody celem nie generowania nadmiernego ruchu (często zdarza się, że obecność tramwaju w ulicy powoduje brak możliwości zawrócenia, co przekłada się na konieczność nakładania drogi przez kierowców celem powrotu do punktu wyjścia).

A także:

- rozważenie możliwości rezygnacji ze stosowania sygnalizacji świetlnej,
- możliwość połączenia wielu typów infrastruktury jak np. trakcja tramwajowa z oświetleniem ulicznym celem redukcji zbędnych elementów w przestrzeni publicznej,
- wypunktowane powyżej czynniki łączą się bezpośrednio ze sposobem ulokowania tramwaju w przekroju ulicznym.

4. Analiza wariantu I – torowisko umieszczone w środku ulicy.

W wariantcie z torowiskiem ulokowanym po środku pasa drogowego zwraca uwagę jeden czynnik: układ jest osiowo symetryczny, co oznacza, że zarówno jedna jak i druga strona drogi posiada analogiczne rozwiązania w swoim przekroju – zatem rozmieszczenie takich elementów jak jezdnie, miejsca postojowe, zieleńce ze szpalerami drzew będą posiadały zbliżone proporcje zarówno po jednej stronie osi jak i drugiej. W przypadku układu, gdzie tramwaj jedzie środkiem ulicy, można zwrócić uwagę na następujące czynniki takiego układu:

Czynniki korzystne:

- Jezdnie o przeciwnych kierunkach toru jazdy bezpośrednio obsługują zabudowę zlokalizowaną przy nich. Nie zachodzi problem związany z powstaniem bariery w postaci torowiska tramwajowego.
- Miejsca postojowe można zlokalizować bezpośrednio pomiędzy jezdnią a chodnikami, bez konieczności budowy dodatkowych chodników obsługujących wyłącznie miejsca postojowe (tak jak by to miało miejsce w przypadku miejsc zlokalizowanych przy torowisku tramwajowym).
- Znaczne zmniejszenie zakresu realizacji dodatkowej infrastruktury chroniącej osoby piesze, jak ew. wygrodzenia torowiska.
- Zmniejszenie liczby miejsc kolizyjnych w przypadku lokalizacji zjazdów z nieruchomości do jezdni.
- Możliwość ergonomicznego wykorzystania infrastruktury „współdzielonej” – np. słupów trakcyjnych i oświetlenia ulicznego. Symetryczny układ zapewnia możliwość uzyskania optymalnej proporcji pomiędzy liczbą słupów a rozmieszczeniem oświetlenia. Na ten element składa się dodatkowo fakt, że ulica Nowa Wałowa będzie w znacznej mierze prosta, co znacznie redukuje liczbę słupów.
- Brak kolizji z zapewnieniem obsługi przez pojazdy specjalne, jak pojazdy pożarnicze, karetki pogotowia, śmieciarki (obie jezdnie posiadają taką samą dostępność).
- Dostępność dla pojazdów z dostawami, przesyłkami, etc.
- Środkowy pas z torowiskiem można wykorzystać jako dodatkowy pas zieleni, w tym z nasadzeniami w postaci drzew, co w połączeniu ze szpalerami zlokalizowanymi po stronie chodników może dodatkowo wpłynąć na pozytywny odbiór ulicy.

Czynniki wymagające dodatkowej uwagi przy wyborze takiego rozwiązania (nie należy ich traktować jako czynników niekorzystnych):

- lokalizacja przystanków tramwajowych:
 - przystanki zlokalizowane przy skrzyżowaniach dodatkowo „rozpychają” strefę ruchu tramwaju, co w przypadku z dodatkowymi pasami do skrętu lewo/prawo, może powiększać obszar skrzyżowania,
 - sygnalizacja świetlna. Torowisko w osi ulicy powinno zostać przeanalizowane pod kątem stosowania sygnalizacji świetlnej lub rezygnacji z jej stosowania. Powyższe może mieć wpływ na możliwość skręcania i zawracania przez samochody, zatem takie rozwiązanie powinno podlegać dodatkowej analizie ruchu,
 - sposób wykonania torowiska. Torowisko zielone ogranicza możliwość wcześniejszego zawracania i wymusza jazdę od skrzyżowania do skrzyżowania w przypadku pojazdów wyjeżdżających z posesji. Torowisko wykonane w jezdni (np. jako ciągłość nawierzchni) pozwala ekonomiczniej rozłożyć ruch pomiędzy skrzyżowaniami redukując liczbę pojazdów.

Rozwiązaniem, które jest dość skutecznym elementem obniżającym liczbę pojazdów na skrzyżowaniach, a także ułatwiającym dostępność zasadniczo wszystkim (zmotoryzowanym) uczestnikom ruchu jest wykonanie wspólnej jezdni dla tramwajów oraz samochodów, z tym zastrzeżeniem, że torowisko zlokalizowane w osi umożliwia jedynie zawracanie oraz skręcanie w lewo do np. posesji, ale zasadnicza jezdnia jest oddzielona. Zatem tramwaj ma niejako swój wydzielony pas, z którego w wyjątkowych przypadkach mogą skorzystać czy to pojazdy specjalne, czy osoby wjeżdżające lub wyjeżdżające z posesji. Rozwiązanie to ma też ciekawą zaletę, że



Przykład 1. Ul. Piotrkowska w Łodzi. Wspólna powierzchnia jezdni. Torowisko jest zasadniczo wydzielone oznakowaniem poziomym z pewnymi wyjątkami, jak wyjazdy z bram i przejścia dla pieszych. Nie występuje też problem blokowania się wzajemnie samochodów, w przypadkach kiedy jeden pojazd parkuje, a pozostałe nie mogą go wyminąć. Fot. Bartosz Zimny.



Przykład 2. Ul. Piotrkowska w Łodzi. Na zdjęciu jest widoczna wyniesiona jezdnia dla samochodów do poziomu pokładu tramwaju. Zasadniczy przystanek znajduje się na chodniku. Należy zwrócić uwagę, że pierwotna sygnalizacja „blokująca” wjazd samochodów na wyniesiony peron (wzbudzana automatycznie przez tramwaj), została wyłączona – przepisy ogólne, ogólne zawężenie jezdni powodują, że nie zachodzi konflikt pomiędzy kierowcami a osobami wchodzącymi i wychodzącymi z tramwaju. Pasażerom, w tym osobom niepełnosprawnym, również wygodniej jest dostać się do peronu z poziomu chodnika. Fot. Bartosz Zimny.

przystanki tramwajowe mogą być zlokalizowane poza bezpośrednim zbliżeniem do torów, a w chodnikach na skraju jezdni. Wtedy rolę peronu pełni wyniesiona jezdnia – tzw. „przystanek wiedeński”. W takim wariancie sposobu lokalizowania przystanków, nie jest problemem usytuowanie ich poza skrzyżowaniami a sam przystanek staje się też niejako elementem spowalniającym ruch.

5. Analiza wariantu II – torowisko umieszczone mimośrodowo wobec osi ulicy.

W wariantcie z torowiskiem ulokowanym poza jezdnią po jednej stronie drogi należy zwrócić uwagę, że strona po której jest torowisko będzie miała inną obsługę komunikacyjną, niż ta bez torowiska. Często takie rozwiązanie jest stosowane w miejscach, gdzie po jednej stronie pasa drogowego zabudowa jest niewielka lub nie istnieje w ogóle. Można wyróżnić następujące czynniki, związane z takim zlokalizowaniem torów:

Czynniki korzystne:

- w przypadku zielonego torowiska, można je powiązać z zielenią przychodnikową, co optycznie powiększa obszar terenów zielonych,
- przystanki tramwajowe po stronie chodników można umieścić na istniejących chodnikach,
- układ taki ułatwia rezygnację z sygnalizacji świetlnej.

Czynniki niekorzystne (w przypadku, gdy zabudowa występuje po jednej i drugiej stronie drogi z podobną intensywnością):

- większa kolizyjność w przypadku wyjazdów z posesji,
- utrudniona lokalizacja miejsc postojowych pomiędzy jezdnią a torowiskiem (może być wymagane wybudowanie dodatkowego chodnika co podwyższa koszty i zwiększa zapotrzebowanie terenowe,
- utrudniona dostępność dla pojazdów służb ratunkowych i technicznych,
- utrudniona dostępność pojazdów z dostawami, kurierów etc,
- asymetryczność rozwiązania może powodować zwiększenie liczby elementów infrastruktury towarzyszącej, jak słupy trakcyjne i oświetleniowe.

6. Inne elementy układu drogowego mające wpływ na funkcjonalność projektowanego pasa drogowego w kontekście ulicy Nowej Wałowej.

Drogi Rowerowe

Zgodnie z przedstawionymi planami rozwoju tej części Gdańska i lokalizacją zabudowy istniejącej i planowanej, generatory ruchu (a także miejsca, które można określić jako „cel” podróży) będą znajdować się po obu stronach drogi. W kontekście dużego ruchu rowerowego, który ma miejsce w Gdańsku, nie da się stwierdzić, która ze stron posiada priorytet w zakresie zapotrzebowania na wydzieloną drogę dla rowerów.

Rozmieszczenie drzew w kontekście obsługi p.poż.

Na chwilę obecną znana jest jedynie część zabudowy (istniejąca) i związane z nią zapotrzebowanie na ochronę p.poż. W przypadku wysokiej zabudowy mieszkaniowej/usługowej może zająć potrzeba zapewnienia drogi o parametrach i odległościach wynikających z rozporządzenia o zapewnieniu dróg pożarowych. W tej sytuacji interes miasta oraz możliwości jakie dają przepisy mogą być względem siebie sprzeczne.

Obsługa projektowanej zabudowy z innych ulic/dróg wewnętrznych niż Nowa Wałowa

W kontekście obsługi przez pojazdy specjalne (p.poż. karetki pogotowia, smieciarki) należy się posiłkować analizą czy ochrona istniejących i projektowanych obiektów może się odbyć z innych lokalizacji niż ul. Nowa Wałowa.

Lokalizacja przystanków tramwajowych

Przystanki tramwajowe zlokalizowane przy skrzyżowaniach mogą, ale nie muszą być optymalnym rozwiązaniem dla planowanej zabudowy. Poza implikacjami, jakie powoduje zlokalizowanie przystanku przy skrzyżowaniu (np. w kontekście sygnalizacji świetlnej), ich umiejscowienie może nie być najkorzystniejsze w zakresie potrzeb osób pieszych. Ze względu na planowaną zabudowę rozwiązaniem brany pod uwagę może być zlokalizowanie przystanków na odcinkach międzywęzłowych – pomiędzy skrzyżowaniami, ale bezpośrednio przy zabudowie.

Przejścia dla pieszych pomiędzy skrzyżowaniami

Odległości pomiędzy skrzyżowaniami powodują, że obszar z racji wielkości może stać się trudny do pokonania dla osób pieszych. Wielkość układu drogowego powoduje, że jezdnia z torowiskiem na takim dystansie może stać się kłopotliwa dla osób o ograniczonej motoryce. Rozwiązaniem są przejścia dla pieszych na odcinkach międzywęzłowych (mogą być np. pogodzone z przystankami tramwajowymi).

Skrzyżowania i sygnalizacja

Sposób rozwiązania skrzyżowań w kontekście planowanej zabudowy i lokalizacji tramwaju będzie miał wpływ na odbiór przestrzeni oraz jej funkcjonalność. Zasadniczo dobrym rozwiązaniem jest zmniejszenie układu drogowego do niezbędnego minimum przy zapewnieniu jego funkcjonalności i dostępności do wszystkich relacji. Sygnalizacja świetlna przy niewielkim ruchu może być rozwiązaniem kosztownym, przy niewielkim zapotrzebowaniu na jej wykorzystanie. Dopuszczalnym rozwiązaniem w kontekście Nowej Wałowej może być połączenie ruchu tramwajowego z rondami.

7. Podsumowanie i rekomendacja

Choć bardzo często układ drogowy traktowany jest jako zagadnienie drugiej kategorii w kontekście przestrzeni publicznej i planowanej zabudowy, to faktycznie powinien być on jednym z równorzędnych elementów na jakie zwraca się uwagę przy tworzeniu „nowego miejsca”. Szansa jaką dają stworzenie ul. Nowej Wałowej od podstaw może na wiele dekad przyczynić się do wygody z jaką wszyscy użytkownicy będą mogli z niej korzystać, a także podniesie estetykę miejsca.

Analizując materiały uzyskane w konsultacjach oraz plany jakie ma Miasto Gdańsk wobec tej przestrzeni sugeruje się analizę rozwiązań jak niżej:

- **Lokalizacja torowiska, przystanków i infrastruktury towarzyszącej**

Torowisko zlokalizowane w środku pasa drogowego z dwiema jezdniami w przeciwnych kierunkach. Do jezdni przyległe pasy techniczne zapewniające miejsca postojowe dla samochodów, dostaw kurierskich oraz elementów infrastruktury. Torowisko częściowo zielone. Infrastruktura skojarzona z ruchem tramwajowym. Zaleca się taki dobór sposobu montażu trakcji, by ograniczyć do minimum liczbę słupów i elementów wsporczych. Zaleca się integrację trakcji z oświetleniem. Słupy trakcyjne zaleca się lokalizować w osi szpalerów drzew celem ukrycia ich w perspektywie ulicy jako elementów niepożądanych wizualnie.

- **Skrzyżowania i sygnalizacja świetlna**

Należy dążyć do redukcji elementów sygnalizacji świetlnej, jeżeli jest to możliwe i zasadne lub rezygnacji z ich stosowania. Wykonywanie pełnej sygnalizacji świetlnej przy sporadycznym ruchu tramwajowym i stopniowo powstającej zabudowie okolicznych terenów może być rozwiązaniem niegospodarnym przy założeniu, że ruch może odbywać się przy zastosowaniu zasad ogólnych. W przypadku budowy klasycznego skrzyżowania rozwiązaniem może być stosowanie sygnalizacji wzbudzonej przez tramwaj i nieaktywnej w czasie, w którym on nie jeździ. Zalecanym rozwiązaniem jest rozważenie skrzyżowań typu rondo, które można pogodzić z ruchem tramwajowym. Rozwiązanie takie pozwala uniknąć korzystania z sygnalizacji, zapewnia łatwość w zawracaniu na odcinkach międzywęzłowych i redukuje do minimum zapotrzebowanie na przestrzeń.

- **Drogi pożarowe, rowerowe, chodniki i ciągi piesze. Drzewa.**

Należy przeanalizować obsługę p.poż. w kontekście planowanej zabudowy i szerokości pasa pomiędzy jezdnią a granicą pasa drogowego. Przy skali ulicy, która jest bardzo rozległa, szpalery drzew powinny zapewniać odpowiednią oprawę – co będzie miało wpływ na ich wielkość. Skala drzew oraz ich zagęszczenie mogą kolidować z przepisami dot. zapewnieniu drogi przeciwpożarowej. Toteż analizie powinno podlegać zapewnienie dróg p.poż

w odniesieniu do drzew i zabudowy. Jednym z rozwiązań może być zapewnienie drogi p.poż w ramach ciągów pieszych w pasie pomiędzy szpalerami drzew a zabudową.

Drogi rowerowe. Ze względu na potencjalnie duże zapotrzebowanie na dostępność dla ruchu rowerowego i odległości jakie występują na omawianym obszarze rekomenduje się wykonanie dwóch, dwukierunkowych dróg dla rowerów po obu stronach pasa drogowego. Odcinek na którym rekomenduje się obustronne drogi dla rowerów to: Od drogi E75/Nowomiejskiej do Rybaki Górne. Nie zaleca się stosowania ciągów pieszo-jezdnych po północnej stronie ulicy, ze względu na potencjalne kolizje rowerzystów z pieszymi. Od ulicy Rybaki Górne w kierunku tunelu rozwiązanie w postaci jednej dwukierunkowej drogi dla rowerów po stronie południowej jest zasadne.

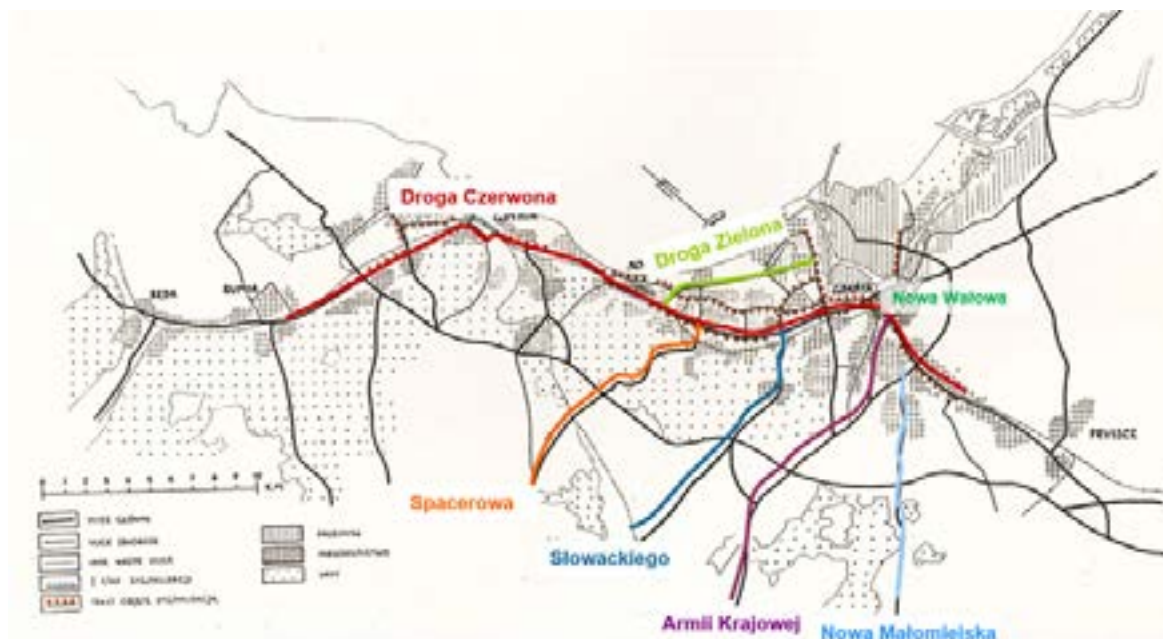
6.2. Opinia na temat założeń ulicy Nowa Wałowa w Gdańsku.

Opracowanie: Mgr inż. Jan T. Kosiedowski, Gdańsk 25.07.2022 r.

1. Ewolucja założeń funkcjonalnych Nowej Wałowej w planowaniu układu transportowego Aglomeracji Gdańskiej.

Pierwsza faza – prace planistyczne związane z wykonaniem Ogólnego zagospodarowania przestrzennego zespołu portowo-miejskiego Gdańsk – Gdynia rozpoczęły się w latach 50-tych ubiegłego wieku. Głównymi trasami komunikacyjnymi miały być Droga Czerwona – biegnąca wzdłuż linii kolejowej z Gdańska do Gdyni (namalowana na rys.9 czerwoną kredką), Droga Zielona (namalowana zieloną kredką) prowadzona z obszaru terenów portowych Gdańska, przez tzw. „Dolny Taras” do Sopotu Wyścigi do włączenia w D. Czerwoną. Kategorie obu tras (wg starego normatywu) zostały określone jako miejskie drogi ekspresowe (E). Jedną z tras układu podstawowego została Nowa Wałowa, jako droga ruchu przyspieszonego (P). Łączyła trasę z Warszawy, od Małej Obwodnicy Południowej Gdańska (która zniknęła z kolejnych opracowań planistycznych) do D. Czerwonej przy Bramie Oliwskiej. Trasa biegła na estakadzie wzdłuż terenów Stoczni Gdańskiej, równoległe do istniejącej ul. Wałowej.

W kolejnych latach (1970-80) trwały prace planistyczne nad systemem transportowym aglomeracji; obejmowały zakres drogowy i komunikacji miejskiej (SKM Przymorze i Gdańsk Południe, linie tramwajowe, trolejbusowe). Prace projektowe koordynował zespół projektantów z BPBK Gdańsk inż.: J. Bogusławski, A. Poznerowicz, J. Góra, z udziałem Biura Studiów Wojewódzkiej Pracowni Urbanistycznej i Politechniki Gdańskiej.



Rys. 10. Schemat układu drogowego zespołu Gdańsk – Gdynia z lat 1970-80. Opracowanie: Jan T. Kosiedowski.

Druga faza – zmiany ustrojowe (upadek socjalizmu), tzw. transformacja, radykalnie zmieniły warunki funkcjonowania gospodarki Polski. W Aglomeracji Gdańskiej spowodowało to zwolnienie znacznych terenów z funkcji przemysłowych, w tym części terenów stoczniowych. Efektem tego, stała się koncepcja budowy Młodego Miasta na terenach postoczniowych z Nową

Wałową jako główną oś komunikacyjną nowego obszaru. Koncepcję organizacji struktury Młodego Miasta opracował zespół PG pod kierunkiem Prof. M. Kochanowskiego. Plany miejscowe opracowało Biuro Rozwoju Gdańska. Warunkiem przystąpienia do prac inwestycyjnych było wybudowanie połączenia drogowego Al. Zwycięstwa (Brama Oliwska) z terenami Młodego Miasta. Inwestorem, który podjął się tego zadania był inwestor skandynawski – BPTO, pozyskany przez Synergia 99. Tak powstał pierwszy odcinek Nowej Wałowej – estakada drogowa nad torami kolejowymi i ul. Jana z Kolna do skrzyżowania z ul. Rybaki Górne. Wiadukt kratowy „żółty” został wyremontowany z funduszy miasta z przeznaczeniem na przejście pieszo-rowerowe. Pochylnie i windy dla pieszych, niepełnosprawnych i rowerzystów miały być realizowane w ramach przebudowy ul. Jana z Kolna. Dodatkowym wyzwaniem dla Gdańska, jest ograniczenie ruchu tranzytowego w obszarze centrum miasta oraz rozbudowa sieci tramwajowej w centrum.



Rys. 11. Skutek zmian wyprowadzenia części ruchu z centrum – scalenie obszaru Głównego Miasta z Dolnym Miastem i Dworcem Kolejowym. Opracowanie: Jan T. Kosiedowski.

Ostatnim opracowaniem była wielowariantowa koncepcja programowo-przestrzenna dla zadania – NOWA WAŁOWA ETAP II, wykonana w 2021 roku w branży drogowej, przerwana w związku z utratą płynności finansowej BPBK SA i ogłoszeniem upadłości. Koncepcja uzyskała warunki Urzędu Morskiego w Gdyni określające wytyczne przeprawy Nowej Wałowej przez Motławę, pismo INZ1.1.8101.10.2021. MGW z dnia 09.09.2021 r. Opinia dopuszcza wariant mostu zwodzonego, po wykonaniu analizy żeglugowej, gwarantującej sprawny ruch jednostek pływających na Motławie.

2. Analiza opracowania studialnego „Inicjatywy Miasto”, jako wytycznych do dalszych prac projektowych Nowej Wałowej.

Opracowanie „Inicjatywy Miasto” zostało poprzedzone cyklem warsztatów z udziałem: Architekta Miasta prof. Piotra Lorensa, przedstawicieli BAM, BRG, działaczy społecznych, inwestorów, mieszkańców i członków „Inicjatywy Miasto” z prowadzącym warsztaty Panem Piotrem Czyżem.

Praca wynikowa została podzielona na następujące zagadnienia, gdzie poszczególne plansze określają wypracowane przez zespół założenia funkcjonalne:

A. Kontekst zewnętrzny determinujący charakter ulicy

Przyjęto ważne założenie przy programowaniu przestrzeni ulicy Nowej Wałowej – nie ograniczania założeń do pasa drogowego ulicy. Założenia projektowe ulic najczęściej ograniczane są do zagospodarowania pasów drogowych. Sąsiadujący z ulicą (drogą) teren pozostawiano projektantom i inwestorom przyległych działek. Powodowało to najczęściej brak spójności całego obszaru i wyraźne wyobcowanie pasa drogowego. Tworzenie pasa technicznego bez walorów estetycznych obniżało w konsekwencji walory całego założenia urbanistycznego. Propozycja włączenia do projektu zagospodarowania sąsiadujących z Nową Wałową przestrzeni publicznych daje szansę uniknięcia wyobcowania ulicy z terenów Młodego Miasta. Umożliwia to tworzenie obszarów miasta o wysokim standardzie, gdzie przestrzeń publiczna i prywatnych inwestorów będzie stanowiła estetyczną i funkcjonalną całość.

B. Preferowane zagospodarowanie strefy przyulicznej oraz przestrzeni pieszej - podział na strefy funkcjonalne

Wypracowany w trakcie warsztatów podział projektowanej trasy na strefy funkcjonalne nawiązuje do planowanego zagospodarowania poszczególnych fragmentów Młodego Miasta. Wyodrębnienie przestrzeni o charakterze: reprezentacyjnym, usługowym, rekreacyjnym jest jak najbardziej uzasadnione i nie wymaga komentarza. Powiązanie poszczególnych fragmentów ulicy z funkcjami sąsiadujących terenów pozwala na tworzenie czytelnych wnętrz urbanistycznych. Ważną propozycją jest włączenie, jako integralnej strefy, obszaru przy estakadzie. Zapobiegnie to degradacji terenów: przy torach PKP, ul. Jana z Kolna, Kolonii robotniczej. BPTO – były inwestor znacznej części Młodego Miasta, z wielu przyczyn, w tym finansowych ograniczył zakres powiązania terenów inwestycyjnych z AI. Zwycięstwa do wymaganego minimum określonego w zapisach umowy. Decyzja Miasta, wyłączenia, jako odrębnego zadania – odcinka tunelu jest również bardzo korzystna. Umożliwia rozpoczęcie budowy dzielnicy oraz daje czas na analizy rozwiązań przeprawy przez Motławę z uniknięciem presji czasowej związanej z: kosztami, analizą nawigacyjną na Motławie zapewniającą dostęp do mariny (krótkim czasem otwierania i zamykania mostów zwodzonych), zagrożeniami przeciwpowodziowymi dla tunelu jako drogi publicznej, (niezależnie od zabezpieczeń przeciwpowodziowych inwestycji prywatnych). Przygotowanie finansowania kolejnych zadań inwestycyjnych w zakresie infrastruktury, dróg, zagospodarowania, może być powiązane z postępującymi pracami inwestycyjnymi na terenie należącym do deweloperów.

„Strefa reprezentacyjna” przy ul. Stary Dwór – Siennicka – w założeniach planu teren zarezerwowany na węzeł integracyjny komunikacji miejskiej z pętlą tramwajową. Teren o dużej wartości inwestycyjnej. Warto ponownie przeanalizować jego przeznaczenie, zaczynając od opinii ZTM budowy pętli tramwajowej w tym miejscu. Obszar aktualnie przestał pełnić rolę peryferyjną i „po przemysłową”.

C. Preferowany układ komunikacji tramwajowej

Proponowana trasa tramwaju ma zalety funkcjonalne, jest zbieżna z wariantem opracowanym w BPBK SA w 2021 r. zakładającym torowisko w ul. Nowomiejskiej i dalej symetrycznie między jezdniami Nowej Wałowej. Proponowana lokalizacja przystanków tramwajowych jest również optymalna. Wyjątek stanowi przystanek w tunelu przy Motławie. W przypadku podtrzymania decyzji budowy tunelu, lokalizacja przystanku wymaga dokładnej analizy: zagrożeń dla pasażerów, ich zainteresowania lokalizacją, opracowania zabezpieczeń przeciwpowodziowych, wind dla: pasażerów, niepełnosprawnych i rowerzystów, analizy kosztów budowy i eksploatacji tego przystanku.

Pozostałe założenia i uwarunkowania które wymagają dyskusji i uściśleń:

- tramwaj w ul. Nowomiejskiej ma następujące zalety: a) zbliżenie do ECS-u a oddalenie od budynków mieszkalnych kolonii robotniczej (ewentualny hałas).
- potencjalne wady to: a) zapewnienie sprawności sterowania sygnalizacją świetlną skrzyżowania ul. Nowomiejskiej z tramwajem i wpływ tego skrzyżowania na sterowanie ruchem sąsiednich skrzyżowań ul. Jana z Kolna, b) brak docelowej koncepcji przebudowy ul. Jana z Kolna na odcinku jednojezdniowym, po zablokowaniu przez PKP możliwości wyburzenia starej nastawni kolejowej Gdańsk Stocznia.

Pozytywne czynniki:

- budowa nowego odcinka Nowej Wałowej (ul. ks. Popiełuszki), z dwukierunkowym (dwutorowym) tramwajem w kierunku Motławy, jest niewątpliwie ważnym czynnikiem miastotwórczym dla Młodego Miasta,
- funkcjonowanie tej linii pozwoli przybliżyć nie tylko przeprawę przez Motławę, ale także zweryfikować i urealnić propozycje budowy linii tramwajowej w kierunku Głównego Miasta ulicą Podwale Staromiejskie (z włączeniem w ul. Wały Jagiellońskie w rejonie Bramy Wyżynnej).

D. Preferowany układ komunikacji kołowej

W zakresie rozwiązań drogowych można mówić o zgodności preferowanych rozwiązań. Przekrój jezdni Nowej Wałowej – symetryczny z torowiskiem tramwajowym wtopionym w nawierzchnie, z jezdniami obustronnymi szer. 3.5 m. Przystanki tramwajowe typu wiedeńskiego – platforma przystanku na wysokości chodnika, co umożliwi wejście pasażerów z poziomu chodnika do niskopodłogowego tramwaju. Rampy najazdowe z poziomu jezdni do poziomu strefy przystanku zapewniają bezpieczeństwo pasażerów wsiadających i wysiadających z tramwaju, gdyż zmuszają kierowców do zwolnienia przed wjazdem w strefę przystanku. Powyższe rozwiązanie jest zrealizowane na ul. Stryjewskiego na Stogach. Zostało pokazane na wizualizacji w powyższej „Opinii”, będącej jednym z wariantów koncepcji BPBK SA. Co istotne: na warsztatach rozwiązanie zostało zaprezentowane przez kier. Inż. Karolinę Aszyk, jako wariant zalecany przez BRG. Jedyne różnica w wymiarowaniu przekroju dotyczy szerokości jezdni, która w przypadku przekroju jezdni w obustronnych krawężnikach powinna wynosić 4.5 m.

Proponowany przez „Inicjatywę Miasto” układ skrzyżowań z wszystkimi relacjami skrętnymi, z ulicami: Nowomiejską, Rybaki Górne i Nową Sępkańską (dojazd do muzeum), oraz zlokalizowanymi pomiędzy nimi skrzyżowaniami wyłącznie na prawe skrety. Taka organizacja powinna skutecznie rozwiązać obsługę ruchu samochodowego Młodego Miasta.

E. Preferowany układ komunikacji rowerowej i pieszej

Przyjęte przez zespół założenia są moim zdaniem optymalne.

- symetryczny (obustronny) układ komunikacji pieszej, z przejściami dla pieszych przy skrzyżowaniach. Niezależne przejście dla „Drogi do Wolności”,
- dwukierunkowa droga rowerowa po stronie południowej, oraz dopuszczony ruch rowerowy w strefie pieszej po stronie północnej.

F. Zieleń

Dominujący powinien być układ szpalerowy zieleni wysokiej, nadający ulicy charakter alei. Jest to wyznacznik starych założeń urbanistycznych i zieleni w Gdańsku, obecnie również preferowany i systematycznie realizowany. Zielone torowisko jest natomiast w sprzeczności z przyjętym torowiskiem wtopionym i przejezdny. Ponadto zielone torowisko jest rozwiązaniem złożonym i drogim, na krótkich odcinkach trudnym w utrzymaniu. Trawnik jest systemem wymagającym odpowiednich warunków i stałej pielęgnacji.

G. Strefy dostaw, pasy techniczne i kanały technologiczne

W części handlowej, powinny być zapewnione strefy dostaw, ze względów technicznych i organizacyjnych. Co ważne, należy zadbać o wkomponowanie ich w strukturę ulicy. Wzorem miast niderlandzkich, strefy dostaw w ciągu doby mają zmienne funkcje: w godzinach porannych powinny umożliwiać rozładunek towarów, w godzinach południowych mogą spełniać funkcje handlowe, natomiast w godzinach wieczornych rekreacyjne.

Pasy techniczne zgodnie z wytycznymi BRG (Gdański Standard Ulicy Miejskiej), należy przewidzieć kanały przełazowe (szczelne) dla sieci i infrastruktury technicznej ulicy. W ramach inwestycji konieczne trzeba wziąć pod uwagę i skoordynować przebudowę kanału sanitarnego z terenów stoczniowych na Wyspie Ostrów do sieci miejskiej w rejonie ul. Jana z Kolna i Placu Solidarności (istniejący kanał tłoczny pod Martwą Wisłą jest w kolizji z terenami inwestycyjnymi Młodego Miasta).

3. Podsumowanie i wnioski

- Opracowany materiał stanowi cenne uzupełnienie wytycznych kompleksowego zagospodarowania Nowej Wałowej i jej sąsiedztwa. Jest również ważnym materiałem dla inwestorów, których tereny sąsiadują z ulicą.
- Nowa Wałowa podobnie jak Aglomeracja Gdańska przeszła długą drogę zmian jeżeli chodzi o znaczenie i funkcję ulic układu transportowego Trójmiasta. Zmiana rozwiązań funkcjonalnych, technicznych i estetycznych wiąże się ze zmianą podejścia do roli ulicy, która nie spełnia wyłącznie funkcji transportowych, ale jest ważnym składnikiem przestrzeni publicznej.
- Ważnym czynnikiem w układzie komunikacyjnym jest wybudowany tunel pod Martwą Wisłą, który pozwolił na zmianę funkcjonowania transportu samochodowego i wyeliminowanie części ruchu tranzytowego z centrum.
- Pierwsza faza budowy ulicy Nowa Wałowa (do tunelu) powinna być połączona z uporządkowaniem terenów: wokół estakady, ul. Jana z Kolna, ul. Narzędziowców, „żółtego” wiaduktu z połączeniem również windą (umożliwiającą korzystanie z niej przez niepełnosprawnych, rowerzystów) z poziomem ul. Jana z Kolna.



GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE