



GDAŃSK

GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

Partycypacja społeczna - I etap

GDAŃSK 2022

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

PARTYCYPACJA SPOŁECZNA - I ETAP

Kierownictwo projektu

Architekt Miasta Gdańska prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens (Politechnika Gdańska)

Realizacja:

Przemysław Kluz

Współpraca:

Paulina Borysewicz

Wojciech Lemański

Karina Rembiewska

Barbara Zgórska

Paulina Bone

Jarosław Zulewski

Opracowanie graficzne:

Mateusz Sylwestrzak

Natalia Biedrzycka

Okładka:

Fot. Dominik Paszliński



GDAŃSK

GDAŃSK 2022

Spis treści

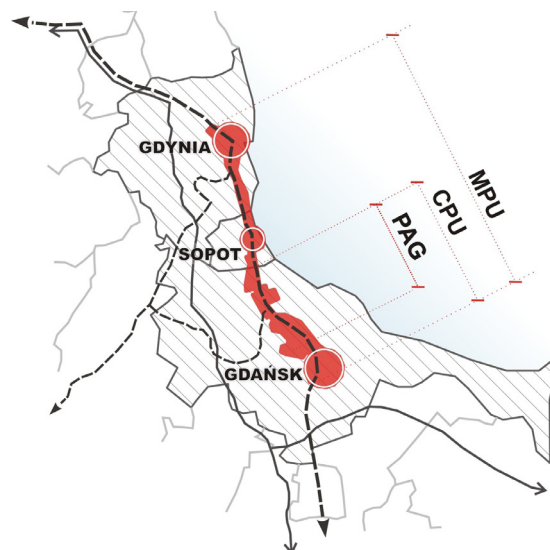
1. Wstęp	6
1.1. Pasma alei Grunwaldzkiej	6
1.2. Dlaczego podjęto prace nad Studium PAG	8
1.3. Zakres opracowania	9
1.4. Co chcemy osiągnąć?	11
1.5. Podstawy formalne	11
2. Partycypacja społeczna - I etap	12
2.1. Założenia procesu partycypacyjnego	12
2.2. Identyfikacja interesariuszy	13
3. Spotkanie inauguracyjne	14
4. Spotkanie z inwestorami	18
5. Spotkanie z przedstawicielami dzielnic	20
6. Spotkanie z zarządcami infrastruktury	22
7. Warsztaty „Jaka przyszłość okolic alei Grunwaldzkiej”?	24
7.1. Uczestnicy, termin i miejsce	24
7.2. Agenda warsztatów	26
7.3. Koncepcja i forma warsztatów	26
7.3.1. Koncepcja	26
7.3.2. Forma	27
7.3.3. Stoliki tematyczne	27
7.4. Przyszłość Pasma alei Grunwaldzkiej z perspektywy interesariuszy w czterech wymiarach tematycznych	30
7.4.1. Przestrzeń publiczna	30
7.4.2. Zieleń i woda	32
7.4.3. Transport publiczny	35
7.4.4. Nowa zabudowa	38
8. Podsumowanie I etapu procesu partycypacji społecznej	42

1 Wstęp

1.1. Pasma Alei Grunwaldzkiej

Pasma Alei Grunwaldzkiej (PAG) to obszar położony w centralnej części Gdańska. Jest to jeden z najbardziej dynamicznie rozwijających się rejonów Gdańska rozciągający się wzdłuż głównej arterii transportowej (fragment al. Grunwaldzkiej i fragment al. Zwycięstwa) łączącej Śródmieście Gdańskie z dwoma dzielnicami o bogatej historii, silnej tożsamości lokalnej i ponadlokalnym znaczeniu - Wrzeszczem i Oliwą.

Teren PAG położony jest w tak zwanym Centralnym Paśmie Usługowym (CPU), którym to pojęciem w dokumentach planistycznych Gdańska określa się obszar alei Grunwaldzkiej od Głównego Miasta (Śródmieścia) aż do granicy z Sopotem, wraz z przyległymi terenami. W CPU w charakterystycznym, linearnym układzie koncentrują się usługi handlowe, biurowe, oświatowe, sportowe a także kulturalne.



MPU Metropolitalne Pasmo Usługowe

CPU Centralne Pasmo Usługowe

PAG Pasma Alei Grunwaldzkiej

Rys. 1. Pasma Alei Grunwaldzkiej (PAG) – schemat w kontekście ponadlokalnym. Źródło: opracowanie BAM

To także element rdzenia metropolii określanego jako Metropolitalne Pasma Usługowe Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot, stanowiącego główną oś kompozycyjną, skupiającą zdecydowaną większość najważniejszych funkcji metropolitalnych oraz przestrzeni publicznych najwyższej rangi¹.

Drugi poziom to ujęcie miejskie, lokalne. PAG obejmuje znaczną część tak zwanego Centralnego Pasma Usługowego (CPU). CPU to obszar od Głównego Miasta (Śródmieścia) dalej wzdłuż al. Zwycięstwa i al. Grunwaldzkiej aż do granicy z Sopotem, wraz z przyległymi terenami. W CPU w charakterystycznym, linearnym układzie koncentrują się usługi handlowe, biurowe, oświatowe, sportowe, a także kulturalne. PAG obejmuje także fragmenty kilku gdańskich dzielnic mieszkalnych: Oliwy, Strzyży, Przymorza, Wrzeszcza i usługowych od rejonu historycznej zabudowy Oliwy, przez rozwijające się centrum biurowe na pograniczu Oliwy, Strzyży i Przymorza z ulicą Kołobrzeską po centrum Wrzeszcza do rejonu Politechniki Gdańskiej, Opery Bałtyckiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.



Rys. 2. Rejon Pasma Alei Grunwaldzkiej – schemat w kontekście miejskim. Źródło: opracowanie BAM

¹ Wg Planu zagospodarowania OM GGS str. 35

1.2. Dlaczego podjęto prace nad Studium PAG

Aktualne dynamiczne procesy gospodarcze, współczesne koncepcje kształtowania miast zorientowanych na transport publiczny (TOD), miasta zwarte (Compact City), miasta 15- minutowego jak również doświadczenia pandemii skłaniają ku potrzebie weryfikacji wizji rozwoju Gdańska w szczególności jego rdzenia usługowego jakim jest CPU, w tym PAG. CPU dotychczas wskazywane było jako miejsce lokalizacji przede wszystkim funkcji usługowych i w takim kierunku realizowane były dotychczasowe przekształcenia i nowe inwestycje. Kształtujący się w ostatnich latach wizerunek PAG jako centrum biznesowo-usługowego wynika z realizacji szeregu inwestycji współtworzących największe centrum biurowe na Pomorzu, w tym najwyższym budynkiem w Trójmieście.

Szereg indywidualnych wniosków i inicjatyw proponowanych przez prywatnych inwestorów oraz potencjał terenów dotychczas wykorzystywanych ekstensywnie skłania do podjęcia szerszej dyskusji na temat wizji nie tylko zabudowy, ale także wizji funkcjonalnej, społecznej, kulturowej i transportowej PAG.

Rozwój PAG będzie wpływał na warunki społeczno-gospodarcze Gdańska. Intensyfikacja usług i inwestycji mieszkaniowych kreuje lub intensyfikuje uciążliwości nie tylko dla mieszkańców rejonów Wrzeszcza i Oliwy oraz dla osób realizujących tu swoje cele zawodowe i biznesowe. Dogęszczenie zabudowy będzie miało wpływ na obciążenie istniejącego układu transportowego, w tym komunikacji zbiorowej oraz systemu powiązań pieszych i pieszo-rowerowych.

W świetle tych procesów konieczna jest integracja zamierzeń inwestycyjnych z możliwościami przekształceń nie tylko układów transportowych, ale także harmonizacji inwestycji z oczekiwaniami i potrzebami mieszkańców, zarówno w rejonie PAG, jak i całego Gdańska, a nawet metropolii.

Opracowanie wizji rozwoju PAG koncentruje się na wykreowaniu nowego oblicza architektonicznego i urbanistycznego obszaru. Całościowe ujęcie problematyki w formie studium urbanistycznego pozwala uwypuklić najważniejsze elementy układu urbanistycznego, w tym kompozycji, koncepcji funkcjonalnej i powiązań transportowych. Punktem wyjścia jest kompleksowa analiza uwarunkowań, określenie potencjałów i wyzwań, następnie wizja urbanistyczno-architektoniczna i jej weryfikacja pod kątem możliwości przekształceń układu transportowego. Dla osiągnięcia celów zrównoważonego rozwoju i poprawy jakości życia mieszkańców ważne jest także nadanie priorytetu kształtowania układu przestrzeni publicznych, dostępności do wysokiej jakości terenów przyrodniczych i efektywnego transportu w duchu „miasta 15-minutowego”.

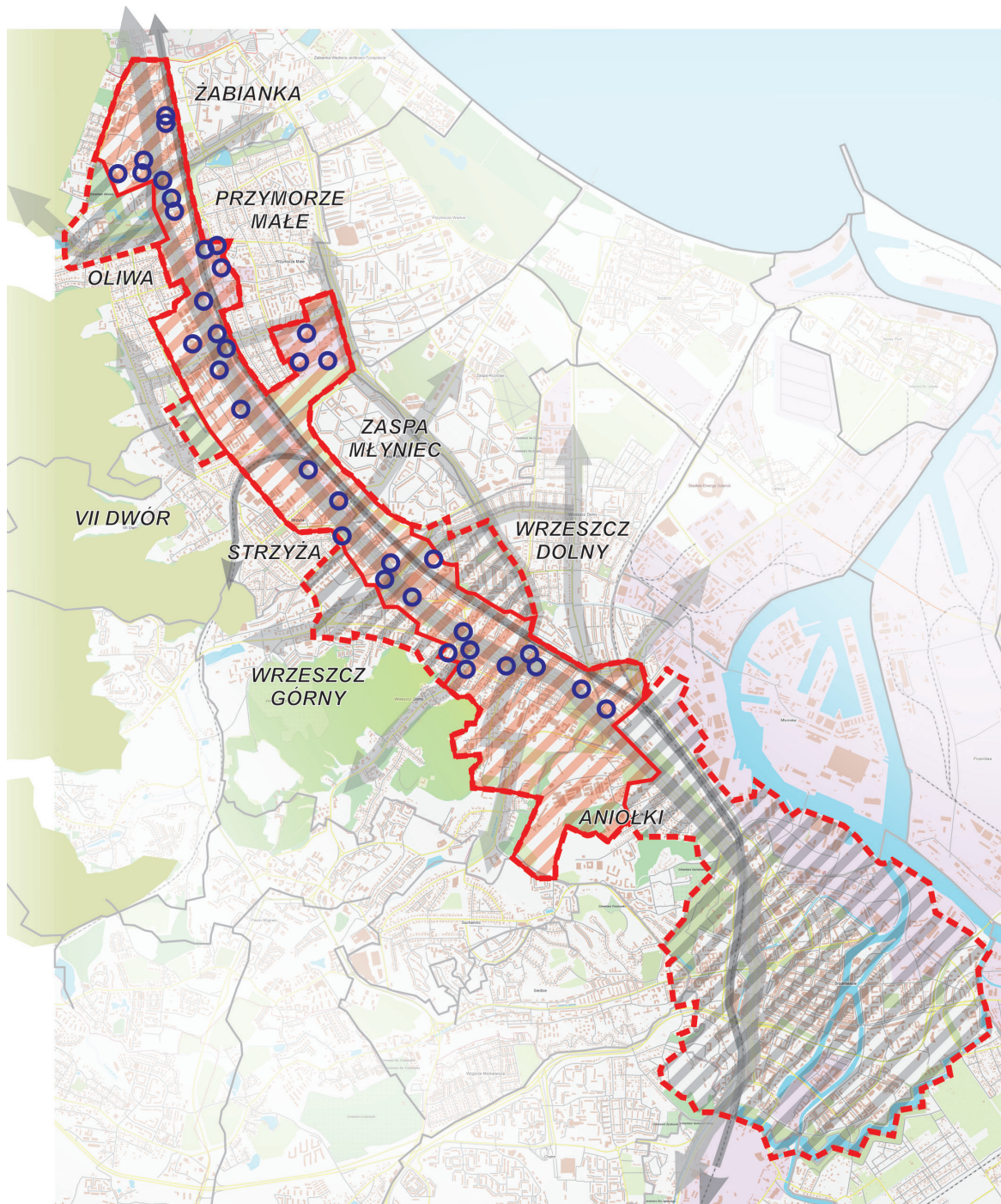
1.3. Zakres opracowania






Prace studialne skupiono na paśmie wzdłuż alei Zwycięstwa i Grunwaldzkiej: od okolic Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego, przez rejon Opery Bałtyckiej i Politechniki Gdańskiej dalej obejmując fragment Wrzeszcza, okolice przystanku SKM Zaspą i fragment Strzyży, następnie okolice przystanku SKM Przymorze–Uniwersytet, w tym rejon ul. Kołobrzeskiej, dalej rejon Starej Oliwy do dawnej zajezdni tramwajowej przy Potoku Oliwskim oraz Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu. Podstawę ustalenia granic opracowania stanowił przede wszystkim rejon CPU wyznaczony w dokumentach planistycznych a także formalne wnioski dotyczące zmian planów miejscowych w celu realizacji nowych inwestycji.

Z granic opracowania Studium PAG wyłączono rejony, które charakteryzuje ukształtowana struktura funkcjonalna bądź brak jest terenów potencjalnych przekształceń o dużej skali, w tym Park Oliwski, rejon Rodzinnych Ogródków Działkowych „Polanki”, osiedle Garnizon, fragment Wrzeszcza Górnego w rejonie ul. Obywatelskiej, ul. Jesionowej, ul. Batorego, fragment Wrzeszcza Dolnego w rejonie Browaru Gdańskiego i ul. Wajdeloty, i cały rejon Śródmieścia od okolicy Opery Bałtyckiej. Studium obejmuje zatem rejon, gdzie potencjał przekształceń oraz będąca jego konsekwencją presja inwestycyjna są największe.

Niezależnie od czynników wymienionych wyżej już ze wstępnych analiz branżowych wypływa spostrzeżenie, że oddziaływanie PAG wykracza poza formalnie przyjęte granice. Potrzebę szerszego spojrzenia na wizję rozwoju PAG podkreślali także mieszkańcy, inwestorzy a przede wszystkim zarządcy infrastruktury w procesie partycypacyjnym prowadzonym w 2022 roku.

Studium PAG z uwagi na skalę oddziaływania należy rozpatrywać w szerszym kontekście kierunków powiązań przestrzennych z sąsiednimi dzielnicami miasta. Powiązania te oparte o siatkę ulic (w tym przestrzeni publicznych) obrazują połączenia PAG z sąsiednimi rejonami miasta.



- | | | | | | |
|---|--------------------------------------|---|---|--|---|
|  | Rejon Pasma Alei Grunwaldzkiej (PAG) |  | Wnioski złożone przez inwestorów |  | Rejony CPU wyłączzone z opracowania Studium PAG |
|  | Centralne Pasma Usługowe |  | Główne kierunki powiązań przestrzennych | | |

Rys. 3. Delimitacja obszaru PAG na tle Centralnego Pasma Usługowego. Źródło: opracowanie BAM

1.4. Co chcemy osiągnąć?

W Studium PAG zdefiniowane są następujące cele:

- wypracowanie wizji architektoniczno-urbanistycznej ukształtowania zabudowy i zagospodarowania PAG w kontekście istniejących uwarunkowań,
- określenie wniosków / wytycznych kształtowania zabudowy i powiązań (w tym pieszych i rowerowych) pomiędzy poszczególnymi częściami obszaru,
- określenie kierunków przekształceń i rozbudowy układu transportowego obszaru z priorytetem dla komunikacji zbiorowej,
- zdefiniowanie zakresu i charakteru możliwych bądź koniecznych przedsięwzięć rozwojowych / inwestycyjnych publicznych i prywatnych,
- określenie potrzeb i ewentualnych wniosków do zmian dokumentów planistycznych, takich jak: studium czy plany miejscowe.

Oczekiwane efekty pracy obejmują wypracowanie:

- wizji urbanistyczno-architektoniczną definiującą możliwe do przekształceń tereny zabudowy wraz z charakterem zabudowy, wysokością budynków, ich funkcją oraz relacjami przestrzennymi w układzie północ – południe i wschód – zachód,
- kompromisu pomiędzy interesariuszami odnośnie wizji przekształceń obszaru i możliwości realizacji inwestycji komercyjnych,
- założeń polityk i zakresu działań dla zaangażowanych jednostek miejskich w obszarach związanych z rozwojem PAG,
- możliwej partycypacji interesariuszy zewnętrznych (sektora prywatnego) w realizacji inwestycji publicznych.

1.5. Podstawy formalne

Prace nad Studium PAG rozpoczęto na podstawie Zarządzenia nr 713/22 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 15 kwietnia 2022 r. Tym samym Zarządzeniem powołano Komitet Sterujący, który stanowi grono osób, mających możliwość podejmowania decyzji merytorycznych w obszarze tematycznym Studium PAG.

Zarządzeniem Prezydenta powołano także zespół roboczy, w którego skład wchodzi projektanci i eksperci z Biura Rozwoju Gdańska i Biura Architekta Miasta Gdańska wraz z zaproszonymi do współpracy osobami, w tym gronem ekspertów zewnętrznych, którzy wspierają merytorycznie prace zespołu.

2 Partycypacja społeczna - I etap

2.1. Założenia procesu partycypacyjnego

Podejmując prace nad Studium PAG szczególną uwagę zwracano na zaangażowanie możliwie szerokiego grona interesariuszy, reprezentujących odmienne role, interesy i kompetencje. Istotny element stanowiło umożliwienie mieszkańcom obszaru PAG i okolic aktywnego, kreatywnego udziału w procesie projektowym.

Cykl spotkań z interesariuszami to element budowania kapitału społecznego w duchu idei współtworzenia (ang. co-creation) i współrządzenia (ang. local governance). Wypracowanie kompromisu w zakresie rozwiązań przestrzennych wymaga woli współdziałania i zaangażowania zarówno podmiotów administracji publicznej jak i partnerów społecznych, w tym zwłaszcza społeczności lokalnej. W ramach pierwszego etapu procesu partycypacyjnego zorganizowano: spotkania otwarte o charakterze informacyjnym, spotkania ukierunkowane dla danych grup interesariuszy oraz wspólne, otwarte warsztaty.

Rodzaj spotkania	Liczba uczestniczek i uczestników	Data
seminarium inauguracyjne	80 osób	kwiecień - 2022
3 spotkania eksperckie	10 osób	kwiecień - czerwiec 2022
spotkanie z zarządcami infrastruktury	15 osób	maj 2022
spotkanie z inwestorami i deweloperami	40 osób	maj 2022
2 spotkania z przedstawicielami rad dzielnic	15 osób	kwiecień - czerwiec 2022
warsztaty otwarte	80 osób	czerwiec 2022

Spotkania odbywały się w dostępnych salach podmiotów sektora publicznego, w tym:

- Klub Żak al. Grunwaldzka 195/197,
- IX LO w Gdańsku płk. Wilka-Krzyżanowskiego 8,
- Gdańskie Autobusy i Tramwaje ul. Jaśkowa Dolina,
- Biuro Architekta Miasta ul. Wały Jagiellońskie 1 (Wozownia).

Równolegle do spotkań z udziałem mieszkańców i przedstawicieli grup interesariuszy odbywały się spotkania zespołu roboczego (6 spotkań) i komitetu sterującego (1 spotkanie).

2.2. Identyfikacja interesariuszy

Wstępny etap procesu partycypacji w ramach studium rozpoczęto od wstępnej identyfikacji interesariuszy, z którymi następnie prowadzono dalszy dialog. Wyodrębnione grupy interesariuszy to:



SEKTOR PUBLICZNY (władztwo i decyzje planistyczne oraz strategiczne)

- Prezydent Miasta Gdańska wraz z zastępcami
- Radni Miejscy
- dyrektorzy jednostek budżetowych (BRG, BAM, DRMG)
- zarządcy sieci infrastruktury (GIWK, SAUR NEPTUN, GPEC)
- organy i instytucje uczestniczące w procesach planistycznych, min.: Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków, Gdańskie Wody)
- zarządy spółek transportowych (ZTM, SKM, PKM, PKP)



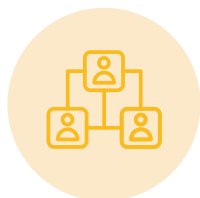
SPOŁECZNOŚĆ LOKALNA (jakość i środowisko życia)

- mieszkańcy PAG i okolic
- ogół mieszkańców Gdańska (m.in. klienci centrów handlowych, studenci, pracownicy biurowi)
- Rady Dzielnic (przedstawiciele mieszkańców) Oliwa, Przymorze Małe, Strzyża, Wrzeszcz Górny, Aniołki oraz uwzględniono dzielnice o bardzo silnym powiązaniu z PAG – Wrzeszcz Dolny, Zaspą Młyniec, VII Dwór.



SEKTOR PRYWATNY (zdolność inwestycyjna)

- właściciele terenów i ich przedstawiciele mający prawo do dysponowania nieruchomościami
- inwestorzy
- deweloperzy
- pracodawcy



INNE PODMIOTY (kształtowanie życia publicznego)

- organizacje pozarządowe (NGO)
- ośrodki kultury
- szkoły wyższe (Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Wychowania Fizycznego)
- inne podmioty związane z edukacją publiczną i prywatną

Rys. 4. Główne grupy interesariuszy procesu projektowego. Źródło: opracowanie BAM.

3 Spotkanie inauguracyjne

Seminarium inauguracyjne prace nad PAG zostało zorganizowane przez Biuro Architekta Miasta Gdańska w ścisłej współpracy z Biurem Rozwoju Gdańska. Celem seminarium było zapoznanie interesariuszy z celem przystąpienia do Studium PAG i wstępne zaprezentowanie uwarunkowań przestrzennych i prawnych.

Zebranych gości przywitał Piotr Grzelak - zastępca Prezydenta Gdańska do spraw zrównoważonego rozwoju i inwestycji. Dyskusję otworzył Architekt Miasta Piotr Lorens przedstawiając cel opracowania, ramowy harmonogram i przyjęty sposób pracy nad Studium PAG. Krótco zaprezentował



Fot. 1. Spotkanie inauguracyjne, kwiecień 2022. Fot. G. Mehring www.gdansk.pl



Fot. 2. Spotkanie inauguracyjne, kwiecień 2022. Fot. G. Mehring www.gdansk.pl



Fot. 3. Spotkanie inauguracyjne, kwiecień 2022. Fot. J. Zulewski

przykłady zrównoważonych rozwiązań przestrzennych z miast europejskich. Następnie Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska Edyta Damszel-Turek zaprezentowała wstępne uwarunkowania pracy nad tematem wyjaśniając granice w jakich opracowywane będzie Studium PAG. W części wstępnej głos zabrały także Radne Rady Miasta Gdańska Anna Gołędzinowska i Emilia Łodzińska, podkreślając, że Studium PAG, będzie istotnym elementem jaki Radni będą brali pod uwagę w dyskusjach nad przyszłymi planami miejscowymi dla tego terenu. O wyrażenie opinii mieszkańców poproszeni zostali Przewodniczący Zarządów Rad Dzielnic, które zlokalizowane są na terenie PAG.

W ramach dyskusji podkreślono, że do czasu opracowania Studium PAG zdecydowano o wstrzymaniu procedowania zmian miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Przyszłe zmiany w planach zagospodarowania przestrzennego będą mogły dotyczyć zarówno nowych inwestycji, terenów, dla których złożono wnioski o zmianę planów, ale także dla terenów, dla których aktualnie plany nie obowiązują. W ramach omawianych wątków nie wykluczono zmian Studium miasta Gdańska.

Kolejnym wnioskiem ze spotkania był postulat, aby otwarte dyskusje, wspólny dialog i konsultacje stanowiły podstawę do wypracowania porozumienia. Jednocześnie w toku prac nie należy budować narracji, w której mieszkańcy i przedstawiciele biznesu stoją po opozycyjnych stronach. Niemniej wypracowanie wspólnych wytycznych będzie wymagało kompromisu wszystkich uczestników procesu. Wizja rozwoju rejonu PAG ma być wyrazista i wskazywać jednoznaczne, pożądane kierunki zmian przestrzennych, tak aby stanowiła wytyczną do sporządzania dokumentów planistycznych. Kwestie zieleni stanowią złożone wyzwanie: z jednej strony jako zieleń pełniącą rolę terenów dostępnych publicznie, rekreacyjnych, dalej jako zieleń zapewniająca realizację idei równoważenia rozwoju np. retencja, regulacja temperatury, przez kwestie wpływu zieleni na psychikę, ale także oczekiwań mieszkańców i możliwości realizacyjnych. Miasto rozwija się dzięki inwestycjom i biznesowi, przy czym biznes nie rozwinie się bez mieszkańców miasta, ta współpraca może gwarantować obustronne korzyści.

GDAŃSKIE WARSZTATY
PROJEKTOWE

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ



GDAŃSK

SEMINARIUM INAUGURACYJNE
27 KWIETNIA 2022, godz. 12.00

Program spotkania:

- 1 WSTĘP** – znaczenie Pasma Alei Grunwaldzkiej dla Gdańska i Trójmiasta **15'**
Piotr Grzelak Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska
- 2 WPROWADZENIE** – wymiar urbanistyczny i architektoniczny Pasma Alei Grunwaldzkiej **30'**
Piotr Lorens Architekt Miasta Gdańska
- 3 DIAGNOZA** – identyfikacja interesariuszy, analizy przepływów **30'**
Edyta Damszel-Turek Dyrektor Biura Rozwoju Gdańska
- 4 DYSKUSJA MODEROWANA** – Radni miasta i grono interesariuszy **60'**
Przemek Kluz Moderator
- 5 PODSUMOWANIE DYSKUSJI** – przedstawienie planu pracy nad Studium **10'**
Piotr Lorens Architekt Miasta Gdańska
- 6 ZAMKNIĘCIE CZĘŚCI OFICJALNEJ** – poczęstunek i rozmowy kulturalowe **30'**

Organizatorzy: BIURO ARCHITEKTA MIASTA (gdansk.pl/bam) | BIURO ROZWOJU GDAŃSKA (brg.gda.pl)



Rys. 5. Plakat informujący o spotkaniu inauguracyjnym. Źródło: opracowanie BAM

4 Spotkanie z inwestorami

W spotkaniu z inwestorami wzięli udział właściciele terenów z obszaru PAG oraz przedstawiciele osób prawnych, które składały wnioski o zmianę zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z obszaru PAG.

W ramach dyskusji odnotowano następujące propozycje i wnioski zainteresowanych podmiotów:

- BIMET-Tenneco-Federal Mogul, jeden z nielicznych już podmiotów o profilu produkcyjnym w tym obszarze, chce utrzymać produkcję w obecnym miejscu oraz planuje rozbudowę zakładu wzdłuż linii kolejowej.
- Telewizja Polska planuje nową siedzibę od strony ul. Opackiej oraz stara się o dodanie funkcji mieszkaniowej i zwiększenie intensywności zabudowy na obecnie zajmowanych terenach. Spółka poczyniła wstępne uzgodnienia z PWKZ odnośnie wysokości zabudowy.
- HOSSA Garnizon nie planuje składać wniosków o zamianę zapisów MPZP, ale zwraca uwagę, że obecnie otaczający Garnizon układ komunikacyjny (w formie korytarzy transportowych) znacząco utrudnia lokalne powiązania z najbliższą okolicą i izoluje kompleks Garnizonu od pozostałej części Wrzeszcza.
- Przedstawiciel zarządcy obiektu HALA OLIVIA zwrócił uwagę na problem obsługi imprez masowych w zakresie transportu zbiorowego i zbyt małej liczby miejsc parkingowych.
- W przypadku CTO wybudowane obiekty biurowe i badawcze borykają się niedogodnym dostępem, jako że obowiązujący zapis MPZP o skomunikowaniu ich od strony Nowej Abrahama nie został nadal zrealizowany w formie inwestycji.
- Spółka CITY MEBLE prowadzi intensywne prace nad nowym zagospodarowaniem terenu w dzielnicy Strzyża. W ramach ich projektu pod nazwą ONYX planuje się realizację łącznika Zaspas-Strzyża-Wrzeszcz w formie kładki nad torami kolejowymi i ma poczynione wstępne uzgodnienia z PKP.
- TORUS wnioskuję o zmiany w Studium przy ulicy Droszyńskiego, gdzie miałyby powstać nowe biurowce, wchodzący w kolizję z tzw. Drogą Czerwoną, której rezerwa terenowa ma wpływ na wszystkie inwestycje planowane i realizowane w jej otoczeniu.



Fot. 4. Spotkanie z inwestorami, maj 2022. Fot. J. Zulewski

- IDEA INVEST złożyła wniosek o zmianę MPZP na funkcję mieszkaniową i planuje rewaloryzację obiektu. W przyszłości zauważana jest potrzeba przebudowy skrzyżowania alei Grunwaldzkiej z ul. Pomorską wraz ze zmianą sposobu kształtowania najbliższej zabudowy.
- ADRENT wnioskuje o zmianę w planie i zgodę na budowę dominanty kubaturowej na skrzyżowaniu al. Grunwaldzkiej i ul. Jaškowa Dolina oraz zabudowę powyżej 55 m.
- CH FAMILIA (ten sam właściciel co OBC) wnioskuje o zmianę MPZP na funkcję mieszkaniową i wyższą zabudowę. W odczuciu tego inwestora zasadnym jest domknięcie urbanistyczne skrzyżowania al. Grunwaldzkiej z ul. Kołobrzeską.
- OPERA BAŁTYCKA planuje budowę nowego budynku opery jako nowoczesnej i przyjaznej mieszkańcom placówki kultury w szerokim rozumieniu. Obecny budynek jest mocno zdegradowany. Wstępne założenia zakładają nowy obiekt opery w tym samym miejscu z powiększeniem terenu o działkę przy ul. Tubadurów. Wnioskowana zabudowa jest do wysokości 35 m.

Z ogólnej dyskusji wyniknęło, że zagospodarowanie publicznie dostępne od al. Grunwaldzkiej na osi Park Oliwski - tory PKP poprzez staw retencyjny powinno być zaprojektowane, zrealizowane i utrzymywane jako zielone tereny rekreacyjne.

Na zakończenie spotkania poproszono uczestników o podesłanie szerszej informacji na temat przyszłych zamierzeń inwestycyjnych, również w formie wniosków nieformalnych, które zostaną wykorzystane do dalszych prac. Organizatorzy spotkania przekazali również zaproszenie do udziału w warsztatach zaplanowanych na czerwiec.

5 Spotkanie z przedstawicielami rad dzielnic

W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele dzielnicy Aniołki, Wrzeszcz Górny oraz Strzyża.

- Radni Aniołek w szczególności wskazywali na teren w okolicy Opery Bałtyckiej i przystanku SKM Politechnika, który wymaga uporządkowania oraz zaprojektowania nowych, przyjaznych i użytecznych przestrzeni publicznych, m.in. w postaci deptaku, wprowadzenia nowych usług i nowej zieleni. Nowe usługi w tej okolicy mogą rozszerzać ofertę kulturalną w dzielnicy i być zlokalizowane wokół węzła transportowego (idea TOD, czyli transit oriented development). Bardzo ważne dla dzielnicy Aniołki jest również poszukiwanie połączeń poprzecznych przez al. Zwycięstwa oraz tory kolejowe.
- W odczuciu radnych dzielnicy Strzyża bardzo istotne jest, aby nowa zabudowa nie tworzyła podziałów i barier w przestrzeni publicznej (tj. inwestycje bez ogrodzeń) oraz tworzyła nowe przestrzenie publiczne o charakterze ogólnodostępnym. Dla dzielnicy ważne jest również zagospodarowanie placu Piłsudskiego, który powinien zostać zazieleniony, a obecny tam szalet powinien ulec rozbiórce. Strzyża jest dzielnicą bardzo dobrze skomunikowaną, niemniej odczuwa się brak bezpośredniego dojścia do przystanku PKM/SKM oraz połączenia tramwajowego z Zaspą poprzez ul. Braci Lewoniewskich. Radni dzielnicy co do zasady nie są przeciwni wysokiej zabudowie i podkreślają, że salony samochodowe nie są właściwe dla tworzenia śródmiejskiego charakteru dzielnicy.
- Przedstawiciele dzielnicy Wrzeszcz Górny wskazali na problem skrzyżowania z ul. Miszewskiego i postulowali połączenie tramwajowe al. Grunwaldzkiej do placu Komorowskiego we Wrzeszczu Dolnym oraz utworzenie przystanku SKM przy ul. Miszewskiego. Radni wyrazili również poparcie dla tramwaju w ulicy Klonowej. Dla dzielnicy ważne są przejścia piesze przez al. Grunwaldzką oraz rewaloryzacja deptaka w ciągu ul. Czarnieckiego wraz z jego przedłużeniem do parku Uphagena. Przestrzenie publiczne powinny być otoczone zielenią i tworzyć sieć połączeń w formie korytarzy dla pieszych. Radni Wrzeszcza Górnego są zadowoleni całkowicie niewykorzystanym potencjałem parku Jaśkowej Doliny oraz 'wysepki'. W zakresie nowej zabudowy widzą możliwość zabudowy Manhattanu do wysokości 55 m pod warunkiem zapewnienia całodobowej dostępności przestrzeni publicznych w parterze i zadbanie o nietworzenie barier w okolicy w postaci skarp, płotów czy dróg serwisowych. Przy przebudowie Manhattanu należy rozważyć odtworzenie zabudowy pierzejowej na odcinku

łączącym ul. Partyzantów z Jaśkową Doliną. W odczuciu radnych nowa zabudowa powinna powstać również przy parku de Gaulle'a, której celem będzie uzupełnienie braków w obecnej pierzei od strony alei Grunwaldzkiej. Dodatkowe kwestie problemowe podniesione przez przedstawicieli dzielnicy to zaniedbane parkingi, m.in. przy ul. Partyzantów oraz skrzyżowanie al. Grunwaldzkiej z al. Żołnierzy Wyklętych, które powinno być całkowicie przeprojektowane i przebudowane.



Fot. 5. Spotkanie z inwestorami, maj 2022. Fot. Biuro Architekta Miasta

W ramach ogólnej dyskusji poruszono dodatkowo zagadnienie zróżnicowania skali urbanistycznej w paśmie al. Grunwaldzkiej. Pojawił się głos w dyskusji, aby przy opracowywaniu nowych miejscowych planów zagospodarowania zawierać wskaźnik najniższej możliwej zabudowy, aby unikać zabudowy o charakterze podmiejskiej, parterowej w postaci salonów kafelek czy salonów samochodowych.

6 Spotkanie z zarządcami infrastruktury

W spotkaniu z gestorami sieci wzięli udział przedstawiciele Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska (DRMG), Gdańskiej Infrastruktury Wodno-Kanalizacyjnej (GIWK), Polska Spółka Gazownicza (PSG), Gdańskich Wód (GW), Saur Neptun Gdańsk (SNG), Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej (GPEC) i Energi. W ramach prowadzonej dyskusji wymieniono się informacjami dotyczącymi zamierzeń inwestycyjnych i stanu obecnej infrastruktury.

- **DRMG** poinformowało, że w opracowaniu jest dokumentacja Studium techniczno – ekonomiczno – transportowe (STES) dla Nowej Abrahama i nie prowadzą innego znaczącego procesu projektowego i inwestycyjnego w obszarze PAG.
- **GIWK** wskazał na konieczność przebudowy systemu sieci wodnokanalizacyjnych wraz ze zmianami układu drogowego oraz na ograniczenia obecnego kolektora kanalizacyjnego w okolicy OBC. W ostatnim czasie została poszerzona Główna Magistrala Wodna do Φ 600. W dyskusji wybrzmiał głos, że Studium PAG powinno wprowadzić takie warunki inwestycyjne, które wymuszają na inwestorach stosowanie nowoczesnych rozwiązań.
- **PSG sp. z o.o.** obsługuje całe pasmo za pomocą gazociągu, w tym pasmo od Sopotu do Strzyży zostało zmodernizowane, a na odcinku od Strzyży do Opery stan infrastruktury jest na bieżąco monitorowany. Jeżeli nowe inwestycje wymagają zwiększenia przekroju lub rozbudowy sieci to wydawane są szczegółowe warunki techniczne. Po realizacji i odbiorze z PSG nowy fragment sieci jest włączany w system ogólny.
- **SNG** zapewnia, że obecna wydolność i przepustowość infrastruktury kanalizacyjnej jest w pełni wystarczająca i sprawna. Kolejne inwestycje są podstawą do każdorazowego uzgodnienia i dostosowania. W trakcie pracy nad wariantami rozwoju PAG istnieje możliwość wystąpienia do spółki o warunki techniczne dla założonej intensywności zabudowy.
- **GPEC** przekazał mapę swojego systemu grzewczego w obszarze PAG i wyraził zainteresowanie nad dalszymi rozmowami odnośnie nowych innowacyjnych rozwiązań.
- **GW** wskazały, że obszar PAG znajduje się w strefie problematycznej, z dużą liczbą obszarów, gdzie mogą wystąpić potencjalne podtopienia i wylewy. Kilka lat temu został zmieniony paradygmat

projektowy i generalnie całość wody opadowej jest zagospodarowywana powierzchniowo (na terenie, spusty do kanalizacji deszczowej mają funkcję jedynie awaryjno-przelewową). Dlatego też GW nie planuje żadnych rozbudów sieci kanalizacji deszczowej podziemnej. W planach Gdańskich Wód jest odciążenie potoku Granicznego (współpraca z Sopotem) oraz odtworzenie kompleksu stawów retencyjnych przy Dworach Oliwskich (Dolina Ewy i Dolina Radości) dla zatrzymania wody opadowej z TPK i okolic. W rejonie GPW projektowany jest kanał ulgi dla potoku Królewskiego, którego część znajduje się obecnie w rurze pod Bohaterów Getta.

- **ENERGA** musi zapoznać się z planami, aby ustalić maksymalne dociążenie sieci EN przy obecnej transmisji.

7 Warsztaty „Jaka przyszłość okolic alei Grunwaldzkiej?”

7.1. Uczestnicy, termin i miejsce

Uwzględniając kwestie dostępności dla różnorodnych grup interesariuszy i interesariuszek warsztaty zaplanowano w budynku usytuowanym w obszarze Pasma alei Grunwaldzkiej. Odbyły się w IX Liceum Ogólnokształcącym im. Krzysztofa Kolbergera w Gdańsku Strzyży, 23 czerwca 2022 roku w godzinach 16.00-20.00. Warsztaty promowane były w mediach społecznościowych, poprzez mailing zgłoszonych grup interesariuszy oraz przez kanały komunikacyjne Rad Dzielnic znajdujących się na tym obszarze. Uczestników proszono o uprzednią rejestrację. W warsztatach wzięło udział ok. 120 osób w tym ok. 20 osób z zespołów Biura Rozwoju Gdańska i Biura Architekta Miasta Gdańska.



Fot. 6. Warsztaty otwarte, czerwiec 2022. Fot. J.Zulewski



**GDAŃSKIE WARSZTATY
PROJEKTOWE**

Prezydent Miasta Gdańska zaprasza do wspólnej pracy projektowej
nad Studium pasma alei Grunwaldzkiej.

JAKA PRZYSZŁOŚĆ OKOLIC ALEI GRUNWALDZKIEJ?

TEMATY:
przestrzeń publiczna
zieleń i woda
transport zbiorowy
nowa zabudowa

WARSZTATY PROJEKTOWE

23 CZERWCA 2022 GODZ. 16:00 - 19:00
STRZYŻA, UL WILKA-KRZYŻANOWSKIEGO 6-8, SALA GIMNASTYCZNA

zapisz się: gwp@gdansk.gda.pl
zgłoszenia przyjmujemy do 20.06.2022r.

 gdansk.pl/bam  [@ArchitektMiastaGdanska](https://www.facebook.com/ArchitektMiastaGdanska)

Rys. 6. Plakat informujący o spotkaniu warsztatach „Jaka przyszłość okolic alei Grunwaldzkiej?”. Źródło: opracowanie BAM

7.2. Agenda warsztatów

Warsztaty przeprowadzone zostały według następującej agendy:

1. Przywitanie, przedstawienie celu i planu warsztatów – 5 min (moderator)
2. Założenia Studium PAG – 10 min (Piotr Lorens - Architekt Miasta, Edyta Damszel- Turek - dyrektor BRG)
3. Wstęp do metody warsztatowej World Cafe/Three Horizons – 10 min (moderator)
4. Praca warsztatowa przy stolikach tematycznych – ok. 120 min = 4*25 min +5 min zmiana (moderatorzy)
 - Przestrzeń publiczna (moderacja Karina Rembiewska)
 - Zieleń i woda (moderacja Paulina Borysewicz)
 - Transport publiczny (moderacja Wojciech Lemański)
 - Nowa zabudowa (moderacja Barbara Zgórska)
5. Podsumowanie prac stolików na planszach Trzech Horyzontów – 40 min (moderatorzy)
6. Dyskusja podsumowująca na forum – 30 min (moderator)
7. Zakończenie warsztatów

Warsztaty moderował Przemysław Kluz.

7.3. Koncepcja i forma warsztatów

7.3.1. Koncepcja

Wyłoniono cztery główne wartości, wokół których zbudowano metodologię:

- różnorodność perspektyw interesariuszy PAG,
- lokalność podobszarów PAG,
- aktualne zasoby i wyzwania (dobór tematyczny),
- zarządzanie zmianą z wykorzystaniem dostępnych zasobów i wiedzy.

Warsztaty stanowiły platformę dialogu dla **reprezentantów różnych grup interesariuszy** z terenu PAG. Wspólna rozmowa i praca pozwoliła wzajemne wysłuchanie się osób uczestniczących w procesie, a mających różne doświadczenia i perspektywy wynikające z przynależności do odmiennych grup interesu, jak również podzielenie się swoimi oczekiwaniami i potrzebami, a także wypracowywanie wspólnych rozwiązań dla aktualnych wyzwań.

Ważnym wątkiem uwypuklonym podczas wcześniejszych spotkań stało się uwzględnienie **specyfiki lokalnych społeczności** w ramach całościowej analizy obszaru Pasma Alei Grunwaldzkiej - zarówno w kontekście urbanistycznym, historycznym, gospodarczym, ale przede wszystkim społecznym. Na warsztaty zaproszono osoby z lokalnych Rad Dzielnic – z Aniołek, Wrzeszcza Górnego, Strzyży, Przymorza Małego i Oliwy.

Biorąc pod uwagę zgłaszane postulaty, zarówno przez mieszkańców, aktywistów, ale również inwestorów i przedstawicieli instytucji wyodrębniono cztery grupy zagadnień, które wydają się skupiać najważniejsze zasoby i wyzwania wszystkich podobszarów Pasma Alei Grunwaldzkiej. Zagadnienia te stały się tematami pracy stolików podczas warsztatów.

Były to:

- Przestrzeń publiczna,
- Woda i zieleni,
- Transport publiczny,
- Nowa zabudowa.

Zarówno interesariusze procesu, jak i władze miasta przystępując do opracowania PAG zdawały sobie sprawę ze znaczenia tego obszaru dla rozwoju Miasta Gdańska. Dynamiczne zmiany ostatnich lat w sferze społecznej i gospodarczej uświadamiają potrzebę ukierunkowania i elastyczności w dostosowaniu tkanki miejskiej do szybko zmieniającej się sytuacji i kryzysów (np. Covid-19, czy kryzys uchodźczy). Prace strategiczne w tym kontekście wymagają wzięcia pod uwagę różnych scenariuszy rozwojowych miasta. W procesie tym kluczowym okazuje się sprawne identyfikowanie pojawiających się trendów i uwzględnianie ich w politykach miejskich i dokumentach strategicznych. Jednym z zadań postawionych przed osobami uczestniczącymi w warsztatach było odnalezienie zarówno negatywnych jak i pozytywnych trendów świadczących o czekających Gdańsk zmianach i odpowiedzenie na pytanie w jaki sposób osłabić te pierwsze i wzmocnić drugie. **To prowadzi do jednego z ważniejszych pytań – jak zarządzać zmianą z wykorzystaniem dostępnych zasobów (w tym kapitału społecznego) i wiedzy.**

7.3.2. Forma

Przyjęta forma warsztatów czerpała z dwóch narzędzi konsultacyjnych – formuły „World Cafe” i koncepcji „Three Horizons”. „World Cafe” pozwala na uwzględnienie różnorodności interesariuszy i oddanie głosu jak najszerszej rzeszy uczestników i uczestniczek. Jednocześnie uwzględnia pracę w jednym zakresie tematycznym przez wiele grup przynależących do innych obszarów/dzielnicy PAG. Druga z metod, nazywana „Three Horizons”, daje możliwość analizy zasobów i wyzwań przez pryzmat trzech horyzontów – sytuacji aktualnej (horyzont 1 - H1), zakładanych celów w przyszłości (horyzont 3 - H3) i sposobu przejścia z dzisiaj do przyszłości – czyli tranzycji (horyzont 2 - H2). Obie metody stały się kanwą planu warsztatów, które dzieliły się na dwie części: pracę przy stolikach tematycznych i podsumowanie moderatorów na forum w ramach planowania w wymiarze trzech horyzontów.

7.3.3. Stoliki tematyczne

Pierwsza część warsztatów odbywała się w czterech stolikach tematycznych. W każdej grupie dyskusja prowadzona była przez doświadczonych moderatorów/ki

- Przestrzeń publiczna (Karina Rembiewska),
- Zieleni i woda (Paulina Borysewicz),
- Transport publiczny (Wojciech Lemański),
- Nowa zabudowa (Barbara Zgórska).

Uwzględniając mozaikę społeczności lokalnych i specyfikę uwarunkowań obszar PAG podzielono na 5 podobszarów: Aniołki, Wrzeszcz Górny, Oliwę, Strzyżę i Przymorze Małe. Natomiast różna liczba osób uczestniczących w warsztatach i reprezentujących dzielnice PAG, oraz względy funkcjonalne doprowadziły do podzielenia mieszkańców na cztery grupy (ok. 20-25 osób): 1. Aniołki, 2. Wrzeszcz Górny, 3. Oliwa, 4. Strzyża i Przymorze Małe. Ostatecznie praca warsztatowa odbywała się w czterech obszarach tematycznych w sesjach po 25 minut. Przeprowadzono cztery sesje, dzięki czemu każda grupa przynależna podobszarowi PAG wzięła udział w dyskusji w każdym stoliku tematycznym. Każda z osób moderujących prowadząca dyskusję przy swoim stoliku, starała się

zapewnić równy dostęp do wolnej wypowiedzi wszystkim osobom uczestniczącym oraz dbała o odpowiednią dynamikę pracy grupy. Po 25 minutowej sesji, grupy uczestników i uczestniczek zmieniały obszar tematyczny przenosząc się do innego stolika. Przy każdym stoliku moderator lub moderatorka posługiwali się tabelą z pytaniami dla każdej z dzielnic i mapą, na której zaznaczano omawiane pomysły, zasoby i wyzwania. Moderatorzy w trakcie trwania każdej z sesji starali się wspólnie z uczestnikami i uczestniczkami odpowiedzieć na następujące pytania uwzględniające trzy horyzonty:

1. (H1) Jak wygląda dzisiejsza sytuacja w Twoim obszarze w ramach? Co działa? Co jest potencjałem? Dlaczego?
2. (H1) Co nie działa i powinno być zlikwidowane? Dlaczego?
3. (H3) Jakie zmiany na dobre i złe Państwo obserwują? Jakie rzeczy najbardziej nas zajmują, niepokoją, dają nadzieję, które wiążą się ze obserwowaną zmianą? (szanse - zagrożenie)
4. (H3) Jak powinna wyglądać przyszłość w Państwa obszarze? (wizja przyszłości – w szczegółach)



Fot. 7. Warsztaty otwarte, czerwiec 2022. Fot. J. Zulewski

5. (H2) Do jakich zmian powinno dojść, aby osiągnąć idealną przyszłość?

Po przeprowadzeniu wszystkich sesji przy stolikach tematycznych moderatorzy i moderatorki podsumowali pracę każdego ze stolików umieszczając wyniki prac z mieszkańcami i mieszkankami na trzech tablicach przypisane horyzontom – sytuacji aktualnej (H1), przyszłości (H3) i procesu transformacji (H2). Podsumowanie miało równocześnie na celu wskazanie pól wspólnych dla dzielnic/podobszarów, a także elementów indywidualnych, różniących dzielnice. Podsumowanie zakończyło się dyskusją na forum w której uczestnicy i uczestniczki wnosili ostatnie postulaty i komentowali wyniki warsztatów.



Fot. 8. Warsztaty otwarte, czerwiec 2022. Fot. J. Zulewski

7.4. Przyszłość Pasma alei Grunwaldzkiej z perspektywy interesariuszy i interesariuszek w czterech wymiarach tematycznych.

7.4.1. Przestrzeń publiczna

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) - atuty: bliskość zieleni, proces uspokojenia ruchu.

Jednym z tematów prac w grupach była przestrzeń publiczna. W trakcie rozmów pojawiło się wiele uwag i postulatów wspólnych dla wszystkich podobszarów PAG, ale również kwestii specyficznych dla omawianych dzielnic. Wszyscy uczestnicy i uczestniczki wspólnie podkreślali fakt, iż bliskość zieleni i założenia parkowe są ogromnym walorem przestrzeni publicznej obszaru PAG. Wyróżniono między innymi zabytkowe parki: Park Oliwski, Park Jaśkowej Doliny, Park Steffensów. Doceniano również remonty ulic z elementami uspokojenia ruchu i wprowadzaną zielenią, w szczególności zielenią wysoką (drzewa).

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) - słabości: brak połączeń poprzecznych dla pieszych, presja samochodów, brak usług kulturalnych.

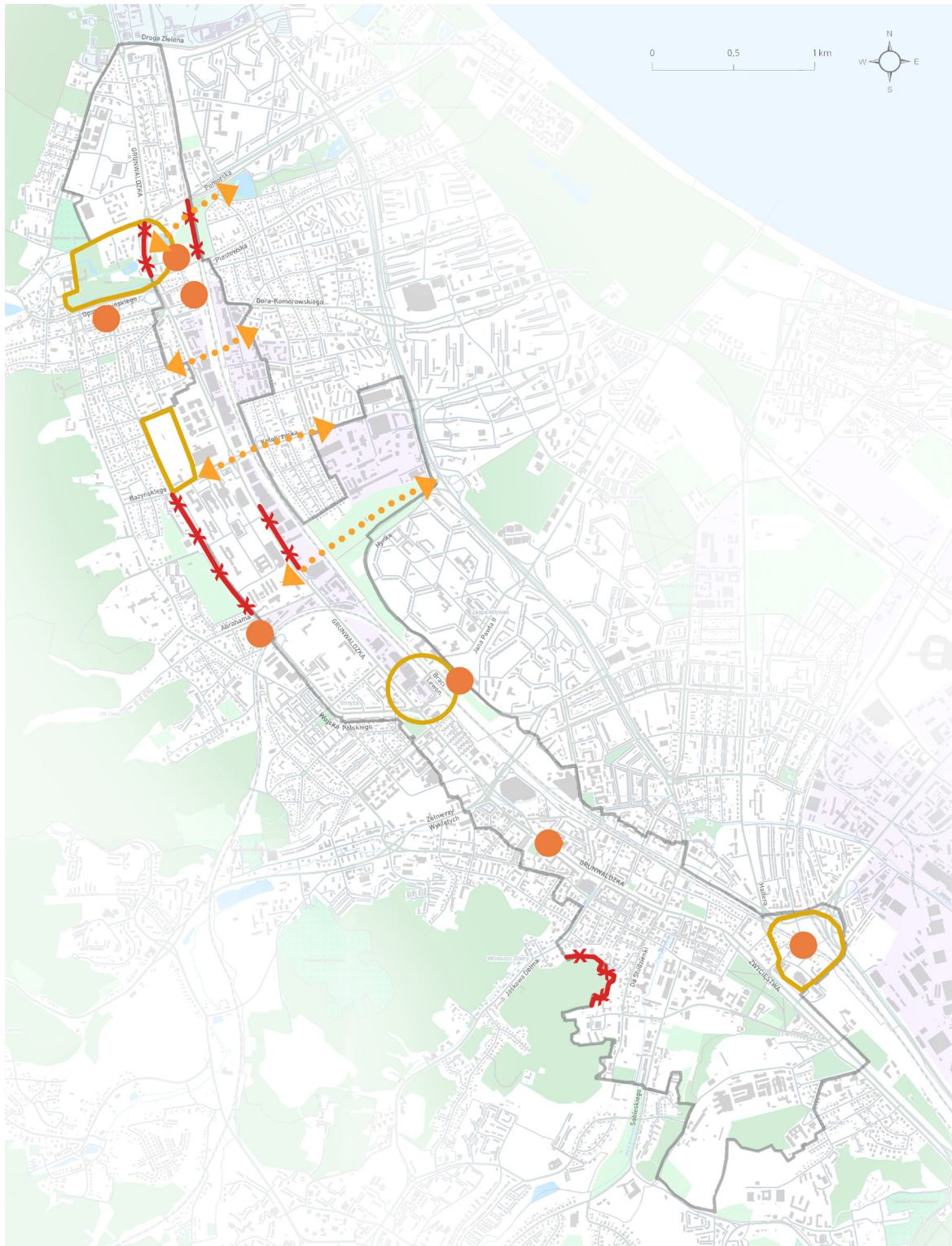
Podczas dyskusji wskazano również słabość aktualnej przestrzeni publicznej w PAG. Niedostatkiem okazał się brak połączeń poprzecznych dla pieszych przez tory kolejowe i aleję Grunwaldzką, wydłużającym znacznie drogę pieszych i mających konsekwencję w zwiększonym ruchu samochodów. Pozytywnym wyjątkiem wskazanym przez osoby uczestniczące był Wrzeszcz Dolny w którym zlokalizowane są historyczne przejścia pod torami. Zauważono negatywne czynniki jak rosnąca liczba samochodów i postępującą degradację przestrzeni publicznej spowodowaną niewłaściwym parkowaniem na chodnikach i zieleni oraz powszechne zajmowanie każdego niewygrozonego terenu przez samochody. We wszystkich dzielnicach zwracano uwagę również na deficyty w zakresie usług kultury realizowanych przez instytucje kultury i potrzebę rozwoju w tym obszarze.






Horyzont 2 (zmiana) - tworzenie przejść poprzecznych, uspokojenie ruchu, likwidacja dzikich parkingów, wprowadzanie zieleni.

Mieszkańcy i mieszkanki kluczowej poprawy w obszarze przestrzeni publicznej upatrywali w podejmowaniu i kontynuacji działań na rzecz uspokajania ruchu i minimalizacji dzikich parkingów związanych z presją aut w przestrzeni publicznej. W opinii uczestników warsztatów sukcesywnie powinny powstawać nowe przejścia piesze przez al. Grunwaldzką oraz prowadzone być kolejne remonty i przebudowy ulic, które wprowadzają zielenią w przestrzeń publiczną.

Horyzont 3 (przyszłość) - al. Grunwaldzka ulicą śródmiejską, przejścia poprzeczne, atraktory kulturalne i usługowe.

Obraz przyszłości przestrzeni publicznej PAG według osób uczestniczących zawiera kilka kluczowych elementów. Jednym z nich jest nowy charakter al. Grunwaldzkiej, która z ulicy z przelotowo-tranzytowej powinna stać ulicą o charakterze śródmiejskim. Podkreślano „aby al. Grunwaldzka była aleją” podnosząc postulat przywrócenia drzew w jej przebiegu. Kolejnym kluczowym ogniwem pożądanej przyszłości jest umiejscowienie licznych przejść poprzecznych przez tory i aleję, które są istotną infrastrukturalną barierą. Dzięki nim ruch pieszych i rowerzystów będzie płynny, a ulica stanie się bardziej „ożywiona” i dostępna dla mieszkańców. Wysoką jakość życia mieszkańców PAG uczestnicy upatrywali również w zminimalizowaniu w przyszłości hałasu na al. Grunwaldzkiej. Według uczestników ważne jest, aby w okolicy al. Grunwaldzkiej powstały w przyszłości nowe atraktory kulturalne oraz nowe inwestycje mieszkalno-usługowe, przyciągające mieszkańców i kreujące nowe usługi,



- | | | |
|--|--|--|
|  Pasma Alei Grunwaldzkiej (PAG) |  Oczekiwane wzmocnienie połączeń poprzecznych |  Istotne ośrodki z potencjałem rozwoju funkcji kulturowych, społecznych i rekreacyjnych |
|  Miejsca o największym potencjale wykształcenia przestrzeni publicznych |  Zidentyfikowane bariery przestrzenne | |

Rys. 7. Warsztat - temat „Przestrzeń publiczna”. Źródło: opracowanie BAM

również w przestrzeni publicznej. Mieszkańcy wskazywali na potrzebę powstania instytucji kultury w Oliwie i Wrzeszczu oraz postulowali przebudowę otoczenia SKM Politechnika w dzielnicy Aniołki w swoisty „hub kulturalno-transportowy”. Wśród postulatów uczestników warsztatów znalazło się również odtworzenie rynku we Wrzeszczu oraz realizacja lokalnego centrum w dzielnicy Strzyża. Wymieniono również kwestie odkrycia stawów i cieków wodnych we Wrzeszczu i Oliwie oraz połączenie Strzyży z Zaspą przez zmiany w okolicach wiaduktu w ciągu ul. Braci Lewoniewskich.

Horyzont 3 (przyszłość) - wysoka jakość zieleni w otwartych przestrzeniach publicznych połączonych w korytarze dla pieszych.

Zasadniczym punktem w dyskusji na temat przyszłości PAG stał się temat wysokiej jakości zieleni w już istniejących przestrzeniach publicznych, w tym parkach i skwerach. Zwracano uwagę, że podnoszenie jakości zieleni w analizowanym obszarze jest ważniejsze od tworzenia nowych przestrzeni zielonych. W wizji znalazły się zadbane parki i zabytkowa zieleń ze starodrzewem oraz funkcjonalne i schludne elementy małej architektury w przestrzeniach publicznych (skwery itp.). Wizję przestrzeni dostępnych dla mieszkańców dopełniały połączenia między nimi w formie systemów ciągów i korytarzy dla pieszych. Nieodzownym elementem pożądanej przyszłości stała się również otwarta przestrzeń przy instytucjach, bez barier komunikacyjnych (m.in. likwidacja płotu przy UG).

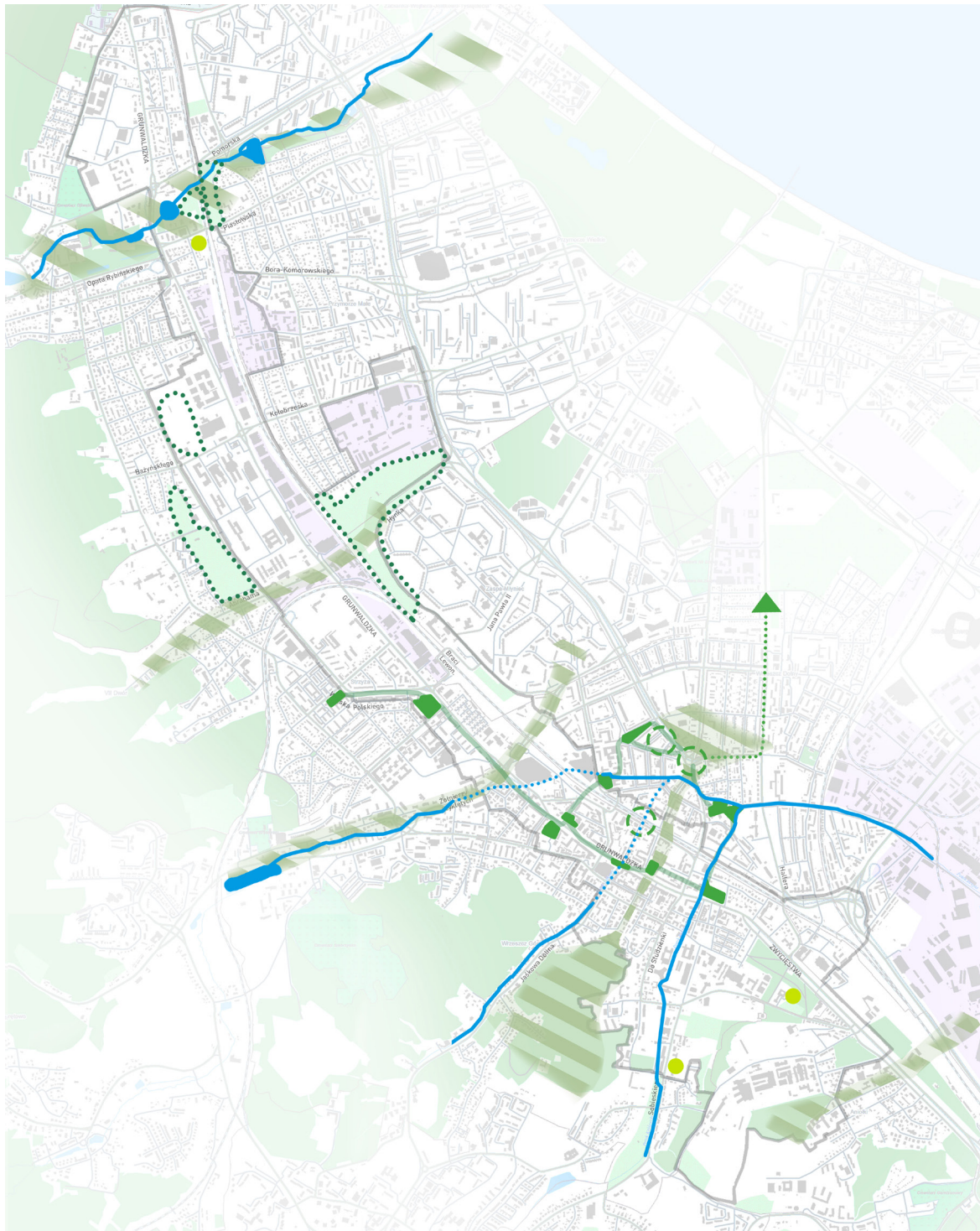
7.4.2. Zieleń i woda











Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – atuty: ciąg przestrzeni z dostępem do rezerwuarów zieleni, istniejące ciek i zbiorniki wodne.

Tematem powiązany silnie z przestrzenią publiczną była „zielen i woda”. W pracach warsztatowych interesariusze wszystkich dzielnic zwracali uwagę, że PAG traktowany przez mieszkańców jest komplementarnie (od Bramy Oliwskiej do Sopotu) choć z podkreśleniem różnorodnego charakteru funkcjonalnego i formalnego. Ważnym atutem całego pasma jest dostęp do dużych obszarów zieleni w tym np. Parku Jaśkowa Dolina, Podleśnej Polany czy Parku Oliwskiego, a także wykorzystywanie ich jako zielonych ciągów pieszych i rowerowych. Jako potencjał wskazywano Potok Oliwski, czy pozostałości stawów przy Abrahama, ale również dostęp do Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – słabości: niewykorzystany potencjał zieleni i wody, braki infrastrukturalne lub ich niska jakość.

Aktualne słabości w kontekście zieleni i wody mieszkańcy upatrywali w przerywanych barierami ciągach zieleni (np. okolice Politechniki Gdańskiej, Park Steffensów) ograniczającej dostępność potencjalnym użytkownikom. Wymieniali również brak infrastruktury do korzystania z terenów zielonych (oświetlenie, ławki, kosze na śmieci, toalety, małe punkty gastronomiczne), połączeń pieszych i rowerowych pomiędzy wyspami zieleni, funkcjonalnej zieleni przyulicznej chłonej hałas, kurz i zanieczyszczenia. Zwracano uwagę na niewykorzystany potencjał wielości różnorodnych, ale i zaniedbanych terenów zielonych w bliskości wody. Wymieniano: brak odpowiedniego zarządzania, pielęgnacji, racjonalnego gospodarowania, dbałości, przemyślanego szeroko-kontekstowego projektowania, budowania złożonych eko-stabilnych systemów zielonych i wodnych, oraz wysokiej jakości realizacji i nadzór nad inwestycjami.



- | | | |
|---|---|--|
|  Pasma Alei Grunwaldzkiej (PAG) |  Istniejące skwery, parki, zielone place do zachowania |  ROD wymagające otwarcia/udostępnienia jako transportowe |
|  Istniejące i postulowane połączenia pomiędzy terenami zieleni urządzonej a korytarzami zieleni (niskiej, średniej i wysokiej) |  Istniejące i postulowane szerokie pasma zieleni funkcjonalnej - połączenie poprzeczne TPK z pasmem nadmorskim |  Przestrzenie publiczne wymagające rewaloryzacji zespołów/założeń zieleni, tereny zieleni rekreacyjnej |
|  Węzły komunikacyjne wymagające doposażenia w zielen |  Wprowadzenie zieleni piętowej w uciążliwe ciągi |  Potoki otwarte |
| | |  Potoki skanalizowane |

Rys. 8. Warsztat - temat „Zielen i woda”. Źródło: opracowanie BAM

Horyzont 2 (zmiana) - rewaloryzacja cieków i zbiorników wodnych, otwarcie niedostępnych terenów zielonych, wysokiej jakości zarządzanie.

Wykorzystanie dzisiejszych potencjałów dla zrealizowania wizji przyszłości wymaga według uczestników uporządkowania, systemowego zarządzania i udostępnienia istniejących terenów zielonych, „otworzenie” skanalizowanych historycznych potoków i zaniedbanych zbiorników wody. Priorytetowym jest również otwarcie terenów zielonych obecnie niedostępnych, zamkniętych (UCK, PG, UG, „RODasy”) i przestrzeni wyposażonych w zieleń przy obiektach biurowych i komercyjnych. Interesariusze podkreślali wagę łączenia terenów zielonych z zabudową usługową, wplatanie jej w nowe założenia komercyjne, otwieranie skwerów i zieleńców należących do instytucji, ale i łączenie jej z zabudową mieszkaniową. Podkreślano wagę nie tylko tworzenia odrębnych terenów zielonych, ale wplatanie jej w każdą możliwą zabudowę i założenie inwestycyjne. Dyskusja dotyczyła nie tylko tworzenia i odzyskiwania przestrzeni zielonych i bliskich wodzie, ale elementów codziennego funkcjonowania. W rozmowach stawiano silnie również kwestię jakości zarządzania i utrzymania zieleni publicznej, a także nadzoru i spójnej polityce dotyczącej sfery zieleni prywatnej o ograniczonej dostępności.

Horyzont 2 (zmiana) - dzielnicowe potencjały zieleni i wody.

Dla uczestników planowanie i projektowanie zieleni z wodą powinno odbywać się w systemie sieciowym lub co najmniej pasmowym, odmiennie niż obecnie - wyspowym. Podkreślano, że rozwój poszczególnych podobszarów/dzielnicy powinien bazować na ich potencjale i niepowtarzalności. Rozmowy przy stolikach wskazywały między innymi, iż - Aniołki są spektakularnym „magazynem zieleni”, który wymaga dopracowania w utrzymaniu, przywrócenia ciągłości dla użytkowników, udostępnienia bez barier, otwarcia fragmentów wygradzonych. Potencjałem jest również „Zielona Aleja Miasta”, którą trzeba funkcjonalnie zaprojektować i konsekwentnie zrealizować, nie zapominając o systemowej pielęgnacji i utrzymaniu. Z kolei Wrzeszcz ma ogromny potencjał usługowy, który w połączeniu z zieloną infrastrukturą może być niezwykle atrakcyjny dla użytkowników pieszych i rowerowych. Potrzebuje więcej poprzecznych połączeń zielono-wodnych, które mogą stać się wartościowymi przestrzeniami dostępnymi dla mieszkańców. Wymieniano przy tym dobre praktyki projektów komplementarnych, np. Garnizon, który jest dobrze przyjmowany zarówno przez nowych jak i starych mieszkańców dzielnicy. Ale i takie miejsca, według uczestników, wymagają dalszych połączeń w formie zielonych korytarzy z terenami za torami tramwajowymi i kolejowymi.

W dyskusji dotyczącej Strzyży upatrywano nowej jakości i impulsu rozwojowego poprzez połączenia z terenami „za torami”. Łączenie nowej tkanki miejskiej tętniącej życiem pełnej nowych usług z tradycją starej części, jej tożsamością miejsca – miejskimi rytuałami życia w zieleni ulic, ogródków, skwerów i alei. Natomiast w przypadku Oliwy mówiono o potrzebie zmiany paradygmatu planistycznego (wskaźniki zieleni) i projektowego, szczególnie we fragmencie od linii PKM do pętli tramwajowej. Wizjonerskie zaprojektowanie infrastruktury zielonej i niebieskiej na całym obszarze i konsekwentna ich realizacja – były priorytetem dla uczestników. Potencjał zieleni upatrywano w istniejących ogródkach działkowych i łączeniu ich siecią zieleni PAG.

Horyzont 3 (przyszłość) - systemy otwartych cieków i zbiorników wodnych otoczonych wysokiej jakości infrastrukturą.

Wizję przyszłości na całej długości PAG w kontekście zieleni i wody postrzegano jako zadanie strategiczne możliwe do zrealizowania w formie spójnych ciągów wód otwartych, płynących i odkrytych (obecnie skanalizowanych), potoków uzupełnionych o sieć łączących je kanałów, wielofunkcyjnych zbiorników wodnych. Wszystkie te elementy mogą tworzyć dobre warunki dla funkcji: rekreacji,

retencji, obniżenia temperatury, nawilżenia powietrza, mini biotopów dla fauny i flory miejskiej. Podczas rozmów skupiano się na cechach charakteryzujących wysoką jakość terenów zielonych - takie jak ich dostępność publiczna i wyposażenie pozwalające na godne ich użytkowanie. Zielona infrastruktura według uczestników może w przyszłości stanowić dopełnienie, wzmocnienie i uatrakcyjnienie systemu przestrzeni publicznych, stanowiąc element komplementarnego układu przestrzeni publicznej PAG. Ciągi piesze i rowerowe w zieleni, korsa, bulwary wzdłuż potoków i kanałów, zielone korytarze, łączniki między placami, skwerami zgodnie współistniejące i powszechnie używane przez mieszkańców - to wizja łącząca wszystkie dzielnice w ramach analizowanego obszaru.

7.4.3. Transport publiczny

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – atuty: dobrze rozwinięty transport publiczny i drogi rowerowe, ograniczenia ruchu samochodowego i prędkości wewnątrz dzielnic.

Rozmowy osób uczestniczących w pracach przy stoliku dotyczącym transportu publicznego skupiły się na ambiwalencji związanej z głównym ciągiem drogowym i kolejowym przecinającym PAG. Atutem jest dobra oferta przewozowa istniejącej linii kolejowej 202 (dalekobieżnej) i 250 (SKM) pozwalająca na dojazd koleją i odciążająca układ drogowy. Pozytywnie oceniana jest także linia tramwajowa i możliwość przemieszczania się dzięki niej wzdłuż PAG. Większość uczestników i uczestniczek jako potencjał postrzega drogi rowerowe wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego jako alternatywa transportowa.

Mieszkańcy wskazywali w większości, że uspokojenie ruchu na mniejszych drogach w formie „**Strefy 30**” (ograniczenie prędkości do 30km/h) oraz **strefa płatnego parkowania** to dobry sposób na poprawę bezpieczeństwa i wymuszenia rotacji samochodów przyjezdnych lub zniechęcania do wjazdu przez samochody osobowe.

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – słabości: linia kolejowa i tranzyt w ciągu drogowym jako bariera dla pieszych, mała liczba połączeń poprzecznych.

Prace przy stoliku wskazały również, że dominujący układ linearny w formie linii kolejowych i ciągu drogowego postrzegany jest również jako słabość. Zwracano uwagę na uciążliwości związane z tranzytowym charakterem ciągu drogowego al. Zwycięstwa-Grunwaldzka (w Aniołkach również Traktu Konnego). Główny ciąg drogowy jest postrzegany jako bariera, w szczególności z perspektywy pieszych. Podobne uwagi dotyczyły linii kolejowej, która podobnie jak droga stanowi barierę w przemieszczaniu się. Dla uczestników z wszystkich dzielnic zauważalny jest niewystarczająca liczba połączeń poprzecznych – zarówno w poprzek ciągu al. Zwycięstwa-Grunwaldzka, jak i ciągu linii kolejowych 202-250. Ponadto wskazywano, że dojścia do ramp SKM i przystanków kolejowych są niejednokrotnie trudno dostępne, a urządzenia dla osób z niepełnosprawnościami nie działają.

Szczegółowa analiza ograniczeń dokonana przez mieszkańców wskazywała punkty w różnych częściach dzielnic, które stanowią barierę dla ruchu pieszych. Wymieniano ogrodzenia (np. przy byłym Placu Zebrań, Politechnice), ekrany akustyczne we Wrzeszczu, a także przejścia podziemne (al. Żołnierzy Wyklętych, al. Rzeczpospolitej). Również rezerwa pod tzw. Drogę Czerwoną we Wrzeszczu postrzegana była jako bariera.

Horyzont 2 (zmiana) - miasto krótkich odległości, ograniczenie ruchu samochodowego (w szczególności tranzytu), uporządkowanie parkowania, połączenia poprzeczne.

We wszystkich dzielnicach zwracano uwagę na potrzebę wyeliminowania tranzytu lub przynajmniej ograniczenia jego uciążliwości. Ograniczenie ruchu samochodowego było jednym z najistotniejszych oczekiwań. Kolejnym oczekiwaniem łączącym się ze wzmożonym ruchem było uporządkowanie kwestii parkowania poprzez eliminację możliwości parkowania w miejscach do tego nieprzeznaczonych (likwidacja tzw. dzikich parkingów).

Powtarzającym się postulatem mieszkańców również przy analizowanym stoliku było zwiększenie liczby połączeń poprzecznych. W tym upatrywano wzmocnienie i uatrakcyjnienie transportu publicznego. Przy tej okazji wspomniano o potrzebie zwiększenia udziału transportu zbiorowego w tzw. modal-split. Powracająca w trakcie warsztatów ideą był rozwój tzw. miasta krótkich odległości. Łączono ją z zawężeniami głównej arterii, także uatrakcyjnieniem głównego pasma dla pieszych i rowerzystów.

Horyzont 3 (przyszłość) - ograniczenia tranzytu poprzez zmianę, zawężenie i schowanie ciągu drogowego, działania promujące ruch pieszych.

Uczestnicy ze wszystkich dzielnic zgadzali się z potrzebą ograniczenia uciążliwości związanych z tranzytem, jednocześnie mając różne pomysły na jej realizację. Mieszkańcy Aniołków proponowali zwężenie jezdni al. Zwycięstwa poprzez zmniejszenie szerokości pasów ruchu, bez zmiany ich liczby. Natomiast uczestnicy/czki z Wrzeszcza i Strzyży skłaniali się do zmniejszenia liczby pasów na al. Grunwaldzkiej, nie proponując zwężania pozostałych pasów. Z kolei przedstawiciele Oliwy rozwiązanie widzieli w „schowaniu” al. Grunwaldzkiej do tunelu, co najmniej na odcinku od ul. Obrońców Westerplatte do ul. Piastowskiej.

Ograniczenie ruchu samochodowego miałoby iść w parze ze zwiększeniem możliwości poruszania się pieszo. Według uczestników cel ten można osiągnąć poprzez wytyczenie większej liczby przejść dla pieszych przez ciąg drogowy Zwycięstwa-Grunwaldzka. Jako przykładowe lokalizacje przejść dla pieszych wskazywane były: przez al. Grunwaldzką na przedłużeniu ul. Sobótki, na al. Zwycięstwa przy GUMedzie (w realizacji), na al. Grunwaldzkiej przy pętli tramwajowej w Oliwie, z południowego krańca peronu SKM Gdańsk Oliwa do al. Grunwaldzkiej i do ul. Droszyńskiego.

Horyzont 3 (przyszłość) - zwiększenie liczby połączeń poprzecznych w transporcie publicznym. Nadzieję na poprawę transportu publicznego uczestnicy i uczestniczki upatrywali w budowie nowych połączeń poprzecznych. Zaproponowano budowę linii tramwajowych w ciągach: ul. Kołobrzeskiej, tzw. ul. Nowej Abrahama, ul. Braci Lewoniewskich, ul. Klonowej-Kościuszki-Hynka.

Horyzont 3 (przyszłość) - dalsza rozbudowa infrastruktury rowerowej.

Postulowano dalszą rozbudowę infrastruktury rowerowej poprzez wytyczenie ekostrady w rezerwie Drogi Czerwonej (wszystkie dzielnice). Mieszkańcy Aniołek proponowali utworzenie ciągu rowerowego wzdłuż ul. Smoluchowskiego i połączenie z ul. Cygańska Góra (i dalej na Suchanino). Uczestnicy z Wrzeszcza wnioskowali o rozbudowę dróg rowerowych po obu stronach alei Grunwaldzkiej (wykorzystanie powierzchni odzyskanej po likwidacji trzecich pasów). Natomiast uczestnicy z Przymorza widzieli potrzebę drogi rowerowej wzdłuż ul. Kołobrzeskiej.

Horyzont 3 (przyszłość) - rozwój infrastruktury i siatki połączeń kolejowych.

Rozwój transportu publicznego uczestnicy/czki definiowali poprzez dalszy rozwój siatki połączeń kolejowych. Przedstawiciele Przymorza zaproponowali budowę peronu dla pociągów regionalnych „Gdańsk Przymorze” na linii 202 oraz budowę peronu „Gdańsk Zaspą” na linii 248. Aby poprawić jakość usług SKM i wpływu na nią podawano pomysły usamorządowienia tej jednostki. Według uczestników warsztatów przy stacjach i przystankach kolejowych na obrzeżach miasta powinny powstać parkingi P&R, które znacząco mogłyby odciążyć PAG od ruchu samochodowego. Rozpatrywano również możliwości budowy węzła multimodalnego Przymorze SKM z tunelowym połączeniem z Halą Oliwią.

7.4.4. Nowa zabudowa

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – atuty: tożsamość miejsca, różnorodność i centralna lokalizacja PAG.






Osoby uczestniczące w warsztatach silnie utożsamiają się z miejscem zamieszkania, obszar PAG zaś intuicyjnie identyfikują jako rejon Wrzeszcza i Oliwy nie do końca pokrywający się z granicami administracyjnymi poszczególnych dzielnic. Aniołki i Strzyża postrzegane są w charakterze dzielnic kameralnych i estetycznych. Oliwę i Wrzeszcz (Dolny i Górny) oceniono jako bogatą architektonicznie zabudowę historyczną, o wartościowej zabudowie kwartałowej z usługami w parterach i silnej lokalnej tożsamości. Szczególnie warty podkreślenia potencjał i zaleta, według mieszkańców, leży w lokalizacji omawianych dzielnic w Paśmie Alei Grunwaldzkiej – wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych w centrum miasta.

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – atuty: lokalność i metropolitalność.

Obiekty usługowe o charakterze i oddziaływaniu metropolitalnym, ponadlokalnym takie jak uczelnie wyższe (np. Gdański Uniwersytet Medyczny, Politechnika Gdańska, Uniwersytet Gdański, Wyższa Szkoła Bankowa) oraz obiekty kultury (np. Opera Bałtycka) postrzegane są jako elementy przyciągające nowych mieszkańców, a także podkreślają rangę i prestiż PAG. Z drugiej jednak strony mieszkańcy odczuwają **niewykorzystany potencjał** tych obiektów przez lokalne społeczności.

Z rozmów uczestników i uczestniczek wynika, iż mieszkańcy Strzyży, Wrzeszcza i Oliwy cenią lokalną dostępność do szkół, przedszkoli, drobnych usług, lokalnych sklepów i targowisk, a przede wszystkim terenów leśnych. Opisują swoje miejsca zamieszkania jako 15-minutowe dzielnice.



- | | | |
|---|--|--|
|  Pasma Alei Grunwaldzkiej (PAG) |  Połączenia poprzeczne do wzmocnienia i wykształcenia |  Zabudowa monofunkcyjna do przekształcenia |
|  Obszary predestynowane do uzupełnienia zabudowy |  Miejsca wymagające transformacji | |

Rys. 10. Warsztat - temat „Nowa zabudowa”. Źródło: opracowanie BAM

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – słabości: wypieranie drobnego handlu, centra handlowe i biznesowe – rozwój i uciążliwość.

Nieco gorzej sytuacja odbierana jest przez uczestników i uczestniczki w rejonie Przymorza, Aniołek i częściowo Strzyży, gdzie odczuwany jest **brak drobnego handlu, usług gastronomicznych** – barów, kawiarni. Zaobserwowano zjawisko wypierania tego rodzaju działalności przez obiekty wielkopowierzchniowe. **Istniejące centra biznesowe i centra handlowe** wywołują skrajne opinie. Część osób (szczególnie we Wrzeszczu i Oliwie) uważa, że to potencjał rozwojowy i nowe symbole dzielnic. Część mówi o nich jako **generatorach wzmożonego ruchu i uciążliwości**. Skala obiektów w rejonie Oliwy i Przymorza jest w opinii mieszkańców przytłaczająca, a przez niektórych Oliwian oceniana wręcz jako destrukcyjna dla klimatu i tożsamości dzielnicy.

Horyzont 1 (sytuacja aktualna) – słabości: zły stan starych budynków mieszkalnych, wykluczenie części mieszkańców, zatracenie tożsamości.

W dyskusji jednogłośnie wybrzmiał głos wskazujący na **zły stan techniczny starej zabudowy mieszkaniowej**. Zdiagnozowano, że bez wsparcia modernizacji budynków mieszkalnych przez Urząd Miasta, sytuacja będzie się pogarszać, powodując opuszczanie mieszkań przez „rodowitych mieszkańców” i doprowadzając do gentryfikacji. Z perspektywy uczestników mieszkańcy opuszczają starą zabudowę z powodu złych warunków i **niedostosowania budynków do potrzeb osób mniej sprawnych fizycznie**, a nie z wyboru. Również proces degradacji wielu wartościowych budynków i daleko posuniętych procesów przekształceniowych prowadzących do **zatracenia tożsamości** budził niepokój uczestników/czek. Przykładem dla mieszkańców/nek jest łączenie działek i budowa na nich nieproporcjonalnych do skali dzielnic obiektów lub zespołów mieszkalnych w dzielnicach Wrzeszcz, Aniołki, Oliwa. Jednocześnie zwracano uwagę, że zabudowa historyczna w wielu miejscach odzyskuje dawny blask. W opinii części mieszkańców obowiązujące plany zagospodarowania przestrzennego są niedostosowane do współczesnych potrzeb i brakuje im ciekawej wizji.

Horyzont 2 (zmiana) - odważne decyzje i akceptacja zmian, dzielnicowy potencjał miejsc do rozwoju, centra usługowo-kulturalne.

W dyskusji pojawiał się wątek gotowości mieszkańców na zmianę i zachęta władarzy do odważnych decyzji w ich podejmowaniu. Jednym ze sposobów budowania wysokiej jakości tkanki miejskiej jest upowszechnienie stosowania konkursów architektonicznych dla nowej zabudowy w PAG. Zdiagnozowano również, że fundamentem i zasobem dla tej zmiany jest duża liczba zaniedbanych, niewykorzystanych terenów w każdej z dzielnic, nadających się pod nowe inwestycje i zabudowę o funkcjach śródmiejskich.

W rejonie Aniołek uczestnicy i uczestniczki wskazali potencjał w okolicy przystanku „SKM Politechnika” i Opery Bałtyckiej. Umiejscowiono tam potencjalne lokalne centrum o charakterze zarówno usługowym jak i kulturalnym, w formie nowoczesnej zabudowy, stanowiącej swoistą strefę wejściową na tereny Młodego Miasta (rejon dawnej Stoczni Cesarskiej w trakcie procesów inwestycyjnych). Rozwój tej części miasta mieszkańcy uzależniali od wykreowania nowych powiązań poprzecznych przez tereny kolejowe w kierunku Młodego Miasta.

We Wrzeszczu potencjał widziano w wolnych działkach lub obiektach do wymiany z powodów złego stanu technicznego. Działania dotyczące nowej i istniejącej zabudowy powinny być ukierunkowane na budowanie swoistej ikony architektonicznej dzielnicy. Mieszkańcy wskazali także na potrzebę ożywienia dzielnicy poprzez wydłużenie dostępności lokali usługowych dla klientów. Zastrzegając, że powinno być to uczynione z jednoczesnym uszanowaniem komfortu życia obecnych mieszkańców.

W rejonie Strzyży, Przymorza i Oliwy do terenów niezagospodarowanych zaliczono obszary pomiędzy al. Grunwaldzką, a linią kolejową. W pasie tym w rejonie Strzyży i Przymorza znajdują się głównie obiekty substandardowe, parterowe magazyny hale i nieużytki, które nadają się do zlokalizowania nowej, intensywnej zabudowy.

Oliwa to z kolei dla mieszkańców miejsce dwóch prędkości – biznesowe centrum przy al. Grunwaldzkiej i historyczna dzielnica mieszkaniowo-usługowa. Każda nowa inwestycja budzi obawy mieszkańców o spotęgowanie istniejących problemów. W związku z tym warunkiem dla wprowadzenia jakichkolwiek inwestycji musi być zmiana układu transportowego. Jednocześnie wskazywano rejon dawnej zajezdni tramwajowej jako potencjał inwestycyjny.

Horyzont 3 (przyszłość) - marka miasta, jakość życia, mieszkalnictwo komunalne.

Nowa zabudowa w rejonie PAG to w rozumieniu uczestników i uczestniczek nie tylko nowe obiekty, ale przede wszystkim **budowanie marki miasta**. Charakter tego rejonu jest nie do przecenienia w kontekście oddziaływania na sąsiadujące dzielnice. Weryfikacja **planów miejscowych** i konsekwentna polityka rozwoju mogą ułatwić współpracę pomiędzy głównymi aktorami zmiany: mieszkańcami, władzami miasta i przedsiębiorcami. Z perspektywy uczestników i uczestniczek poprawa jakości życia w dzielnicach wiąże się z koniecznymi inwestycjami w wyposażenie inżynierskie – tj. modernizacja systemów grzewczych, dostępności dla osób z niepełnosprawnościami (np. chodniki, windy). Silny nacisk kładziono na szeroko rozumianą politykę mieszkaniową, w tym programy remontowe i przywrócenie do funkcjonowania pustostanów. Uczestnicy widzieli wartość we wspieraniu zróżnicowanej oferty mieszkaniowej – od lokali własnościowych, przez komunalne, czynszowe do spółdzielczych. Natomiast wymogiem horyzontalnym jest priorytet dostępności pieszej przed samochodową.

Horyzont 3 (przyszłość) - zróżnicowanie zabudowy dostosowane do istniejącej, brak barier.

Wizja przyszłości uczestników w kontekście zabudowy rysuje się według następujących wytycznych: w rejonie najbliższym al. Grunwaldzkiej powinny powstawać budynki o dużej wysokości, dodające miejscu prestiżu. Natomiast w rejonach już zamieszkałych zabudowa powinna być dostosowana do skali już istniejących zabudowań dzielnicy ze wspierającymi uliczne życie usługami w parterach. Ważna jest likwidacja barier – takich jak ekrany akustyczne wzdłuż al. Żołnierzy Wyklętych, które umożliwią łączenie dzielnic i zabudowy w duchu miasta 15-minutowego.

Według uczestników i uczestniczek w rejonie Strzyży i Przymorza nowa zabudowa pomiędzy al. Grunwaldzką, a torami kolejowymi o charakterze śródmiejskim dopełnia układ funkcjonalny i oferuje mieszkańcom dostęp do usług w parterach. Zabudowa mogłaby być wysoka i intensywna, szczególnie w miejscu istniejących hal i magazynów.

Wizja nowej zabudowy w Oliwie powinna pozwolić na harmonijne powiązanie „starej Oliwy” i z „nową Oliwą”. Odnowiona Hala Olivia, mogłaby odzyskać blask, życie i znaczenie sportowe. a jej otoczenie po zlikwidowaniu parkingów i dróg serwisowych przyjąłoby formę wysokiej jakości przestrzeni publicznych. Natomiast na odcinku od Strzyży przez Przymorze do Oliwy powstawałaby zabudowa umożliwiająca połączenia funkcjonalne i poprzeczne przez tory kolejowe.

8

Podsumowanie I etapu procesu partycypacji społecznej

Podsumowanie cyklu spotkań w I etapie procesu partycypacji można ująć w postulaty dotyczące oczekiwanego kierunku zmian w rejonie PAG.

- Istnieje jeszcze dużo **terenów z potencjałem** do lokalizacji zabudowy, których właściciele dotychczas nie zgłosili zamiarów inwestycyjnych.
- Wysoka **jakość** układu **przestrzeni publicznych** jest istotna zarówno dla lokalnych społeczności jak i dla wzmocnienia metropolitalnego wizerunku PAG.
- Studium PAG powinno zawierać tzw. **skyline** uwzględniający charakter i potencjał inwestycyjny poszczególnych dzielnic.
- Dokuczliwy jest **brak połączeń poprzecznych**, komunikacyjnych, przestrzennych i funkcjonalnych przez ciąg transportowy linii kolejowych i jezdni al. Grunwaldzkiej, jest to istotną barierą utrudniającą poruszanie się w tym rejonie i w przypadku intensyfikacji zabudowy przyczyni się do pogłębienia tego problemu.
- Stosowanie i rozwijanie **wielofunkcyjności w przeznaczeniu terenów** powinno stać się normą projektową i realizacyjną, z punktu widzenia inwestorów pożądane byłoby uelastycznienie zapisów planów miejscowych tak, aby zmiany funkcji w obiektach istniejących nie wymagały zmiany MPZP.
- W centrum miasta jakim jest PAG należy dążyć do **likwidacji obiektów tymczasowych**, halowych, parterowych, noszących znamiona usług i funkcji podmiejskich, wyposażonych w powierzchniowe parkingi, dojazdy techniczne i drogi serwisowe.
- Układ zieleni i maksymalne odkrycie istniejących **cieków wodnych i zagospodarowanie stawów i zbiorników wodnych** to niewykorzystany potencjał nie tylko dla uatrakcyjnienia przestrzeni publicznych, rekreacyjnych, ale także przyrodniczego dążenia do równoważenia rozwoju i działań na rzecz adaptacji do zmian klimatu.
- Aleja Grunwaldzka i aleja Zwycięstwa powinny zostać **zawężone**, a wyposażenie powinno zmienić charakter przestrzeni z typowo transportowego na śródmiejski z zielenią i priorytetem ruchu pieszego, ponadto można byłoby przywrócić alejowy charakter ulic (drzewa, ciągi przestrzeni publicznych, transport zbiorowy).
- Niezbędne z punktu widzenia mieszkańca i użytkownika są **ciągłości w systemie** przestrzeni publicznych oraz ich multifunkcjonalność.
- Na jakość i charakter przestrzeni w PAG ma ogromny wpływ zróżnicowanie wysokości i funkcji zabudowy, niebezpieczeństwem urbanistycznym są tzw. **miejskie góry stołowe**, czyli ciąg obiektów o powielanej wysokości i funkcji.
- Należy dążyć do **spójnej różnorodności**.



Fot. 9. Warsztaty otwarte, czerwiec 2022. Fot. J. Zulewski

