



GDAŃSK

GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

Partycypacja społeczna - II etap

GDAŃSK 2023

STUDIUM PASMA ALEI GRUNWALDZKIEJ

**PARTYCYPACJA SPOŁECZNA - II ETAP
KSZTAŁTOWANIE UKŁADU TRANSPORTOWEGO**

Koordinacja projektu:

Biuro Architekta Miasta - Piotr Lorens

Biuro Rozwoju Gdańska - Edyta Damszel-Turek

Wkład merytoryczny:

Wojciech Lemański

Dorota Kucharczak

Irena Grzywacz

Tomasz Budziszewski

Karolina Rospęk-Aszyk

Paulina Bone

Opracowanie graficzne:

Mateusz Sylwestrzak

Natalia Biedrzycka

Okładka:

Dominik Paszliński

Realizacja:

Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto w składzie:

Piotr Czyż (Politechnika Gdańska)

Iga Perzyna

Mateusz Sylwestrzak



GDAŃSK



**INICJATYWA
MIASTO**

GDAŃSK 2023

Spis treści

1. Wstęp	6
2. Metodyka	8
3. Scenariusze	10
3.1. Skrócony opis omawianych scenariuszy	10
3.2. Opinie interesariuszy	16
3.2.1. Scenariusz 0	16
3.2.2. Scenariusz 1	17
3.2.3. Scenariusz 2	19
3.2.4. Scenariusz 3	20
3.2.5. Scenariusz 4	22
4. Podsumowanie	24

1 Wstęp

Niniejszy raport stanowi podsumowanie procesu partycypacyjnego dotyczącego planowanego układu transportowego w obszarze Pasma Alei Grunwaldzkiej (zwanego dalej PAG) w kontekście przyjętych założeń co do rozwoju obszaru zgodnie z zasadą Transit-Oriented Development (TOD) - czyli rozwoju bazującego na transporcie publicznym. Nie zamieszczono w tym dokumencie rozważań dotyczących kształtowania przestrzeni publicznych - stanowiły one przedmiot I etapu procesu partycypacyjnego, którego rezultaty przedstawiono w osobnym dokumencie.

Proces partycypacyjny podzielono na dwa etapy:

1. Spotkanie I: Podsumowanie dotychczasowych prac analitycznych i eksperckich oraz procesu partycypacyjnego przeprowadzonego w roku 2022. Przedstawienie oraz omówienie scenariuszy kształtowania układu transportowego; pytania i odpowiedzi.
2. Spotkanie II: Warsztaty szczegółowe dotyczące każdego z opracowanych scenariuszy kształtowania układu transportowego.

Na warsztatach rozpatrywano pięć scenariuszy kształtowania układu transportowego opracowanych na bazie analiz ekspertów z dziedziny transportu, projektowania układów drogowych oraz transportu zbiorowego. Bazując na wyżej wymienionych scenariuszach przeprowadzono ocenę potencjalnego wpływu ich realizacji na rozwój obszaru PAG, jego sąsiedztwa oraz przyszłych użytkowników. Szczegółowy opis i charakterystykę tych scenariuszy zawarto w osobnym raporcie.



Fot. 1. Uczestnicy warsztatów omawiają jeden ze scenariuszy.

2

Metodyka

W ramach procesu partycypacyjnego odbyły się dwa spotkania w dniach 06.06.2023 oraz 20.06.2023, w IX Liceum Ogólnokształcącym w Gdańsku. Pierwsze spotkanie poświęcone było prezentacji wypracowanych scenariuszy i wyników przeprowadzonych analiz (zaprezentowanych w osobnym raporcie), drugie zaś związane było z dyskusją nad poszczególnymi scenariuszami.

Spotkanie I: Prezentacje wprowadzające

- podsumowanie przeprowadzonych w ramach studium PAG prac analitycznych i eksperckich, w tym analiz transportowych (Piotr Lorens, Architekt Miasta Gdańska; Piotr Malepszak Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. kolejowych),
- podsumowanie procesu partycypacyjnego przeprowadzonego w roku 2022 (Monika Mazurowska, Przewodnicząca Zarządu Dzielnicy Aniołki),
- scenariusze kształtowania układu transportowego.

Głównym celem spotkania było omówienie przyszłych potrzeb dotyczących Pasma Alei Grunwaldzkiej oraz identyfikacja kluczowych wyzwań związanych z transportem. W ramach dyskusji uczestnicy mieli możliwość zgłaszania swoich opinii i spostrzeżeń.

Spotkanie II: Dyskusja nad możliwymi scenariuszami kształtowania układu transportowego

Drugie spotkanie przeprowadzono w formie warsztatów z wykorzystaniem metody stolikowej. Przy każdym z pięciu stolików omawiany był jeden z wcześniej przedstawionych scenariuszy. Dla zapewnienia obiektywizmu, uczestnicy zostali losowo przydzieleni do stolików. Dyskusję przy każdym ze stolików prowadził jeden moderator przy pomocy eksperta.

Stolik 1 - Scenariusz 0: Iga Perzyna (Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto), Jan Kosiedowski (ekspert zewnętrzny)

Stolik 2 - Scenariusz 1: Paulina Borysewicz (Biuro Architekta Miasta), Wojciech Lemański (Kierownik Sekcji Programowania Rozwoju Komunikacji Miejskiej: Zarząd Transportu Miejskiego)

Stolik 3 - Scenariusz 2: Piotr Czyż (Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto), Maciej Berendt (ekspert zewnętrzny)

Stolik 4 - Scenariusz 3: Karina Rembiewska (Biuro Architekta Miasta), Kazimierz Jamroz (ekspert zewnętrzny)

Stolik 5 - Scenariusz 4: Mateusz Sylwestrzak (Stowarzyszenie Inicjatywa Miasto), Marek Nakonieczny (ekspert zewnętrzny)

Głównym celem warsztatu było dokonanie oceny potencjału rozwojowego każdego ze scenariuszy rozbudowy układu transportowego. Podczas warsztatów skupiono się na obszarze Pasma Alei Grunwaldzkiej wzdłuż alei Grunwaldzkiej od okolic ulicy Kołobrzeskiej do okolic Węzła Kliniczna, koncentrując się przede wszystkim na podobszarze funkcjonalnym Nowa Oliwa oraz Rejonie ul. Kołobrzeskiej.

Metoda warsztatowa oparta na dyskusji przy stolikach umożliwiła szczegółowe omówienie każdego scenariusza, uwzględniając różnorodne perspektywy uczestników. Pozwoliła również na ocenę pozytywnych i negatywnych aspektów każdego ze scenariuszy oraz wspólne określenie potencjału danego scenariusza na rozwój kluczowego w tym kontekście podobszaru Nowa Oliwa oraz rejon ul. Kołobrzeskiej jako:

- miejsca zamieszkania
- miejsca pracy i edukacji
- miejsca spędzania czasu

W warsztatach wzięli udział reprezentanci każdej z zaangażowanych dotychczas w proces grup interesariuszy. Obecni byli mieszkańcy, inwestorzy, właściciele terenów inwestycyjnych, aktywiści lokalni, NGOsy, samorządowcy dzielnicowi, przedstawiciele zarządców infrastruktury i jednostek miejskich, architekci i urbaniści. W warsztatach w sumie wzięło udział ponad 70 osób.



Fot. 2. Dyskusja na temat jednego z zaproponowanych scenariuszy. Fot. BAM.

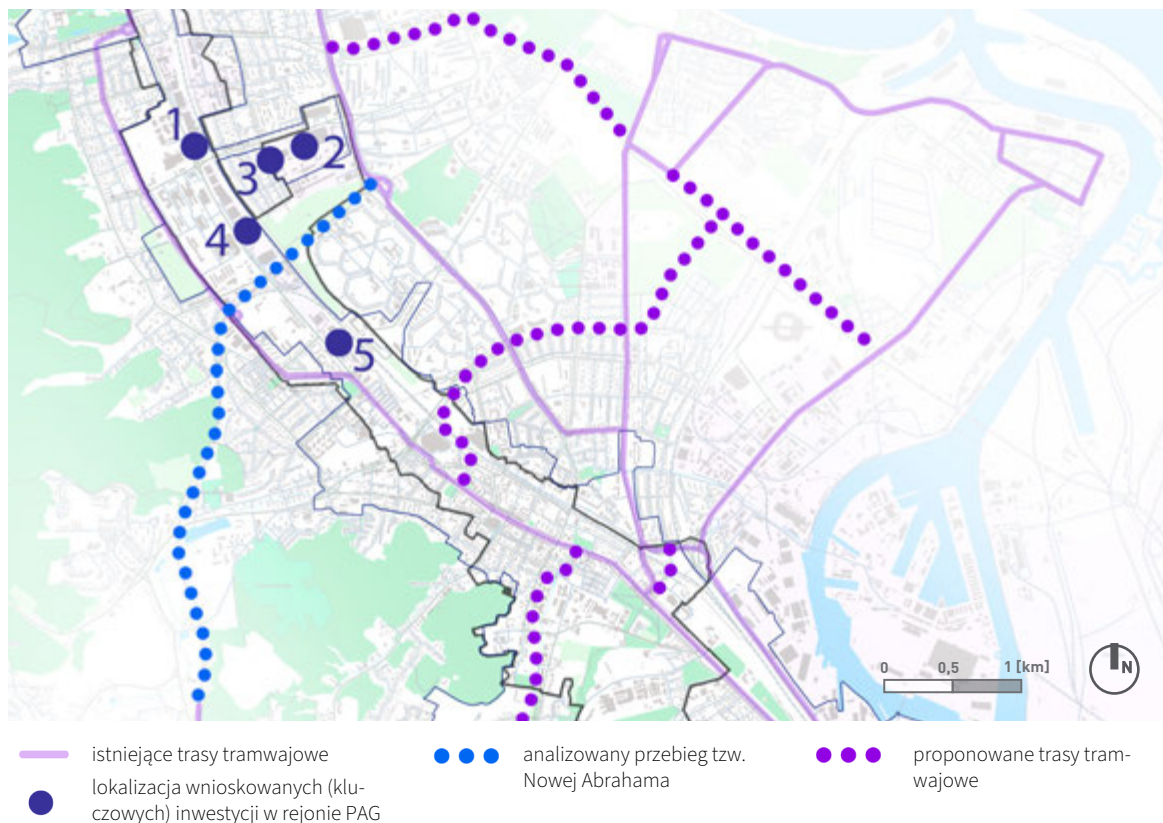
3 Scenariusze

3.1. Skrócony opis omawianych scenariuszy

Przygotowanie scenariuszy pozwoliło na przedstawienie możliwych ścieżek rozwojowych układu transportowego, uwzględniając różne poziomy inwestycji oraz i ich oddziaływanie na części miasta nie znajdujące się w obszarze PAG. Poniższe opisy zostały przygotowane w konsultacji z ekspertami i stanowiły bazę do dyskusji z uczestnikami warsztatów.

Scenariusz 0

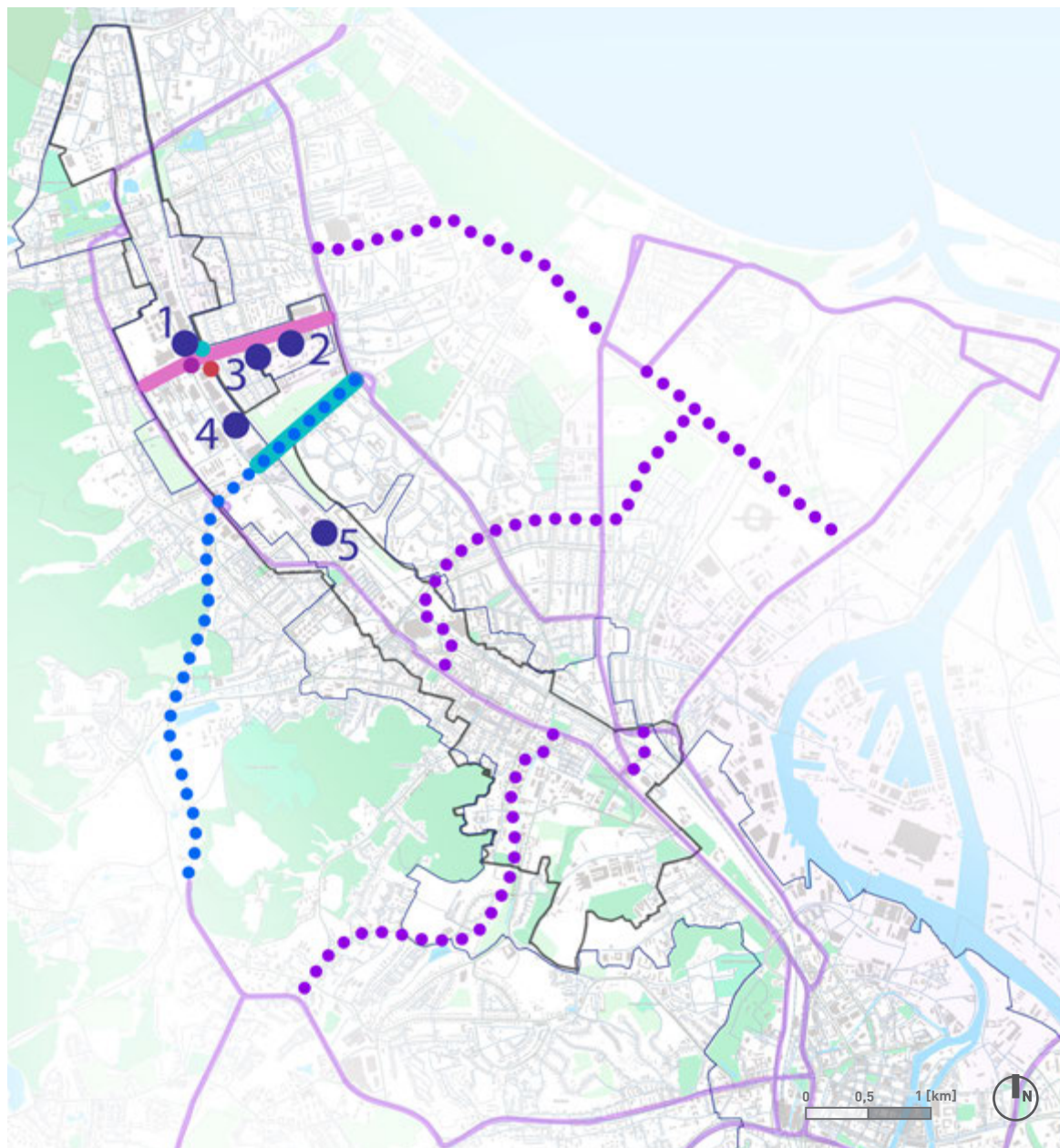
W ramach scenariusza nie zakłada się inwestycji związanych z elementami układu drogowego, tramwajowego i kolejowego zarówno w obszarze PAG-u jak i poza nim. Utrzymany zostaje aktualny stan infrastruktury transportowej oraz drogowej.



Mapa nr 1. Scenariusz 0. Opracowanie: BAM

Scenariusz 1

W ramach scenariusza zakłada się realizację ograniczonego zakresu inwestycji związanych z infrastrukturą transportową, koncentrując się przede wszystkim na rozszerzeniu sieci tramwajowej oraz zmianie układu drogowego. Scenariusz zakłada budowę trasy tramwajowej w ulicy Bażyńskiego oraz ulicy Kołobrzeskiej. Należy jednocześnie zauważyć, że budowa linii tramwajowej w przebiegu ulicy Kołobrzeskiej, wymaga ograniczenia jej przekroju drogowego z dwóch jezdni po dwa pasy ruchu (2x2) do dwóch jezdni po jednym pasie ruchu (2x1). Kompensacja przepustowości drogowej ul. Kołobrzeskiej zostanie zapewniona poprzez budowę tzw. ul. Nowej Abrahama.

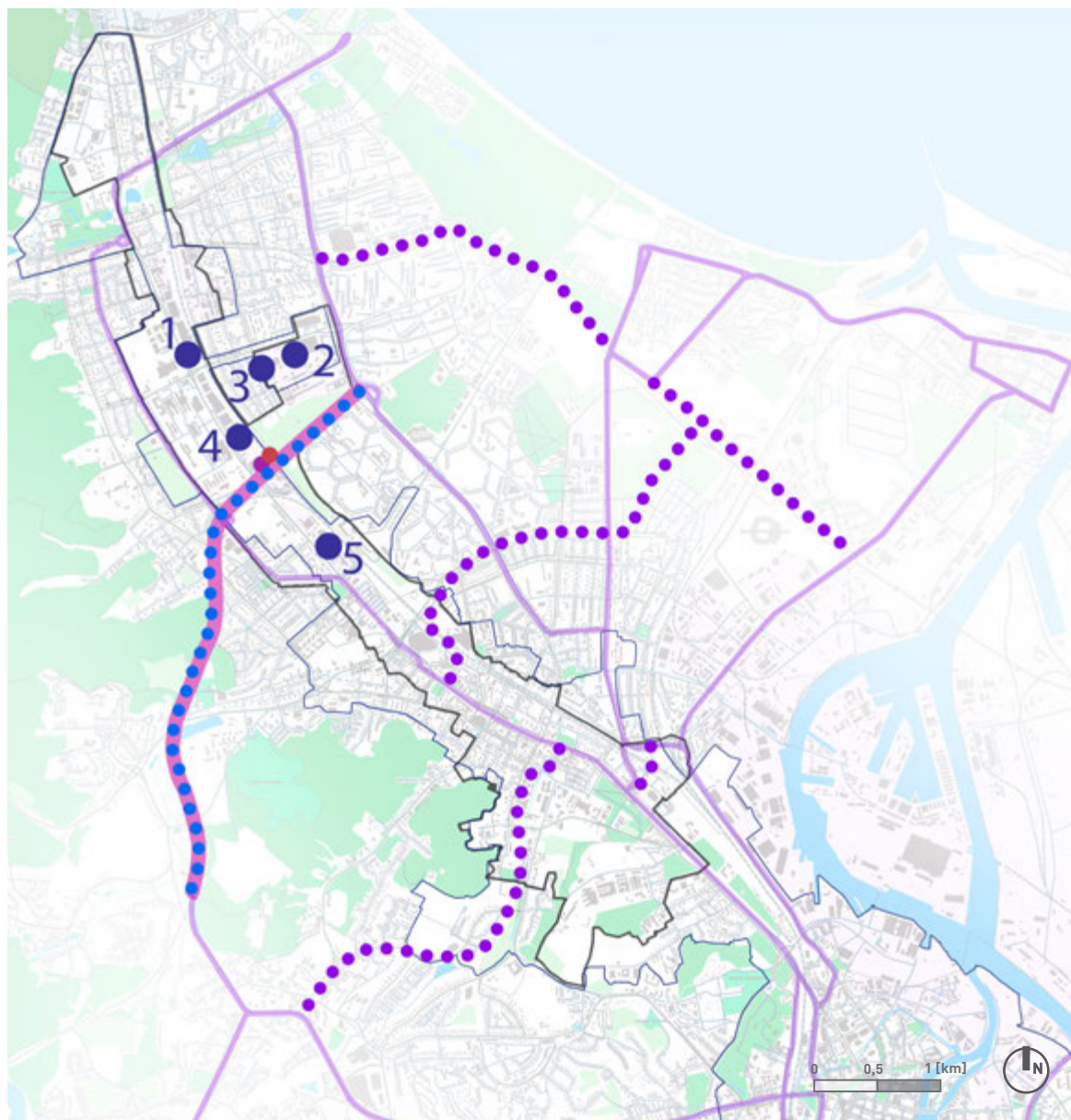


- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| | istniejące trasy tramwajowe | | analizowany przebieg tzw. Nowej Abrahama | | proponowane trasy tramwajowe |
| | lokalizacja wnioskowanych (kluczowych) inwestycji w rejonie PAG | | proponowane trasy tramwajowe | | kompensacja ruchu drogowego (zw. z trasą tramwajową w ul. Kołobrzeskiej) |
| | proponowany przystanek autobusowy | | proponowany przystanek tramwajowy | | |
| | proponowana stacja SKM | | | | |

Mapa nr 2. Scenariusz 1. Opracowanie: BAM

Scenariusz 2

W ramach scenariusza zakłada się budowę trasy tramwajowej w ulicy Nowej Abrahama. Oprócz rozszerzenia sieci transportu tramwajowego scenariusz zakłada powstanie nowego przystanku SKM "Gdańsk Strzyża II", umożliwiając tym samym stworzenie węzła przesiadkowego PKM + SKM + tramwaj + autobus. Scenariusz pozwala na stworzenie bardziej zrównoważonego i efektywnego systemu transportowego łączącego obszar PAG z Gdańskiem Południe (powiązanie z przystankiem PKM Strzyża).

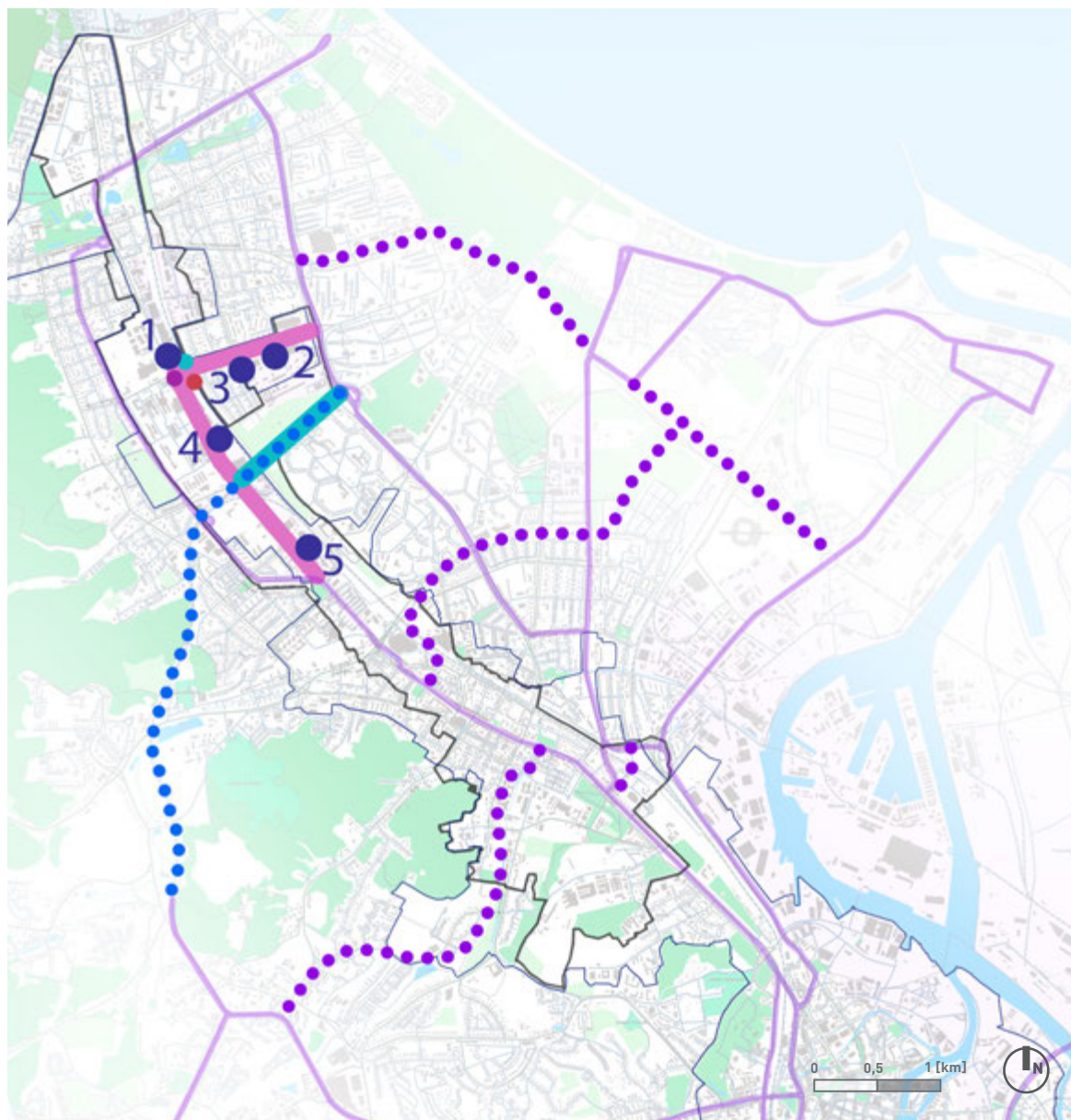


- istniejące trasy tramwajowe
- lokalizacja wnioskowanych (kluczowych) inwestycji w rejonie PAG
- proponowana stacja SKM
- ● ● analizowany przebieg tzw. Nowej Abrahama
- proponowany przystanek tramwajowy
- ● ● proponowane trasy tramwajowe
- proponowane trasy tramwajowe

Mapa nr 3. Scenariusz 2. Opracowanie: BAM

Scenariusz 3

W ramach scenariusza zakłada się znaczącą rozbudowę infrastruktury transportu zbiorowego i układu drogowego. Obejmuje on planowaną budowę nowej trasy tramwajowej w alei Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Wojska Polskiego do ulicy Kołobrzeskiej i następnie w kierunku wschodnim w ulicy Kołobrzeskiej. Scenariusz pozwala na poprawę dostępności i przepustowości systemu transportu zbiorowego wokół trzonu zabudowy o funkcji biurowej oraz w pobliżu Uniwersytetu Gdańskiego.

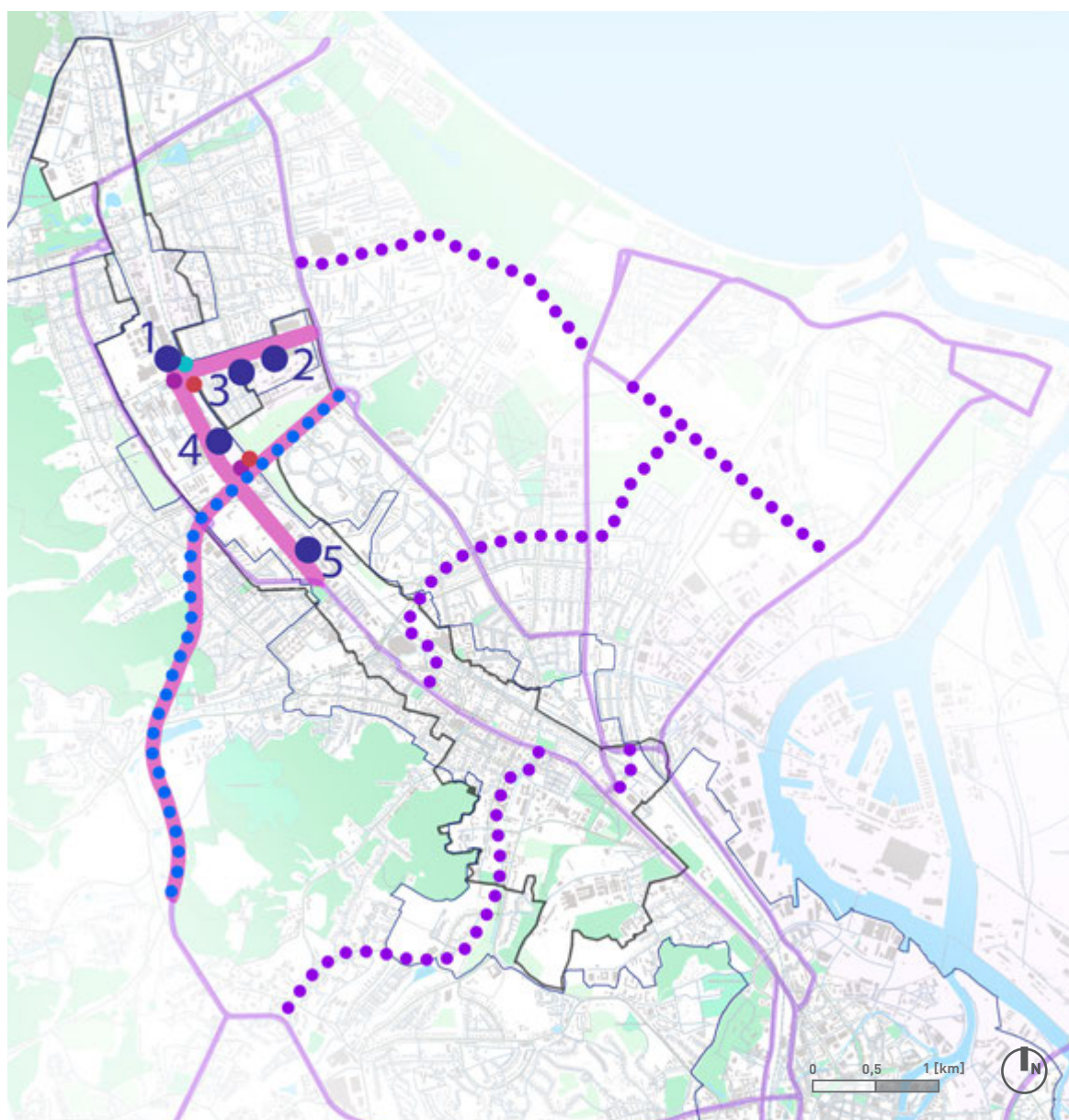


- | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|
| | istniejące trasy tramwajowe | | analizowany przebieg tzw. Nowej Abrahama | | proponowane trasy tramwajowe |
| | lokalizacja wnioskowanych (kluczowych) inwestycji w rejonie PAG | | proponowane trasy tramwajowe | | kompensacja ruchu drogowego (zw. z trasą tramwajową w ul. Kołobrzeskiej) |
| | proponowany przystanek autobusowy | | proponowany przystanek tramwajowy | | proponowana stacja SKM |

Mapa nr 4. Scenariusz 3. Opracowanie: BAM

Scenariusz 4

W ramach scenariusza zakłada się realizację największego zakresu inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury transportowej. Obejmuje on budowę nowych linii tramwajowych w alei Grunwaldzkiej i ulicy Kołobrzeskiej jak i w tak zwanej ulicy Nowej Abrahama. Uzupełnieniem dla nowych linii tramwajowych będzie nowy przystanek SKM "Gdańsk Strzyża II" związany z nowo powstałą tzw. ul. Nową Abrahama oraz przedłużenie linii autobusowej do przystanku SKM Przymorze-Uniwersytet. Rezultatem realizacji tego scenariusza będzie powstanie dwóch intermodalnych węzłów integracyjnych: Strzyża i Przymorze SKM.



- istniejące trasy tramwajowe
- lokalizacja wnioskowanych (kluczowych) inwestycji w rejonie PAG
- proponowany przystanek autobusowy
- analizowany przebieg tzw. Nowej Abrahama
- proponowane trasy tramwajowe
- proponowany przystanek tramwajowy
- proponowane trasy tramwajowe
- proponowana stacja SKM

Mapa nr 5. Scenariusz 4. Opracowanie: BAM



Fot. 3. Fragment Pasma Alei Grunwaldzkiej w Gdańsku Oliwie. Fot. Dominik Paszliński.

3.2. Opinie interesariuszy

Poniżej zamieszczono syntetyczne zestawienie opinii interesariuszy na temat każdego ze scenariuszy rozbudowy układu transportowego. Opinie zostały ustrukturyzowane w następujący sposób:

1. Ogólna ocena scenariusza

- aspekty pozytywne,
- aspekty negatywne.

2. Potencjał rozwojowy dla rozwoju dla obszaru jako:

- miejsca zamieszkania,
- miejsca pracy i edukacji,
- miejsca spędzania czasu.

W warsztatach wykorzystano koncepcję "trzeciego miejsca", która zakłada istnienie w przestrzeni miasta trzech sfer:

- pierwsze miejsce: to nasz dom, przestrzeń intymna i prywatna, gdzie odnajdujemy poczucie bezpieczeństwa i komfortu,
- drugie miejsce: to praca, sfera zawodowa, gdzie angażujemy się w aktywności zarobkowe i zawodowe, budując swoją pozycję społeczną, realizując cele i zdobywając środki do życia. Jest to również przestrzeń edukacji,
- trzecie miejsce: gdzie spędza się czas wolny, przestrzeń społeczna, gdzie oddajemy się za-interesowaniom, relacjom społecznym i działaniom kulturalnym, tworząc więzi społeczne jak i spędzając czas w krajobrazie.

Zastosowanie tej koncepcji w procesie partycypacyjnym pozwala wskazać jak dany scenariusz może wpłynąć na różne aspekty kształtowania otoczenia.

3.2.1. Scenariusz 0

Ogólny opis scenariusza

Scenariusz nie zakłada realizacji nowych inwestycji w infrastrukturę oraz układ drogowy. Choć można się w nim dopatrzeć pozytywnych aspektów zachowania statusu quo, to przeważają negatywne. Analizowany obszar jest obszarem, który nie wymaga rozwoju transportu indywidualnego, przez co ma on ogromny potencjał do tego by stać się zrównoważoną i działającą w myśl miasta 15-minutowego częścią miasta. Przyjęcie tego scenariusza powoduje, iż potencjał ten pozostaje zupełnie niewykorzystany.

Aspekty pozytywne

- tzw. Droga Czerwona¹ nie zostanie zrealizowana,
- możliwość optymalizacji wykorzystania gruntów, które nie zostaną wykorzystane na budowę nowych inwestycji transportowych i drogowych,
- zachowanie terenów biologicznie czynnych (rezerwy drogowe),
- możliwość usprawnienia (naprawy) istniejącej infrastruktury,

¹ Tzw. Droga Czerwona to robocza nazwa planowanej od lat 60-tych trasy szybkiego ruchu po północnej stronie linii kolejowej.

- możliwość uporządkowania terenu (naprawa chodników, itp),
- wpłynięcie na SKM - argument za tym żeby zwiększyć częstotliwość kursowania kolei oraz polepszyć jakość taboru,
- wzrost wartości gruntów biurowych.

Aspekty negatywne

- zmniejszająca się przepustowość dróg,
- brak rozwoju publicznego transportu i promocja transportu indywidualnego,
- degradacja środowiska,
- szeroko pojęta degradacja przestrzeni (publicznej, prywatnej),
- zakorkowana al. Grunwaldzka, oraz "przelanie się" ruchu na sąsiednie ulice,
- spadek cen działek mieszkaniowych,
- brak chęci do nowych inwestycji, niewykorzystanie możliwości związanych z partnerstwem publiczno-prywatnym,
- niewykorzystanie potencjału lokalizacyjnego podobszaru,
- zahamowanie i zapomnienie.

Potencjał rozwojowy dla dalszego rozwoju dzielnicy jako:



Miejsce zamieszkania

1. Brak połączeń komunikacyjnych między poszczególnymi obszarami (również poprzecznych, w szczególności pomiędzy Zaspą, Przymorzem a Oliwą i Strzyżą) utrudni przemieszczanie się mieszkańców oraz spowoduje atomizację przestrzeni życia.
2. Zachowanie starych nawyków transportowych (transport indywidualny).
3. Pogorszenie się stanu zdrowia mieszkańców.
4. Pogorszenie się nastrojów społecznych w wyniku ciągłego czekania na zmiany, które nigdy nie nadchodzą (niespełnione obietnice władarzy miasta).
5. Odpływ obecnych mieszkańców oraz brak napływu nowych.



Miejsce pracy i edukacji

Degradacja wizerunku przestrzeni pracy, spadek atrakcyjności obszaru, który aktualnie postrzegany jest jako centrum biznesowe miasta.



Miejsce spędzania czasu

Brak chętnych do spędzania czasu w okolicy, gdyż najchętniej korzysta się w wolnym czasie z przestrzeni łatwo dostępnych transportem publicznym.

Wniosek główny

Zamiast odpowiadać na istniejące problemy związane z obsługą transportową obszaru oraz mitygować przyszłe, niepodjęcie żadnych działań wzmacnia istniejące problemy komunikacyjne, co w efekcie przełoży się na pogorszenie jakości przestrzeni oraz życia mieszkańców i pracowników okolicznych ośrodków. Niewykorzystanie potencjału lokalizacji do pełnienia funkcji metropolitalnych.

3.2.2. Scenariusz 1

Ogólny opis scenariusza

Założenia wyjściowe scenariusza to budowa trasy tramwajowej łączącej ul. Wita Stwosza z al. Rzeczpospolitej, w śladzie ulic Bażyńskiego i Kołobrzeska; budowa tzw. ul. Nowej Abrahama, na przedłużeniu ul. Abrahama do pętli Zaspas Rozstaje.

Aspekty pozytywne

- dodatkowe dwa połączenia transportowe górnego i dolnego tarasu Gdańska,
- poszerzenie, przebudowa i wydłużenie ul. Abrahama o modul tzw. ul. Nowej Abrahama poszerzy wybór dla transportu indywidualnego,
- w rezerwie terenowej tzw. ul. Nowej Abrahama jest wystarczająco miejsca by zrealizować tam przystanek SKM STRZYŻA, połączony z PKM, nadając mu rangę regionalną,
- węzeł PRZYMORZE, integrujący 4 różne środki transportu zbiorowego: tramwaj, autobus, SKM i PKP jest centrotwórczym elementem układu transportowego.

Aspekty negatywne

- pogłębienie się frustracji użytkowników transportu zbiorowego poprzez brak trasy tramwajowej w ciągu al. Grunwaldzkiej pomiędzy Placem Piłsudskiego a Przymorzem,
- brak łącznicy PKM w kierunku Gdynia spowoduje mniej efektywną obsługę potoków pasażerskich a co za tym idzie mniejszą atrakcyjność oferty komunikacji zbiorowej a w konsekwencji mniejszą ilość osób z niej korzystających,
- brak przystanku SKM STRZYŻA spowoduje mniejszą atrakcyjność oferty kolejowej transportu zbiorowego.

Potencjał rozwojowy dla dalszego rozwoju dzielnicy jako:



Miejsce zamieszkania

1. Lepsza oferta transportu zbiorowego wygeneruje większą ilość użytkowników obszaru: pracowników, studentów, mieszkańców, osób spędzających czas wolny korzystających z oferty kulturalnej i rozrywkowej - co nie budzi obaw wśród interesariuszy, zagrożenie natomiast wskazują wskazywane są w odniesieniu do możliwego przeciążenia parkingowego obszaru.
2. Interesariusze wskazują na problem w elastyczności i pewności oferty transportu zbiorowego. Budowa trasy tramwajowej jest etapem systemu transportu zbiorowego, który dla sprawnego działania musi być wielo-środkowy (TRAM, BUS, ROWER, PIESZO), kompatybilny, częsty, dostępny fizycznie i atrakcyjny ekonomicznie.



Miejsce pracy i edukacji

1. Zwiększenie oferty transportu zbiorowego ma wyraźny wpływ na podaż i popyt miejsc pracy.
2. Dostępność transportowa jest jedną z determinant decydowania się na studia wyższe osób z obszaru metropolii.
3. Zwiększenie ilości użytkowników obszaru (nie mieszkańców) spowoduje przeciążenie parkingowe. Interesariusze wskazują na konieczność równoległego rozbudowania oferty transportu zbiorowego i ograniczenia dostępności samochodowej w obszarach centralnych pasma.



Miejsce spędzania czasu

1. Skorzystanie z oferty obiektów użyteczności publicznej z wykorzystaniem transportu zbiorowego pozwoli na rozwój funkcji i ofert wielkomiejских - obiektów i atrakcji dostępnych wprost z przestrzeni publicznej.
2. Dla usprawnienia przepływów transportu indywidualnego kluczowym jest zrealizowanie kolejnego połączenia poprzecznego przez TPK do obwodnicy.
3. Dla użytkowników spoza rejonu PAG istotnym elementem sieci transportu zbiorowego byłoby poprzeczne połączenie tramwajowe od Grunwaldzkiej do Rzeczpospolitej, przez Lewoniewskich i pas startowy aż do Jana Pawła II.

Wniosek główny

W opinii interesariuszy wskazany scenariusz nie jest wystarczający by zmienić sytuację zarówno mieszkańców jak i pracowników ośrodków zlokalizowanych w otoczeniu PAG.

3.2.3. Scenariusz 2

Ogólny opis scenariusza

Scenariusz skoncentrowany jest na polepszeniu oferty transportu zbiorowego w rejonie tak zwanej ulicy Nowej Abrahama oraz uzupełnieniu układu transportowego o dodatkowe połączenie między rejonem Strzyży a Zaspą i Przymorzem. Zapewnić to powinno lepsze połączenie komunikacyjne między tymi obszarami oraz umożliwić mieszkańcom Strzyży łatwiejszy dostęp do morza. Jednakże, istnieją również aspekty negatywne, takie jak ryzyko degradacji terenów zielonych w sąsiedztwie nowej trasy oraz brak uwzględnienia obsługi transportowej ważnych ośrodków w rejonie Pasma Alei Grunwaldzkiej. Scenariusz ten ma potencjał rozwojowy dla rozwoju dzielnicy jako miejsca zamieszkania, ale nie poprawia sytuacji transportowej dla mieszkańców innych dzielnic, takich jak Oliwa czy Wrzeszcz. Ponadto, nie przynosi korzyści w zakresie obsługi transportowej miejsc pracy, uczelni oraz miejsc spędzania czasu, co oznacza brak poprawy funkcji miastotwórczych czy lepszego wykorzystania potencjału Hali Olivii.

Aspekty pozytywne

- zwiększenie ruchu pieszego wzdłuż al. Grunwaldzkiej,
- uzupełnienie układu transportowego o dodatkowe poprzeczne połączenie (ul. Nowa Abrahama) rejonu Strzyży z Zaspą i Przymorzem Małym,
- dobre połączenie komunikacyjne Strzyży oraz Zasy z dzielnicami południowymi,
- zwiększony dostęp komunikacyjny mieszkańców Strzyży do morza poprzez ul. Nową Abrahama.

Aspekty negatywne

- ryzyko degradacji terenów zielonych, obecnie ogródków działkowych, przez zwiększony ruch pieszy w stronę Przymorza Małego,
- w opinii interesariuszy rozwiązanie jest niewystarczające i nie uwzględnia obsługi transportowej największych ośrodków w rejonie PAG, czyli rejonu zabudowy biurowej przy al. Grunwaldzkiej oraz zabudowy przy ul. Kołobrzeskiej,
- wariant przesiadkowy przy nowym przystanku SKM Strzyża nie wydaje się być atrakcyjną alternatywą dla korzystania z samochodu.

Potencjał rozwojowy dla dalszego rozwoju dzielnicy jako:



Miejsce zamieszkania

1. Korzystne połączenie Zaspy i Przymorza Małego z południowymi dzielnicami Gdańska.
2. Realizacja scenariusza będzie oddziaływać tylko lokalnie w rejonie Strzyży, Przymorza Małego oraz w południowo-wschodniej części Zaspy.
3. Realizacja scenariusza nie poprawi sytuacji transportowej mieszkańców Oliwy i Wrzeszcza.



Miejsce pracy i edukacji

1. Problemy Nowej Oliwy rozumianej jako dzielnica pracy i edukacji pozostają nierozwiązane.
2. Realizacja scenariusza tylko wzmocni monofunkcyjny charakter zabudowy wzdłuż al. Grunwaldzkiej.
3. Realizacja scenariusza nie wpłynie korzystnie na zaspokojenie potrzeb transportowych studentów Uniwersytetu Gdańskiego.



Miejsce spędzania czasu

1. Realizacja scenariusza nie wpłynie korzystnie na rozwój funkcji miastotwórczych.
2. Realizacja scenariusza nie poprawi sposobu skomunikowania Hali Olivii, miejsca o znaczącym, niewykorzystanym potencjale.

Wniosek główny

Pomimo znaczącego wysiłku inwestycyjnego realizacja scenariusza 2 nie rozwiązuje problemów transportowych Pasma Alei Grunwaldzkiej, przede wszystkim w zakresie obsługi istniejącej i planowanej zabudowy o wielofunkcyjnym charakterze oraz kampusu Uniwersytetu Gdańskiego.

3.2.4. Scenariusz 3

Ogólny opis scenariusza

Scenariusz zakłada przeprowadzenie linii tramwajowej wzdłuż al. Grunwaldzkiej, przez centrum największego w regionie ośrodka biurowego i akademickiego, zwiększając jego dostępność transportową i powiększając jego potencjał do dalszej rozbudowy. Dodatkowo wprowadza linię tramwajową w ul. Kołobrzeskiej tworząc bardzo istotne powiązanie poprzeczne między dzielnicami nadmorskimi i zlokalizowanymi w bezpośrednim sąsiedztwie PAG. Dodatkowym aspektem scenariusza jest wytworzenie intermodalnego węzła komunikacyjnego w centrum analizowanego obszaru, który poprawi efektywność podróży i szybkość dotarcia bez potrzeby korzystania z transportu samochodowego. Realizacja scenariusza przyczyni się do zwiększenia potencjału rozbudowy dzielnicy i zagęszczania jej wielofunkcyjną tkanką. Wykorzystanie w pełni potencjału rozbudowy znacząco zwiększy liczbę użytkowników tego obszaru, co może negatywnie wpłynąć na jakość życia okolicznych mieszkańców. Należy zatem pamiętać o wzbogaceniu przestrzeni o ogólnodostępne przestrzenie zielone i rekreacyjne dla użytkowników obszaru i mieszkańców sąsiadujących z nim dzielnic, które zrekompensują negatywne aspekty powstałego intensywnie użytkowanego obszaru.

Aspekty pozytywne

- sprawny, o znaczeniu zarówno miejskim jak i metropolitalnym, intermodalny węzeł integracyjny transportu zbiorowego w centrum dynamicznie rozwijającej się dzielnicy (węzeł Przymorze),
- efektywne przesiadki door-to-door w komunikacji zbiorowej,
- tramwaj w ciągu ul. Kołobrzeskiej dobrze wpisujący się w potrzeby gęsto zamieszkałej dzielnicy,
- poprzeczne połączenie ułatwi efektywne przemieszczanie się między Zaspą, Przymorzem a Oliwą i Strzyżą, a także dalszymi dzielnicami,
- potencjał dla rozwoju inwestycyjnego w okolicy nowych linii tramwajowych (al. Grunwaldzka, ul. Kołobrzeska),
- zmniejszenie liczby samochodów na Grunwaldzkiej – możliwość przekształcenia ją w miejską ulicę,
- możliwość wykorzystania wielu niezabudowanych dotąd działek na inwestycje typu mixed-use.

Aspekty negatywne

- utrudnienia dla kierowców na al. Grunwaldzkiej,
- możliwe wygaszanie kursów linii tramwajowej na Strzyży (zmniejszenie znaczenia / zanikanie historycznej linii tramwajowej),
- niekontrolowany i zbyt intensywny rozwój okolic, nadmiernie wysysający życie i handel z okolicznych dzielnic,
- rozwiązanie drogie i czasochłonne.

Potencjał rozwojowy dla dalszego rozwoju dzielnicy jako:



Miejsce zamieszkania

1. Większa dostępność do różnych form transportu zbiorowego dla mieszkańców
2. Szybkie i efektywne połączenie przez ul. Kołobrzeską z sąsiednimi dzielnicami.
3. Zmniejszenie jakości życia przez znaczne zwiększenie liczby użytkowników w dzielnicy (należy rekompensować ogólnodostępnymi przestrzeniami zielonymi/rekreacyjnymi),
4. Dla mieszkańców Starej Oliwy problematyczne może być zwiększenie odległości do dworca regionalnego.
5. Budowa tzw. ul. Nowej Abrahama da potencjał do zagospodarowania okolicznych terenów zielonych i udostępnienia ich mieszkańcom okolicznych dzielnic: Zasy, Przymorza i Strzyży.



Miejsce pracy i edukacji

1. Większa dostępność do różnych form transportu zbiorowego oraz bliskość węzła komunikacyjnego pozwoli częściej wybierać komunikację zbiorową niż auto.
2. Dzięki powstaniu węzła integracyjnego rejon PAG będzie bardziej dostępny dla mieszkańców innych dzielnic Gdańska, Trójmiasta, ale też i spoza regionu.
3. Efektywny transport publiczny da impuls do rozbudowy parku biurowego, ośrodka akademickiego, a także dodatkowych funkcji jak np. usługi czasu wolnego.



Miejsce spędzania czasu

1. Dzielnica powinna się rozwijać w zrównoważony sposób – wzrost powierzchni biurowych i mieszkaniowych powinien iść w parze ze wzrostem ogólnodostępnych, różnorodnych przestrzeni publicznych – zielonych/rekreacyjnych.
2. Wykorzystanie rezerwy pod tzw. ul. Nową Abrahama (na odcinku al. Grunwaldzka - al. Rzeczypospolitej) powinno iść w parze z zagospodarowaniem okolicznych RODów i stworzeniem w ich miejscu ogólnodostępnego terenu zielonego, które będzie dodatkowym powiązaniem pieszo-rowerowym Zaspy, Przymorza i Strzyży.
3. W nowopowstających zabudowaniach powinny znaleźć się miejsca rozrywki i rekreacji.

Wniosek główny

Dzięki uspokojeniu ruchu kołowego oraz rozbudowie trasy tramwajowej w ciągu al. Grunwaldzkiej powstaje możliwość wytworzenia żywej dzielnicy wielofunkcyjnej z dobrą dostępnością transportu zbiorowego na poziomie miejskim jak i regionalnym.

3.2.5. Scenariusz 4

Ogólny opis scenariusza

Założenia wyjściowe w formule warsztatowej to: budowa trasy tramwajowej w ciągu al. Grunwaldzkiej od wysokości ul. Braci Lewoniewskich do ul. Kołobrzeskiej, budowa trasy tramwajowej w ciągu ul. Kołobrzeskiej, stworzenie węzła integracyjnego przy przystanku SKM Przymorze, zmniejszenie przekrojów al. Grunwaldzkiej i ul. Kołobrzeskiej, kompensacja przepustowości poprzez realizację tzw. ul. Nowej Abrahama (na odcinku al. Grunwaldzka - al. Rzeczypospolitej).

Aspekty pozytywne

- znacząco poprawi się dostępność komunikacyjna ul. Kołobrzeskiej,
- zapewniona zostanie obsługa transportowa niezbędna do tworzenia nowych miejsc pracy w tym obszarze,
- powstanie nowy węzeł komunikacyjny z większą paletą możliwych połączeń do wyboru,
- zwiększy się potencjał ekonomiczny obszaru,
- zwiększy się udział komunikacji miejskiej w puli wszystkich przejazdów.

Aspekty negatywne

- możliwość zwiększenia poziomu hałasu z uwagi na częstotliwość przejazdów,
- zwiększony koszt eksploatacji infrastruktury,
- wskazanie na kolizję trasy tramwajowej z infrastrukturą wodno-kanalizacyjną tj. w przypadku potrzeby przzerwania spadków grawitacyjnych zajdzie potrzeba wygospodarować teren pod przepompownię.

Uwagi dodatkowe

- interesariusze wskazują, że koszt realizacji inwestycji, może długofalowo się zwrócić poprzez wywołanie dodatniego impulsu gospodarczego dla tego obszaru (stąd wpływ określany jako neutralny),
- przejazd trasą tramwajową prowadzoną przez ul. Abrahama będzie miał szybszy czas przejazdu niż przez ul. Kołobrzeską, jeżeli za punkt docelowy obierzemy skrzyżowanie ul. Chłopska/Kołobrzeska.

Potencjał rozwojowy dla dalszego rozwoju dzielnicy jako:



Miejsce zamieszkania

1. Większa dostępność do transportu zbiorowego.
2. Obawa o zwiększenie hałasu związanego z obsługą komunikacyjną obszaru.
3. Oczekiwanie, że zmniejszy się liczba samochodów parkujących w okolicy.
4. Zwiększenie szansy na powstanie w rejonie PAG zabudowy typu mixed-use (mieszanej mieszkaniowo-usługowej).



Miejsce pracy i edukacji

1. Poprawa obsługi komunikacyjnej dla pracowników dojeżdżających do pracy
2. Zmniejszenie odległości od przystanków dla pracowników i studentów.
3. Lokalni inwestorzy powinni opracować indywidualne plany transportowe jak i rozpocząć dialog z okolicznymi partnerami.



Miejsce spędzania czasu

1. Większa liczba przystanków na trasie wydłuży przejazd osób, które jedynie przemieszczają się przez ten obszar.
2. Hala Olivia będzie dostępna poprzez transport zbiorowy dla znacznie większej ilości mieszkańców.

Wniosek główny

Dzięki uspokojeniu ruchu oraz intensyfikacji transportu zbiorowego wzdłuż al. Grunwaldzkiej oraz tzw. ul. Nowej Abrahama rysuje się możliwość powstania żywej dzielnicy z zabudową wielofunkcyjną z dobrą dostępnością transportem zbiorowym na poziomie zarówno miejskim jak i regionalnym.

4 Podsumowanie

Na podstawie dyskusji nad scenariuszami transportowymi dla Pasma Alei Grunwaldzkiej można wyciągnąć kilka istotnych wniosków.

Scenariusz 0, który zakłada brak działań w celu rozwiązania obecnych i przyszłych problemów komunikacyjnych, prowadzi do nasilenia istniejących trudności oraz pogorszenia jakości życia mieszkańców i pracowników w przyszłości. Oznacza to, że koniecznym jest podjęcie działań odpowiadających zarówno na istniejące już problemy jak i na przyszłe wyzwania komunikacyjne.

Scenariusz 1, choć obejmuje pewne działania inwestycyjne, to są one jednak niewystarczające, aby znacząco poprawić sytuację dla mieszkańców i pracowników w otoczeniu PAG. Wskazuje to na konieczność bardziej kompleksowych rozwiązań, które uwzględniają różnorodne potrzeby i zapewnią skuteczne połączenia transportowe dla całej społeczności.

Scenariusz 2, mimo przewidzianych znaczących nakładów inwestycyjnych, nie przynosi oczekiwanych rezultatów w zakresie rozwiązania problemów transportowych, zwłaszcza związanych z istniejącą i projektowaną zabudową rozlokowaną wzdłuż al. Grunwaldzkiej i Uniwersytetem Gdańskim. Wskazuje to na konieczność uwzględnienia specyficznych potrzeb tych obszarów.

Scenariusz 3, który opiera się na uspokojeniu ruchu i rozbudowie układu tramwajowego, daje szansę na stworzenie żywej i wielofunkcyjnej dzielnicy z dobrą dostępnością transportu zbiorowego na poziomie miejskim i regionalnym. Jest to perspektywa, która uwzględnia potrzeby różnych grup użytkowników i może przyczynić się do poprawy jakości życia w tej części miasta.

Scenariusz 4, który zakłada uspokojenie ruchu i intensyfikację transportu zbiorowego, otwiera możliwość powstania żywej dzielnicy z różnorodną zabudową i dobrą dostępnością transportu na poziomie zarówno lokalnym jak i regionalnym. Jest to koncepcja, która uwzględnia zarówno bieżące potrzeby, jak i perspektywę rozwoju w przyszłości. Należy jednak zauważyć, że realizacja scenariusza byłaby bardzo kosztowna oraz trwałaby najdłużej.

Podsumowując, dyskusja nad różnymi scenariuszami transportowymi dla Pasma Alei Grunwaldzkiej wskazuje na potrzebę kompleksowego podejścia i uwzględnienia różnorodnych aspektów, aby zapewnić efektywne i zrównoważone rozwiązania komunikacyjne. Ważne jest także monitorowanie i reagowanie na zmieniające się potrzeby społeczności, aby zapewnić trwałe

i efektywne rozwiązania transportowe dla Pasma Alei Grunwaldzkiej. Scenariusze 3 i 4 wydają się być bardziej obiecujące, ponieważ uwzględniają zarówno uspokojenie ruchu, jak i rozwój transportu zbiorowego. Przeprowadzony proces wskazał preferencję dla realizacji Scenariusza 3.

Wnioski z dyskusji wskazują także na potrzebę zintegrowanego podejścia, które uwzględni zarówno aspekty transportowe, jak i społeczne, środowiskowe i ekonomiczne. Konieczne jest również uwzględnienie różnorodnych grup interesariuszy, takich jak mieszkańcy, pracownicy, studenci i przedsiębiorcy, aby stworzyć rozwiązania, które będą służyć szerokiemu spektrum potrzeb społeczności.



GDAŃSK

GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE