GDAŃSK

GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

DO STUDZIENKI
NOWE PRZESTRZENIE PUBLICZNE

Raport z procesu partycypacyjnego

GDAŃSK 2024



DO STUDZIENKI
NOWE PRZESTRZENIE PUBLICZNE

Raport z procesu partycypacyjnego

Kierownictwo projektu: Architekt Miasta Gdańska, Piotr Lorens

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

Opracowanie raportu ze spotkań informacyjnych i warsztatów: Przemysław Kluz

Opracowanie koncepcji urbanistycznych: Biuro Architektoniczne Szablowscy, Paweł Mrozek

Opracowanie danych topograficznych, historycznych, planistycznych, kwerenda materiałów prasowych i wybór ilustracji: Wojciech Chmielewski

Opracowanie danych z zakresu ochrony zabytków: Grzegorz Sobczyk, Wojciech Chmielewski

Redakcja, uzupełnienia, opracowanie graficzne: Wojciech Chmielewski

Okładka: "Plac Grunwaldzki" - skrzyżowanie alei Grunwaldzkiej z ul. Do Studzienki, fot. Jarosław Zulewski

GDAŃSK

GDAŃSK 2024

Spis treści

1. **Wprowadzenie**

1.1. Przedmiot procesu partycypacyjnego 7

1.2. Terminy i formuła spotkań procesu partycypacyjnego 11

1.3. Interesariusze 14

2. **Przebieg linii tramwajowej**

2.1. Sytuacja 17

2.2. Historia 21

2.3. Warunki planistyczne 53

2.4. Ewolucja projektu 55

3. **Opracowanie studialne. Wytyczne do koncepcji zagospodarowania terenu**

3.1. Dane ogólne 77

3.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu 79

3.3. Projektowane zagospodarowanie terenu 89

3.4. Wariantowy charakter koncepcji i przesłanki urbanistyczne dla kształtowaniaprzestrzeni publicznych 95

3.5. Podsumowanie i wnioski do planów miejscowych 95

4. **Przebieg procesu partycypacyjnego**

4.1. Spotkanie otwarte – 29 września 2022 107

4.2. I sesja warsztatowa – place, zabudowa, zieleń – 22 października 2022 109

4.3. Wybór wariantu i praca nad koniecznymi modyfikacjami 113

Plac Grunwaldzki – wnioski z pracy grupowej 113

Plac Fiszera – wnioski z pracy grupowej 117

Plac Traugutta – wnioski z pracy grupowej 121

4.4. II sesja warsztatowa – przestrzeń pomiędzy Placem Traugutta i Placem Fiszera – kompozycja i powiązania przestrzenne – 07 listopada 2022 126

Grupa A „Zgodnych" – wnioski z pracy grupowej 128

Grupa B „Generałów" – wnioski z pracy grupowej 132

Grupa C „Zielonych" – wnioski z pracy grupowej 136

5. **Podsumowanie procesu partycypacyjnego** 141

6. **Załączniki**

6.1. Odpowiedzi na pytania zadane podczas spotkań i warsztatów 145

6.2. Waloryzacja zabytków architektury 165

Budynki wchodzące w kolizję z inwestycją komunikacyjną przewidziane do wyburzenia i nie podlegające ochronie prawnej – – wariant I z włączeniem w ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 167

Budynki wchodzące w kolizję z inwestycją komunikacyjną przewidziane do wyburzenia – – wariant II z włączeniem w ul. Do Studzienki 179

Budynki i obszary wpisane do rejestru zabytków sąsiadujące z inwestycją 194

Inwentaryzacja wartościowej zieleni 203

Zidentyfikowane perspektywy i osie widokowe 206

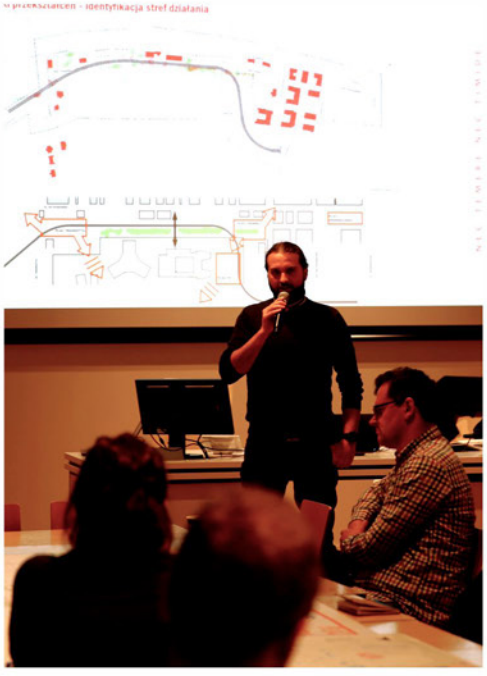
6.3. Wizualizacje 208

Bibliografia 214






PREZENTACJA PRACY GRUP
NOWE PRZESTRZENIE PUBLICZNE DO STUDZIENKI
PLAC FISZERA




NOWE PRZESTR
DO STUDZIENKI

1 Wprowadzenie

1.1. Przedmiot procesu partycypacyjnego

Cykl spotkań i warsztatów pt. „Do Studzienki – Nowe przestrzenie publiczne" to proces partycypacyjny przeprowadzony przez Biuro Architekta Miasta Gdańska na wniosek Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny. Celem było określenie oczekiwań interesariuszy i interesariuszek wobec przyszłego kształtu przestrzeni publicznych w otoczeniu obecnej ulicy Do Studzienki w kontekście planowanej budowy linii tramwajowej Gdańsk Południe-Wrzeszcz (GP-W). Spotkania stały się okazją do pogłębionej dyskusji o kompozycji zabudowy, połączeniach przestrzennych oraz realizacji atrakcyjnych przestrzeni w sąsiedztwie planowanych przystanków i zaproponowanych przy nich placów. Istotnymi założeniami wyjściowymi było również dążenie społeczności lokalnej do zachowania tożsamości i unikatowego charakteru miejsca oraz uwzględnienie planów otwarcia przestrzeni kampusu Politechniki Gdańskiej na dzielnicę Wrzeszcz Górny.

Ramami procesu partycypacyjnego były:

- Zdefiniowany przebieg trasy tramwajowej,
- Decyzja o przesunięciu planowanego torowiska w kierunku południowym celem uchronienia obiektów o walorach kulturowych położonych przy ul. Do Studzienki przed rozbiórką,
- Zidentyfikowany potencjał przestrzenny ul. Do Studzienki jako ulicy o miejskim charakterze.

W trakcie spotkań przedstawiono wariantowe koncepcje urbanistyczne dotyczące przestrzeni publicznych od skrzyżowania z ul. Traugutta do Alei Grunwaldzkiej uwzględniające wykreowanie trzech nowych placów określonych roboczymi nazwami: Grunwaldzki, Fiszera i Traugutta oraz powiązań między nimi. Zakres przestrzenny, którego dotyczył proces partycypacyjny przedstawia grafika na kolejnych stronach.

Po lewej: sesja warsztatowa 24 października 2022
fot. Grzegorz Sobczyk



Obszar opracowania objęty procesem partycypacyjnym - zaznaczono rekomendowany przebieg linii tramwajowe-
fot. obliview.brg.gda.pl, opracowanie: Wojciech Chmielewski


gmach główny
Politechniki
Gdańskiej
cmentarz urnowy
punkt widokowy
Szubieniczna Góra
ul. Traugutta
„Bratniak”
ul. Siedlicka
WIMiO PG
ETI 1 PG
d. OiO
ETI 2 PG
ul. Traugutta
ul. Jana III Sobieskiego
LINTE^2
Centrum Obsługi
Technicznej PG
d. Królewskie
Seminarium
Nauczycielskie
PLAC
TRAUGUTTA
barokowa
brama
Park
Królewska
Dolina
dwór
Osiedle Studenckie PG
ul. Do Studzienki
Święta Studzienka
Studzienki



Sesja warsztatowa 7 listopada 2022
fot. Jarosław Zulewski

1.2. Terminy i formuła spotkań procesu partycypacyjnego

Terminy i miejsce spotkań

Warsztaty i spotkania informacyjne odbywały się w bezpośrednim sąsiedztwie analizowanych przestrzeni, w budynku Hydromechaniki Politechniki Gdańskiej przy ul. Gabriela Narutowicza. Lokalizacja uwzględniała dostępność dla głównych interesariuszy (mieszkańcy Wrzeszcza Górnego i studenci Politechniki Gdańskiej). Spotkania rozpoczynały się o godz. 17.30 i trwały maksymalnie 3h.

Zakres tematyczny spotkań:

- **29 września 2022 – spotkanie informacyjne otwierające.**
- **24 października 2022 – I sesja warsztatowa – place, zabudowa, zieleń.**
- **7 listopada 2022 – II sesja warsztatowa – kompozycja i powiązania przestrzenne.**
- **21 listopada 2022 – podsumowanie procesu, prezentacja wyników.**

Proces partycypacyjny były promowany w internecie: w mediach społecznościowych Biura Architekta Miasta (BAM), Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny (RDWG) i Gdańskiej Fundacji Innowacji Społecznej (GFIS), a także w portalach informacyjnych gdańsk.pl i trójmiasto.pl oraz poprzez mailing. Przeprowadzono również akcję promocyjną z wykorzystaniem materiałów papierowych (zewnętrzne gabloty informacyjne Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny w kluczowych punktach, witryny sklepowe, komunikacja bezpośrednia). Każdorazowo w spotkaniach brało udział około 50-70 osób w tym około 10 członków zespołów Biura Rozwoju Gdańska (BRG) i Biura Architekta Miasta Gdańska, w tym zaproszonych ekspertów zewnętrznych. Warsztaty moderowane były przez niezależnego facylitatora.



Budynek Hydromechaniki PG - miejsce spotkań procesu partycypacyjnego
fot. Jarosław Zulewski



Spotkanie inauguracyjne procesu partycypacyjnego 29 września 2022,
fot. Grzegorz Mehring

Formuła spotkań i warsztatów

Proces partycypacyjny podzielono na cztery części. Pierwsze spotkanie pełniło rolę informacyjnego i wprowadzającego do tematu połączonego z dyskusją na forum. Dwie kolejne części odbyły się w formie warsztatowej i dotyczyły trzech przestrzeni publicznych wskazanych w przygotowanym uprzednio profesjonalnym opracowaniu studialnym: ich kompozycji, funkcji i powiązań przestrzennych między nimi. Ostatnie spotkanie miało charakter podsumowujący – zawierając prezentację wyników i szeroką dyskusję na forum.



Spotkanie inauguracyjne procesu partycypacyjnego 29 września 2022,
fot. Grzegorz Mehring



Spotkanie inauguracyjne procesu partycypacyjnego 29 września 2022,
fot. Grzegorz Mehring

Praca warsztatowa realizowana była w trzech grupach po 10 do 20 osób. Na spotkaniu nr 2 grupy pracowały nad odrębnymi przestrzeniami publicznymi określonymi roboczymi nazwami: „Plac Traugutta", „Plac Fiszera" i „Plac Grunwaldzki". Na kolejnych warsztatach wszystkie grupy podzieliły się pracą nad tym samym materiałem dotyczącym kompozycji i powiązań przestrzennych. Każdorazowo wprowadzeniem do pracy była prezentacja wariantowanej koncepcji urbanistycznej. Następnie odbywała się moderowana i rejestrowana w formie notatek z wnioskami dyskusja w grupach. Na dyskusje grupowe poświęcono po 80-90 minut na każdym ze spotkań. Następnie wynik prac grupy były krótko relacjonowane na forum, pozwalając uczestnikom na wzajemne poznanie swoich opinii. Spotkania warsztatowe podsumowywane były dyskusją na forum.



Sesja warsztatowa 24 października 2022
fot. Jarosław Zulewski

1.3. Interesariusze

Obszar opracowania posiada cechy nie pozwalające na dokładne rozpoznanie i zdefiniowanie wszystkich grup interesariuszy. Ponadto, ze względu na transportowy charakter projektowanej inwestycji (linia tramwajowa) i jej funkcjonowanie w obrębie szerokiej sieci, obszar oddziaływania projektu znacznie przekracza granice opracowania. Głównym generatorem ruchu obecnym w przedmiotowych granicach jest kampus Politechniki Gdańskiej. Większość jego obiektów (w tym gmach główny i osiedla studenckie) znajduje się co prawda poza obszarem przewidzianym jako przedmiot procesu partycypacyjnego, jednak pozostają one w odległości kilkuminutowego spaceru od planowanych przystanków, wokół których mają szansę rozwinąć się przestrzenie publiczne zwiększające nie tylko dostępność ale i atrakcyjność kampusu. Tereny uczelni włączone w obszar opracowania są jednocześnie jej rezerwą rozwojową pozwalającą na uzupełnienie kubatury i stworzenie (lub odtworzenie) powiązań komunikacyjnych z otaczającymi terenami dzielnicy Wrzeszcz Górny. Jest to zgodne z przyjętą przez Politechnikę strategią rozwoju kampusu z 2010.

Poza mieszkańcami najbliższej okolicy, którzy będą mogli korzystać z nowych przestrzeni publicznych jako ich bezpośredniego sąsiedztwa i odcinków podróży pieszych (i rowerowych) na krótkich dystansach (do pracy, szkoły, na zakupy i w ramach spaceru, w tym jako dojście do okolicznych historycznych parków) będą one stanowić pierwszą i ostatnią milę dłuższych podróży (z i do Wrzeszcza) z wykorzystaniem projektowanego tramwaju oraz kolei dalekobieżnej i regionalnej. Stanie się to możliwe po utworzeniu wygodnych punktów przesiadkowych w rejonach przystanków Gdańsk-Wrzeszcz i Gdańsk-Politechnika, których idee wyewoluowały w ramach propozycji i prac koncepcyjnych związanych z opracowaniem wizji linii komunikacyjnej Gdańsk Południe-Wrzeszcz.

Powiązania te dotyczą zatem nie tylko dzielnic, przez które zostanie poprowadzona projektowana aktualnie linia tramwajowa łącząca południowe i zachodnie przedmieścia Gdańska z Wrzeszczem Górnym, ale także dalszych dzielnic i miejscowości, na których możliwości przemieszczania się (oraz dzięki temu korzystania z oferty położonych w obrębie przyszłej sieci komunikacyjnej obiektów) wpłynie budowa trasy GP-W i łączących się z nią innych linii komunikacji publicznej i dróg oraz możliwych przyszłych uzupełnień pozwalających chociażby na stworzenie łączników i punktów przesiadkowych dla Suchanina, Migowa (pod ul. Nowolipie), Dolnego Wrzeszcza (w kilku możliwych wariantach), czy kompleksu klinik medycznych GUMED-u.

Wszystkie te propozycje były obiektem analiz w toku ponadstuletniej historii planowanego wykorzystania doliny Potoku Królewskiego jako ważnego korytarza transportowego i mogą stanowić podstawę przyszłych prac projektowych i inwestycji zwiększających obszar oddziaływania przestrzeni publicznych ul. Do Studzienki. Były one analizowane w ramach prac nad koncepcją rozwoju sieci tramwajowej sporządzoną na wniosek miasta przez biuro architektoniczne Alter Polis przy współpracy z Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego w 2015 oraz nad założeniami transportowymi do nowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska przyjętego w 2018, nie mówiąc już o licznych opracowaniach eksperckich takich jak cytowany już wcześniej „Koreferat prof. Jamroza".

Lista rozpoznanych interesariuszy:

- Politechnika Gdańska – studenci i pracownicy, mieszkańcy osiedla studenckiego.

- Uczniowie wrzeszczańskich szkół podstawowych i średnich, uczestnicy kursów, kół zainteresowań, wydarzeń kulturalnych, korzystający z terenów rekreacyjnych, w tym parków, lasów, tras turystyki pieszej i rowerowej na terenie Wrzeszcza Górnego i obszarów przyległych lub powiązanych z jego siecią transportową.

- Mieszkańcy – właściciele i najemcy nieruchomości oraz przedsiębiorcy z terenu dzielnicy Wrzeszcz Górny, reprezentujące ich rada i zarząd dzielnicy oraz administratorzy budynków. W tym przede wszystkim mieszkańcy ulic:
    - Do Studzienki;
    - Fiszera;
    - Bohaterów Getta Warszawskiego;
    - Traugutta;
    - Sobieskiego;
    - Wileńskiej;
    - Al. Grunwaldzkiej.

- Mieszkańcy – właściciele i najemcy nieruchomości oraz przedsiębiorcy z terenu dzielnic Wrzeszcz Dolny, Aniołki, Suchanino, Piecki-Migowo, Ujeścisko-Łostowice, Chełm, Orunia Górna-Gdańsk Południe.

- Użytkownicy transportu publicznego, rowerzyści, kierowcy, piesi, w tym:
    - Mieszkańcy Gdańska i Trójmiasta;
    - Osoby odwiedzające Trójmiasto, turyści.

- Lokalni i ponadlokalni aktywiści oraz eksperci, publicyści, entuzjaści branż inżynierskich i sztuk projektowych, urbanistyki i architektury, ochrony dóbr kultury, ochrony przyrody – w ramach grup formalnych i nieformalnych, w tym aktywnie uczestniczący w debacie publicznej na temat projektu GP-W oraz w przedmiotowych warsztatach:
    - Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej;
    - Stowarzyszenia Mieszkańców Doliny Potoku Królewskiego;
    - Towarzystwo Opieki nad Zabytkami;
    - Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego.

- Gdański Uniwersytet Medyczny – studenci i pracownicy, mieszkańcy osiedla studenckiego, pacjenci i klienci obiektów Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego.



Dolina Potoku Królewskiego - zaznaczono bieg potoku w korycie otwartym i skanalizowanym
fot. geogdansk.pl, opracowanie: Wojciech Chmielewski

2 Przebieg linii tramwajowej

2.1. Sytuacja

Analizowany obszar w granicach przyjętych na potrzeby procesu znajduje się w dzielnicy Wrzeszcz Górny i obejmuje dolny odcinek doliny Potoku Królewskiego – naturalnego cieku wodnego, który na przedmiotowym obszarze biegnie w zamkniętym kanale. Warunki naturalne: południkowy układ i czytelna zachodnia krawędź doliny oraz własnościowe i funkcjonalne: w dużej mierze zagospodarowany i zamknięty teren Politechniki Gdańskiej po stronie wschodniej zdecydowały jego podłużnym kształcie o długości około 700 m i szerokości sięgającej się na poszczególnych odcinkach, w osiach alei Grunwaldzkiej, ul. Traugutta i ul. Fiszera odpowiednio od 100 przez 180 aż po 240 metrów.

Nie bez wpływu na granice był również przyjęty w koncepcji przebieg linii tramwajowej prowadzony na południowym odcinku (na wysokości zabudowań Politechniki Gdańskiej) w poszerzonym korytarzu ul. Do Studzienki, a następnie (wśród zabudowy mieszkaniowej) ulicą Bohaterów Getta Warszawskiego w istniejącym przekroju. Odgięcie (zmiana osi) u styku ulic BGW i Fiszera wymagała w tym miejscu poszerzenia analizowanego pasa terenu o skrzyżowanie tych ulic. Z analizowanego obszaru świadomie i celowo wyłączono samą ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego jako przestrzeń, dla której założenia projektowe zostały ustalone w toku uzgodnień już realizowanego zadania (projekt trasy tramwajowej Gdańsk Południe – Wrzeszcz). Nie analizowano również możliwości kształtowania nowej zabudowy ani nie formułowano szczegółowych postulatów co do zasad ochrony zabudowy historycznej i starodrzewu po zachodniej stronie ulicy. Wyjątek stanowił narożnik skrzyżowania ulic Do Studzienki i Traugutta, przy którym zaproponowano wypełnienie działki nową kubaturą w liniach zabudowy pozwalających na poszerzenie chodników.

Wzięto natomiast pod uwagę powiązania komunikacyjne i widokowe z centralną częścią Wrzeszcza Górnego w osiach wschód-zachód tworzonych przez ulice Matejki (przedłużenie ul. Fiszera) oraz Pileckiego, a także istniejące lub sugerowane ciągi piesze łączące dolinę Potoku Królewskiego z historycznym parkiem naturalistycznym Jaśkowej Doliny obejmującym kompleks zalesionych wzgórz zbliżający się bezpośrednio do zaplecza zabudowy ul. Do Studzienki na jej południowym odcinku.


Grenze mit Hoffmannsgarten
Landesgrenze
Seebenthal gehörigen
Hubgenbrunnen
Gärten der Herren
Ehrenpreis
Buchen
Waldung
Mühlfeld
Dorf
Stiglambberg gehörig
Schwarzenwasser
alte Wolfsgrube





Widok Studzienki, po lewej widoczny zespół dworsko-ogrodowy (obecnie ul. Traugutta 94), za nim masyw Królewskiego Wzgórza; szpaler drzew na pierwszym planie może odpowiadać przebiegowi Potoku Królewskiego, grafika Matthaeusa Deischa, 1761–1765, źródło: gedanopedia.pl

Po lewej: *Plan dóbr szlacheckich Heiligenbrunn* (Święta Studzienka) sporządzony dla rodziny Uphagenów w 1828, kopia sygnowana "Burow, Conducteur" z 1847, źródło: Archiwum Państwowe w Gdańsku

Po lewej, poniżej: Święta Studzienka - leśne źródło o leczniczych właściwościach, rys. Anthony Waterloo, 1660, źródło: gedanopedia.pl

Tereny Studzienki widziane ze wzgórza, od południa, charakterystyczny budynek dworu w widoku z boku, akwarela Augusta Lobegotta Randta z 1854 wg rys. z 1825, źródło: gedanopedia.pl



Warto dodać, że dostęp do parku od interesującej nas strony (ul. Do Studzienki) ze względu na stromiznę oraz niemal szczelne odcięcie od ulicy zabudową jest dużo trudniejszy niż do części położonej po drugiej stronie ul. Jaśkowa Dolina), wskutek czego spotyka się tu dużo mniej zwiedzających niż w okolicach Teatru Leśnego czy Gaju Gutenberga i to mimo obecności niewątpliwej atrakcji, jaką jest wieża widokowa na Królewskim Wzgórzu (99 m n.p.m.). Zapewne z tego samego powodu ta część parku w dużej mierze utraciła dawny parkowy charakter. Wskutek zaniedbania zanikło wiele tras widokowych oraz obiekty dawnych kawiarenek (zaadaptowane po II Wojnie Światowej na mieszkania), nie mówiąc już o zlokalizowanym na końcu ul. Traugutta, u podnóża Królewskiego Wzgórza, cmentarzu żydowskim założonym jeszcze w wieku XVIII, lecz nieutrzymywanym i zanikającym już od 1939, kiedy to został on zamknięty przez władze nazistowskie.



Widok na Wrzeszcz i Zatokę Gdańską z Królewskiego Wzgórza (Sobótki)
fot. Wojciech Chmielewski

2.2. Historia

W średniowieczu łąki położone w omawianej dolinie, między obecną aleją Grunwaldzką – starym traktem łączącym Gdańsk z opactwem Oliwskim, przy którym rozwinął się Wrzeszcz – a wzgórzami znanymi jako Góra Cygańska (lub Suchańska) należały do wsi **Suchanino**. Był to majątek rycerski starych pomorskich rodów przekazany następnie przez Krzyżaków gminie lokowanego przez zakon w 1380 Młodego Miasta (nowo utworzonego ośrodka miejskiego konkurencyjnego dla Starego i Głównego Miasta). Grunty Suchanina (wzmiankowanego w 1382 jako Suchanke, później jako Zigankenberg) obejmowały ogromny obszar, w tym sporą część Wrzeszcza Górnego w jego dzisiejszych granicach, a także obecną dzielnicę Aniołki i tereny stoczniowe. Wyodrębnione odpowiednio w XV i XVII wieku, początkowo jako dzierżawy, a następnie jako własność patrycjuszy gdańskich, leżące w dolinie Potoku Królewskiego posiadłości **Święta Studzienka** i **Królewska Dolina** przekształciły się z czasem w osobne jednostki osadnicze skupione wokół tychże majątków i połączone funkcjonalnie z Wrzeszczem, wokół którego rozwinęła się cała sieć podobnych założeń dworskich. Funkcjonowały przy nich na ogół napędzane wodami potoków zakłady rzemieślnicze oraz korzystające z mikroklimatu tutejszych dolin gospodarstwa sadownicze.

W XVII, a zwłaszcza w XVIII wieku posiadłości te zaczęto przekształcać przede wszystkim pod kątem funkcji rekreacyjnych i reprezentacyjnych. Wznoszono eleganckie rezydencje, zakładano bogato wyposażone ogrody. Wody potoków wykorzystywano natomiast do zasilania stawów, kaskad i wodotrysków. W przypadku dziejów obu wspomnianych majątków woda również odegrała wielką rolę.



Fragment *Plan du siège de Danzig par le 10e corps de la grande armée avec les travaux des Français... 23 avril 1807* dokumentującego oblężenie Gdańska przez Napoleona, źródło: Biblioteka Gdańska PAN

Święta Studzienka (Heiligenbrunn, także Zielona Studzienka, Zielony Dwór) bierze swą nazwę od legendy, wg której wody z tutejszego źródła miały moc przywracania wzroku niewidomym. Na terenie dawnego założenia zachował się (pozostający od lat w fatalnym stanie) XVIII-wieczny dwór (Traugutta 94, własność prywatna) oraz mocno przekształcony drewniany budynek gospodarczy o interesującym, częściowo zachowanym (klasycystycznym?) detalu. Całość barokowego założenia, rozparcelowanego w dużej mierze jeszcze w XIX wieku, jest obecnie nieczytelna, zdominowana przez, skądinąd ciekawie rozplanowany, powojenny, modernistyczny gmach szkoły podstawowej oraz obiekty osiedla studenckiego Politechniki Gdańskiej. Z połączonych kaskadami stawów zachował się jeden. Wypływający zeń potok (Studzieniecki – nazwa



"Gdańszczanka" - woda stołowa ze źródła "Święta Studnia" (Studzienka) butelka z lat 80. XX w. (?)
źródło: archiwum.allegro.pl

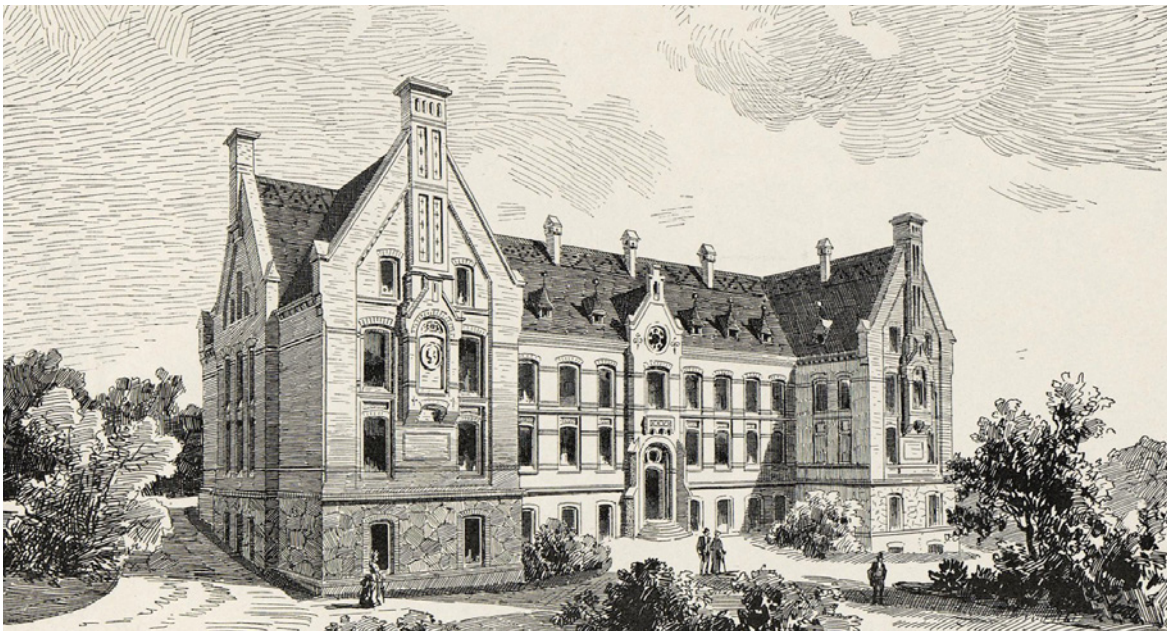
niekiedy używana mylnie jako zamienna dla sąsiedniego Potoku Królewskiego, którego jest dopływem) skanalizowano. W terenie można rozpoznać pojedyncze egzemplarze starodrzewu. Średniowieczna tradycja pozyskiwania wód mineralnych z tutejszych źródeł, służących także do wyrobu piwa i innych napojów trwała nieprzerwanie do 1989 i niestety zanikła wraz z upadkiem spółdzielni „Zgoda", która w okresie powojennym sprzedawała je pod marką „Gdańszczanka".

Sąsiadująca ze Studzienką od południa **Królewska Dolina**, a ściślej jej historyczny ośrodek wraz z dworem i parkiem, znajduje się poza obszarem opracowania stanowiącego przedmiot warsztatów. Obejmują one jednak tereny dawnych zabudowań gospodarczych, ogrodów użytkowych i łąk należących do majątku, które po II Wojnie Światowej przekazano Politechnice Gdańskiej celem budowy osiedla studenckiego i nowych budynków dydaktycznych.

Królewska Dolina (a wraz z nią pobliskie Królewskie Wzgórze oraz wspomniany potok) zawdzięcza swą nazwę wizytom monarchów. Założyciel majątku **Zachariasz Zappio** gościł tu w 1677 **Jana II Sobieskiego**, zaś w 1710 rezydował tu przez dwa miesiące **August II Mocny**, wobec czego można domniemywać, że rezydencja odznaczała się godnym swej nazwy przepychem. Chociaż barokowy dwór ucierpiał w czasie wojen napoleońskich i jego obecna forma jest wynikiem odbudowy z poł. XIX wieku, to można uznać, że historia obeszła się z Królewską Doliną dużo łaskawiej niż ze Świętą Studzienką.



Klasycystyczny dwór w Królewskiej Dolinie - wówczas mieszkanie nauczyciela w Zakładzie dla niewidomych, po lewej szczyt gmachu Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego, pocztówka z pocz. XX w., źródło: p4.edu.gdansk.pl



Neogotycki gmach Zakładu dla niewidomych - projekt architektów Schmieden, v. Weltzien & Speer, 1887
Ilustracja z czasopisma "Architektonische Runschau" I 1889, źródło: fotopolska.eu

Jednym z powodów było zapewne bardziej peryferyjne (względem Wrzeszcza i głównych dróg) położenie i, co za tym idzie, dużo mniejsza presja na parcelację i zabudowę, do czego przyczyniły się z pewnością także wymiary samego założenia parkowego o powierzchni sięgającej 55 000 m^2. Drugim zaś było z pewnością przejście majątku w roku 1883 na własność państwa (Prowincji Zachodniopruskiej) i urządzenie – najpierw w historycznym dworze, a następnie w kolejnych, dobudowywanych od 1887 (początkowo w stylu neogotyckim) obiektach – **Zakładu dla niewidomych im. pary cesarskiej Wilhelma II i Augusty Wiktorii**, odwołującego się, rzecz jasna, do tradycji leczenia wzroku z użyciem tutejszych wód mineralnych. Większość budynków wzniesiono w latach 1906–1907 naśladując przy tym, zgodnie z upodobaniami estetycznymi cesarza, formy barokowe, znakomicie wpasowane w XVII i XVIII-wieczny krajobraz ogrodowy. Całość domknięto od wschodu, w osi głównej alei parkowej monumentalnym gmachem **Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego** z lat 1905-1908 stylizowanego na renesansowy zamek (dawny Wydział Chemii UG, obecnie własność Politechniki Gdańskiej).



Barokowy park w Królewskiej Dolinie - jeden ze stawów, widok na dwór
fot. Wojciech Chmielewski

Niestety, ten właśnie efekt został w ostatnich latach zaprzepaszczony wskutek realizacji podłużnego budynku prywatnego domu studenckiego "Collegia" (Sobieskiego 13), który przeciął oś widokową. Poza tym historyczne rozplanowanie parku obejmującego regularne szpalery, trzy stawy, kilka poziomów tarasów, a także elementy naturalistyczne, w tym sztuczną kaskadę można uznać w dużej mierze za kompletne, choć oczywiście obecne wyposażenie i utrzymanie dalekie jest od standardów XVII-wiecznej rezydencji, czy nawet XX-wiecznej instytucji dobroczynnej. W najgorszym stanie spośród oryginalnych obiektów ogrodu pozostaje tzw. **„Parnas"** – sztuczne wzgórze widokowe w formie nasypu o kształcie przypominającym antyczną piramidę, którego wnętrza, mieszczące dawniej pałacową lodownię, są zdewastowane i zaśmiecone, a zawilgocone konstrukcje murowe jedynie cudem uniknęły jak dotąd katastrofy budowlanej.



Gmach Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego, w latach 1946–1970 Wyższa Szkoła Pedagogiczna, następnie Wydział Chemii Uniwersytetu Gdańskiego, od 2021 własność Politechniki Gdańskiej pocztówka z 1907, źródło: fotopolska.eu

Budynek dworu (Sobieskiego 36) mieści od 1947 publiczne przedszkole. Pozostałe budynki podzielono po 1945 między gdańskie uczelnie: Akademię Medyczną (od 2009 GUMED), Politechnikę Gdańską i Wyższą Szkołę Pedagogiczną (od 1971 Uniwersytet Gdański). W latach 50. XX w. Politechnika wzniosła na swoim terenie – na przedłużeniu ul. Do Studzienki (nr 32, 34, 61) kompleks domów studenckich wg proj. Stanisława Sowińskiego. Budynki Akademii Medycznej przeszły kolejno w pierwszych dekadach XXI w. w ręce prywatne. Najstarszy, XIX-wieczny neogotycki gmach Zakładu dla niewidomych (Sobieskiego 38) mieści obecnie prywatną szkołę. Jeden z neobarokowych budynków (Do Studzienki 67) w 2017 spłonął i w związku ze skomplikowaną sytuacją własnościową popada w ruinę. Sąsiednie (nr 63 i 65) zaadaptowano odpowiednio na biurowiec i aparthotel. Pierwszy budynek w skutek nadbudowy i docieplenia utracił cechy stylowe, elewacje drugiego zaś szczęśliwie pieczołowicie odrestaurowano.

Kompleks zabudowań folwarcznych za domem studenckim PG (Do Studzienki 34a), które mieściły w ostatnich 3 dekadach kluby muzyczne i małą gastronomię przed kilku laty rozebrano. Zachował się natomiast mocno zniszczony (zabezpieczony staraniem Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny) południowy pylon **barokowej bramy wjazdowej** w osi alei lipowej prowadzącej z ul.



Dawny budynek kompleksu Zakładu dla niewidomych (pocz. XX w.) przy ul. Do Studzienki 67, stan w 2020
fot. Wojciech Chmielewski

Sobieskiego do dworu, a także sąsiadujący z nim XIX-wieczny domek ogrodnika. Niestety także on utracił po fatalnym remoncie z 2016 wszystkie cechy stylowe. Dawne zaplecze folwarku, które już od stulecia stanowi rezerwę dla kolejnych wariantów inwestycji komunikacyjnych pozostaje w dużej mierze niezagospodarowane. Niestety, jedyne budynki, jakie wzniesiono tu w ostatnich latach – laboratoria PG LINTE^2 i ProtoLab – usytuowane na skarpie i otoczone ogrodzeniami nie próbują nawiązać dialogu ani z pozostałymi obiektami uczelni (domy studenckie), ani tym bardziej z zabudową mieszkalną w ul. Traugutta i nie tworzą choćby zalążka przestrzeni publicznej.



Zachowany pylon - relikt bramy wjazdowej do parku i dom dozorcy (IV ćw. XIX w.) po remoncie z 2016
fot. Wojciech Chmielewski



Ul. Sobieskiego: Kompleks domów studenckich Collegia i dawny gmach Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego, widoczna rezerwa terenowa Nowej Politechnicznej, fot. Łukasz Szymichowski/PG (źródło: gdansk.pl)

W wiek XIX dolina Potoku Królewskiego weszła jeszcze jako typowe rolniczo-rzemieślnicze przedmieście rozwijające się u boku dworskich rezydencji. Doliny okalające stopniowo przekształcający się w targowe miasteczko Wrzeszcz, wśród nich przede wszystkim sąsiednia **Jaśkowa Dolina**, coraz chętniej chętnie wybierane były jako lokalizacja podmiejskich rezydencji o typowo rekreacyjnym charakterze. Kupiec i filantrop **Jan Labes** nabył wówczas w takim celu część Jaśkowej Doliny wraz z przyległymi wzgórzami, a urządzony przez siebie ogród z promenadą widokową udostępnił w 1803 publiczności czyniąc pierwszy krok na drodze do urządzenia na wzgórzach otaczających Wrzeszcz od zachodu rozległego parku leśnego zapewniającego relaks (i sezonowe atrakcje) nie tylko dla zamożnych, ale również dla warstw społeczeństwa, które nie mogły sobie pozwolić na posiadanie własnych podmiejskich ogrodów.



Dawny budynek kompleksu Zakładu dla niewidomych (pocz. XX w.) przy ul. Do Studzienki 65 zaadaptowany na aparthotel, fot. materiały promocyjne Gdanski Harward

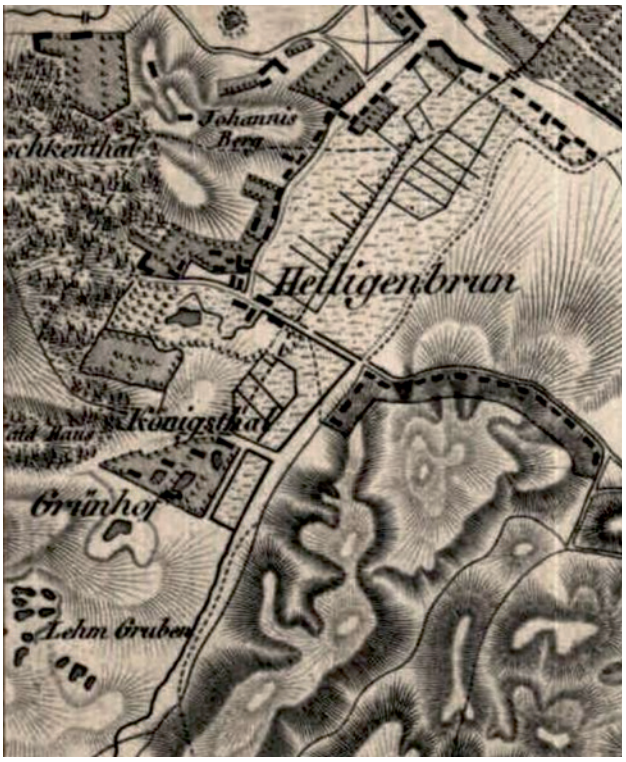


Wieża widokowa na szczycie Królewskiego Wzgórza - stan po renowacji schodów z 2020
fot. Wojciech Chmielewski

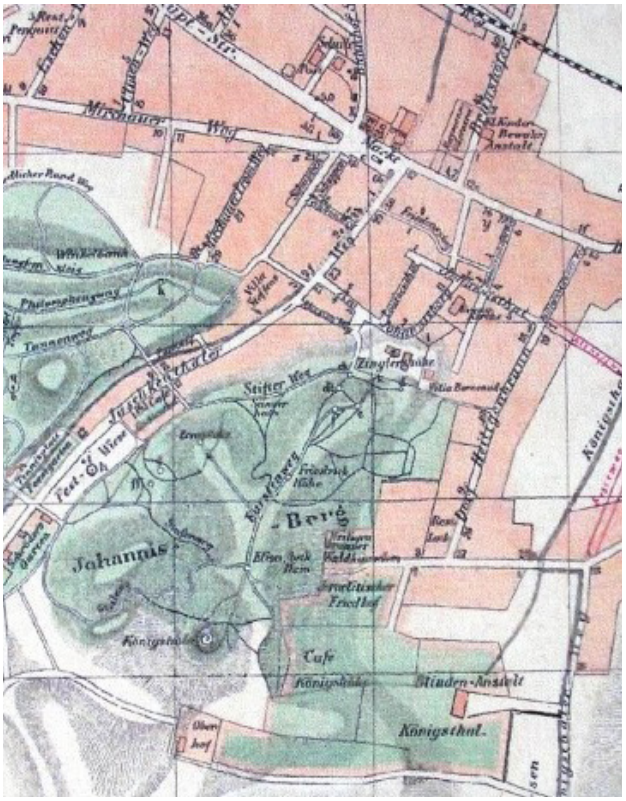
Zrujnowaną po śmierci założyciela, zniszczeniach wojen napoleońskich i latach grabieży drewna przez okolicznych mieszkańców posiadłość zdecydowały się w 1832 wykupić władze Gdańska. Przez kolejne dekady park regularnie powiększano i wyposażano w kolejne punkty widokowe usytuowane na wzgórzach oraz urządzenia rekreacyjne, w tym ławki, mostki, tor saneczkowy, altany, kawiarnie i wreszcie oddany do użytku w 1911 **Teatr Leśny**. Ścieżki, polany i schodki otrzymały swoje nazwy, w tym upamiętniające fundatorów kolejnych inwestycji lub honorowych gości. Głównym świętem organizowanym w parku była **Noc Świętojańska** (Sobótka), której celebrację ustanowił jeszcze (właściwie na swoją cześć) **Jan Labes**. Stąd wspomniane już górujące nad doliną Potoku Królewskiego Królewskie Wzgórze wywodzi swe alternatywne nazwy – Wzgórze Jana (lub Świętojańskie – Johannisberg) oraz Sobótka.



Niszczejący barokowy Dwór w Studzience - Traugutta 94 - własność prywatna, stan w 2017
fot. Robert Krygier (źródło: fotopolska.eu)



Rejon Jaskowej Doliny i Studzienki
fragment mapy Engenhardta z 1807



Rejon Jaskowej Doliny i Studzienki
fragment mapy Kaffemanna z 1899

Gdańsk, a wraz z nim często poważnie zniszczone przedmieścia, wskutek długotrwałego zastoju gospodarczego podnosiły się ze zniszczeń epoki napoleońskiej bardzo powoli. Przyczyną było wyczerpanie możliwości prywatnego kapitału, który dotąd kształtował życie gospodarcze miasta. Przyspieszenie nastąpiło skokowo wraz z realizacją kolejnych inwestycji państwowych: rozwojem stoczni wojennej (późniejszej Stoczni Gdańskiej, 1850) i budową połączeń kolejowych z mostami tczewskimi (szlak Berlin-Królewiec, 1852) i ze Szczecinem (1870).

Budowa właśnie tej drugiej linii kolejowej, poprowadzonej przez środek Wrzeszcza oraz cały szereg inwestycji komunikacyjnych (szlaki drogowe i wodne) zrealizowanych po wygranej przez Prusy wojnie z Francją i w dużej mierze z wykorzystaniem francuskiej kontrybucji i pracy jeńców wojennych zaważyły o przyszłych losach tego przedmieścia włączonego w 1814 (wraz ze Studzienką i Królewską Doliną) w granice Gdańska.

Wrzeszcz epoki przemysłowej stał się przede wszystkim dzielnicą mieszkaniową, pokrywając się kwartałami kamienic z lokalami o bardzo różnym standardzie, przeznaczonymi dla wszystkich warstw społecznych. Od mieszczańskich apartamentów przy rynku i głównych traktach aż po koszary czynszowe na peryferiach. Te same peryferia, zwłaszcza położone u podnóży wzgórz Jaśkowej Doliny, postrzegano jedocześnie – jak przed wiekami – jako najbardziej atrakcyjne krajobrazowo lokalizacje dla eleganckich rezydencji, niejako odkrywając je na nowo dla rodzącej się wielkomiejskiej burżuazji epoki przemysłowej.

Stąd kontrasty jakie tworzy w przestrzeni w dużej mierze zachowana do dziś zabudowa ul. Do Studzienki i Traugutta. Należące do *Belle Epoque*, otoczone ogrodami nowe wille podmiejskie wznoszone w ostatnich latach XIX w. (Do Studzienki 27) i pierwszych latach XX w. (Do Studzien-



Mocno przekształcony parterowy dom typu wiejskiego - Do Studzienki 12 - własność gminy
fot. Wojciech Chmielewski

ki 51 i 53) sąsiadują bezpośrednio z powstającymi od połowy XIX wieku parterowymi domami jednorodzinnymi typu wiejskiego (Do Studzienki 12) oraz niewiele młodszymi budynkami w typie „tradycyjnych domów wielorodzinnych" (Do Studzienki 35) – archaicznej formy kamienicy znanej w miastach portowych północnej Europy już od zarania epoki nowożytnej, której wyróżnik stanowią osobne drzwi i klatki schodowe prowadzące do każdego z mieszkań.

XIX-wieczna zabudowa pierzejowa, typowa dla centrum Wrzeszcza, kończy się na skrzyżowaniu ulic Do Studzienki i Pileckiego (nr 23). Dalsza część zachowanej historycznej zabudowy ma charakter wolnostojący. Dotyczy to także datowanego na 1906 kolosalnego kompleksu trzech luksusowych domów czynszowych (nr 43-45-47) założonego na planie podkowy wokół wspólnego dziedzińca. Budynki przejęte po II Wojnie Światowej przez sztab garnizonu mieszczą



Archaiczny dom wielorodzinny - Do Studzienki 35 - do mieszkań w parterze i do schodów na piętro prowadzą osobne wejścia z ulicy, szczyt w konstrukcji ryglowej, własność gminy, fot. Wojciech Chmielewski



Po prawej: Do Studzienki 17-23 - na tej pierzei kończy się zwarta zabudowa Górnego Wrzeszcza
Po lewej: wolnostojący dom przy ul. Do Studzienki 10; widoczne wąskie chodniki (1,5 m), fot. Wojciech Chmielewski

obecnie szereg instytucji wojskowych. Wyjątek stanowi położony naprzeciwko budynek nr 24 – typowa kamienica o ślepych ścianach szczytowych, która jednak, poza przytulonym do niej od północy pawilonem (wysoki parter i suterena) nie doczekała się bezpośredniego sąsiada od strony południowej, ponieważ budynek nie zajął całej szerokości działki pozostawiając niezabudowany plac na przedłużeniu dziedzińca kompleksu wojskowego. Kamienicę pierzejową przypomina także podłużny budynek (dawnej gospody?) przy ul. Do Studzienki 59 mieszczący w okresie międzywojennym stowarzyszenia studenckie, jednak w elewacji południowej wykonano okna i werandę skierowaną na ogród (być może relikt barokowego założenia Świętej Studzienki?) z parą starych kasztanowców. Do pozbawionej otworów elewacji północnej, przylegał natomiast otwarty plac zabudowany jedynie (wyburzonymi w ostatnich latach) oficynami sąsiedniej posesji, która najwyraźniej nigdy nie doczekała się budowy domu frontowego.



Do Studzienki 43-45-47
Zespół dawnych domów czynszowych - obecnie biura instytucji wojskowych, fot. Wojciech Chmielewski



Na południe od ul. Pileckiego dominuje zabudowa wolnostojąca: Do Studzienki 27 - przykład domu jednorodzinnego z k. XIX w. w typie skromnej wili podmiejskiej, fot. Wojciech Chmielewski

Najznaczniejszym wydarzeniem w historii Wrzeszcza u progu XX wieku była budowa i otwarcie **Wyższej Szkoły Technicznej** (Technische Hochschule – późniejszej Politechniki). Łączyło się to z wykupem przez gminę i parcelacją ostatniego tak wielkiego majątku ziemskiego pozostającego w granicach miasta, a więc sięgającej tradycją roku 1780 wrzeszczańskiej posiadłości rodu **Uphagenów**. Pamiątki po Uphagenach do dziś stanowią udostępniony wówczas szerokiej publiczności park, który zachował w nazwie rodowe nazwisko, oraz klasycystyczny pałacyk „Monplaisir" przy Alei Grunwaldzkiej 5, w którym przez lata funkcjonował Pałac Ślubów.

Monumentalny zespół gmachów uczelni wzniesiono w latach 1900-1904 wg projektu **Alberta Carstena**. Zgodnie z zaleceniami cesarza Wilhelma II wybudowano go w stylu nawiązującym do niderlandzkiego manieryzmu, uchodzącego wówczas za najbardziej „gdański", a zarazem



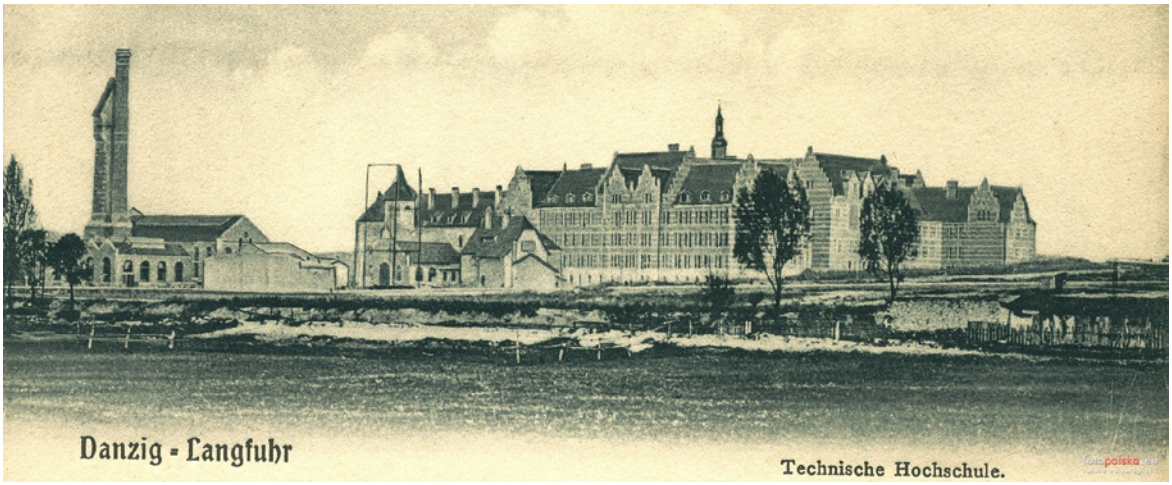
Do Studzienki 51-53 (wille Pohlhausenów i Holzów)
Przykłady rezydencji w typie willi miejskich z początku XX w., fot. Wojciech Chmielewski



Gmach główny Technische Hochschule wkrótce po oddaniu do użytku
druk okolicznościowy Gdańskiej Izby Rzemiosła, dr Lindner, 1904, źródło: fotopolska.eu

typowanego na jeden z niemieckich stylów narodowych. Zajął on rozległą działkę między obecnymi ulicami Bracką i Traugutta. Zachodnią granicę kompleksu, przewidzianego oczywiście do dalszej rozbudowy, wyznaczała wówczas miedza na zapleczu ówczesnej ulicy Bosseweg (**ul. Siedlicka**). Jeszcze w początkach lat 50. XX w. była to właściwie polna droga na przedłużeniu **ul. Sobieskiego** (Königstaler Weg) biegnąca skrajem niezabudowanych pofolwarcznych resztówek obejmujących łąki nad Potokiem Królewskim. W okresie międzywojennym urządzono tu boiska służące studentom Wyższej Szkoły Technicznej. Podobne łąki ciągnęły się wzdłuż ulicy Sobieskiego aż po samo właściwe Suchanino i dopiero po 1919 zaczęto je zabudowywać osiedlami społecznym w stylu „wernakularnym" – luźno nawiązującym do budownictwa tradycyjnego (ul. Sobieskiego – Adolf Bielefeldt) i ludowego (Diabełkowo – ul. Wileńska, Grodzieńska – Otto Schröder).

Pozostałe wykupione przez miasto tereny podzielono na niewielkie działki i dość szybko zabudowano domami mieszkalnymi w trzech podstawowych typach: 1. Kamienic, za wyjątkiem alej Grunwaldzkiej – z wąskimi przedogródkami, o 3-5 kondygnacjach i rzucie wypełniającym



Zespół gmachów Technische Hochschule, na pierwszym planie niezabudowana łąka przy obecnej ul. Siedlickiej
fragment pocztówki z pocz. XX w., źródło: fotopolska.eu

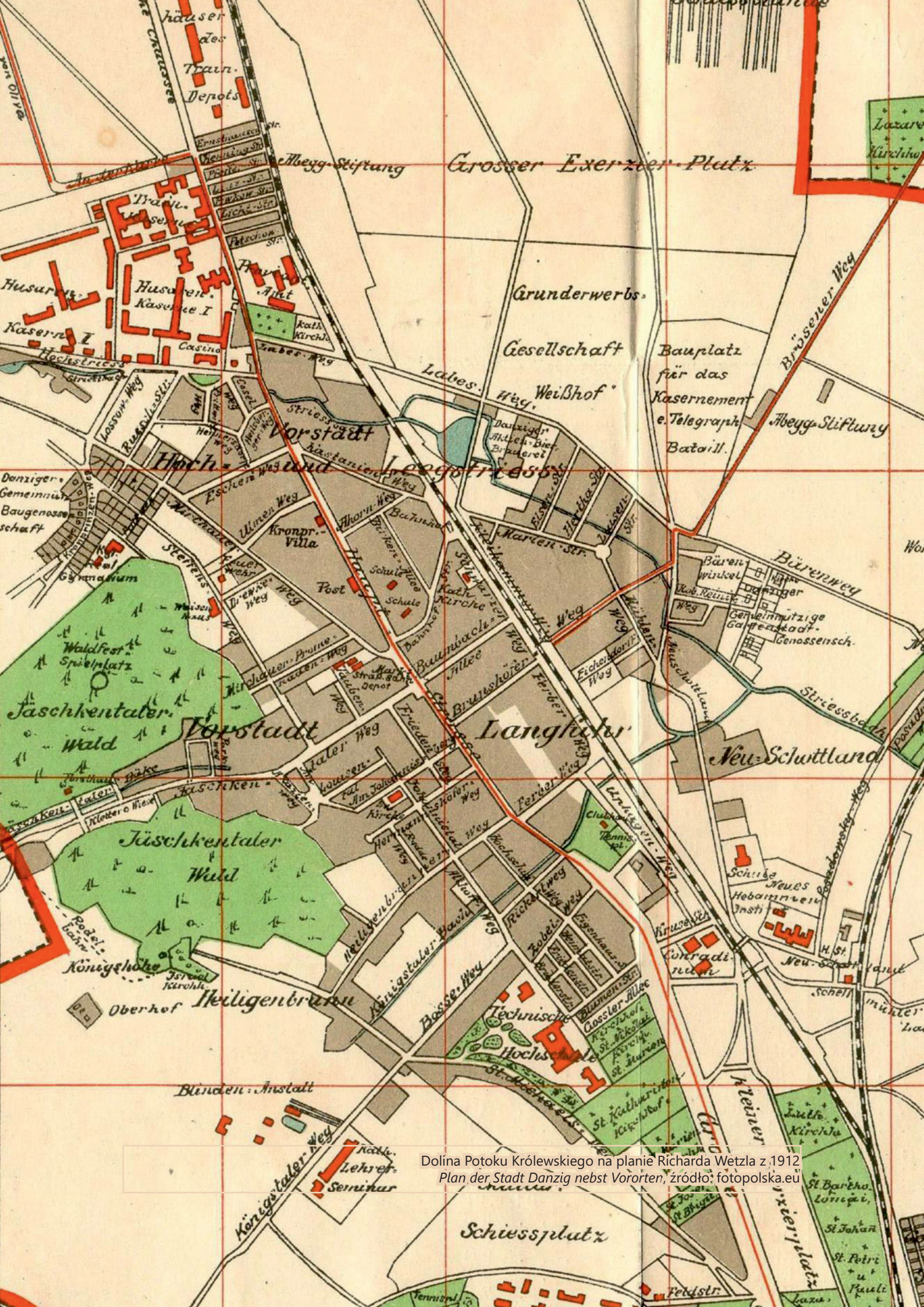


Perspektywa ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego - widok z ulicy Fiszera
fot. Wojciech Chmielewski

parcele, z oficynami bocznymi i tylnymi często zamykającymi się z domem frontowym w jedną bryłę z dziedzińcem-studnią. Południową granicę takiej zabudowy – zachowanej głównie w ul. Bohaterów Getta stanowiła ul. Politechniczna. 2. Domów wolnostojących w formie willi miejskiej o 2-3 kondygnacjach położonych w niewielkich ogrodach, za wyjątkiem 3 budynków w ul. Do Studzienki, które kontynuują linie zabudowy – z wąskimi przedogródkami. Część tych budynków stanowi domy jednorodzinne, część zaś domy wielorodzinne. Trzeci typ to ich hybrydy, a więc domy wielorodzinne bliźniacze zajmujące dwie osobne działki ukształtowane jednak symetrycznie (w odbiciu lustrzanym) w rodzaj imitacji rezydencji na planie podkowy (*entre cour et jardin*) o wspólnym dziedzińcu. Trzy budynki tego typu zachowały się przy ul. Fiszera. Wysunięte ryzality mają proporcje zbliżone do istniejących w sąsiedztwie domów w typie willi miejskich, co można tłumaczyć świadomą (i udaną) próbą harmonijnego wpisania domów wielorodzinnych o znacznie większej kubaturze w luźno zabudowany krajobraz przedmieścia.



Zabudowa północnej strony ulicy Fiszera - domy wielorodzinne na planie podkowy, o rozczłonkowanych bryłach imitujących zespół zabudowy willowej, fot. Wojciech Chmielewski



Dolina Potoku Królewskiego na planie Richarda Wetzla z 1912
Plan der Stadt Danzig nebst Vororten, źródło: fotopolska.eu

Rozwiązania te łączy dość spójna estetyka eklektyzmu z mniejszymi lub większymi wpływami secesji (czy szerzej – nowoczesnych prądów I dekady XX wieku) z tendencją do budowania „malowniczości" przez rozrzeźbienie brył ryzalitami, wykuszami i balkonami oraz akcentowania stref wejściowych, z indywidualnie projektowaną, często bogato zdobioną stolarką otworową, detalami sztukaterii i ślusarki, starannie zaaranżowanymi wnętrzami sieni i klatek schodowych. W wielu z nich zachowały się oryginalne posadzki, boazerie, portale, ramy luster i oprawy oświetleniowe, zaś w oknach niekiedy witraże.





Charakterystyczne detale zabudowy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego (powyżej) i ul. Do Studzienki (poniżej) z motywami nawiązującymi do stylów historycznych i secesji fot. Wojciech Chmielewski





Pierwszym budynkiem związanym z Politechniką wzniesionym przy ul. Siedlickiej, poza oryginalnym kompleksem uczelni był gmach „Bratniaka" (d. Niemiecki Dom Studencki) mieszczący m.in. klub studencki „Kwadratowa" – świetny przykład międzywojennego ceglanego ekspresjonizmu. Dalsza ekspansja Politechniki na dawne łąki następuje już w latach powojennych.



"Bratniak", ul. Siedlicka 4 - siedziba organizacji studenckich, m.in. klubu "Kwadratowa", proj. Hermann Phleps, dawny Niemiecki Dom Studencki (Deutsches Studentenhaus) otwarty w 1928, źródło: fotopolska.eu



Projektowana linia tramwajowa (proj. Elektr. Bahn), Nowe Ogrody-Suchanino-Wrzeszcz oraz projektowany główny cmentarz komunalny między ul. Wileńską i Piecewską na planie Maximiliana Blocka z 1920, źródło: Biblioteka Gdańska PAN

Pierwsze nowe gmachy wznoszone od 1950 projektują w estetyce socrealistycznej Stanisław Sowiński i Wacław Rembiszewski (Wydział Mechaniczny). Kolejne zaś realizowane są już w latach 60. i 70. XX w. w poodwilżowych formach modernistycznych Na działce PG powstaje wówczas także siedziba Instytutu Maszyn Przepływowych PAN zaprojektowana przez Bogdana Wciorkę (1971).



Wydział Mechaniczny Politechniki Gdańskiej, proj. Stanisław Sowiński i Wacław Rembiszewski, 1950
fotografia z czasów budowy, lata 50. XX wieku, źródło: gedanopedia.pl

Wszystkie te obiekty swoim usytuowaniem, skalą i orientacją przypominają o planowanej od dekad (w różnych wariantach) inwestycji transportowej, która miała z jednej strony rozwiązać nawarstwiające się wraz z rozwojem zachodnich, a następnie południowych przedmieść Gdańska problemy komunikacyjne, z drugiej zaś znacząco zmienić krajobraz tej części miasta definiowany dotąd w dużej mierze wciąż przez pozostałości struktur o charakterze podmiejskim i wiejskim sięgających XVII wieku.

Do planowanej trasy przylgnęła przyjęta w okresie powojennej odbudowy robocza nazwa „Nowa Politechniczna" uzasadniona z powodu sąsiedztwa uczelni, która miała być zarazem głównym celem podróży tą trasą. Koncepcje z tego okresu (1954-1958) stanowiące część projektu Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej zakładały poprowadzenie jej na przedłużeniu osi ul. Miszewskiego, środkiem wciąż niezabudowanej wówczas łąki między ulicami Do Studzienki i Siedlicką i obudowanie nowej ulicy planowanymi gmachami dydaktycznymi, wskutek czego jej wrzeszczański, dolny odcinek znalazłby się niemal w całości (za wyjątkiem ulicy Bohaterów Getta) wewnątrz projektowanego campusu. Realizacja projektu trasy w tej formie była możliwa aż do 2004, kiedy jedno z trzech skrzydeł Budynku B ETI („nowy budynek ETI") przecięło nie chroniony już wówczas żadnymi dokumentami planistycznymi korytarz.

Jednocześnie odsunięcie od historycznej ulicy Do Studzienki pozwalało na zachowanie jej tradycyjnie wąskiego przekroju i ocalenie znacznej części istniejącej zabudowy, w tym trzech charakterystycznych budynków przy ul. Do Studzienki (nr 6, nr 8 i Politechniczna 9), które najwyraźniej już wówczas uznano za wystarczająco cenne by je zachować, a nawet wyeksponować na planowanej wysepce między obu jezdniami. Niewykluczone jednak, że kierowano się tu bardziej ekonomicznym pragmatyzmem (konieczność odtworzenia kilkudziesięciu lokali mieszkalnych) niż względami estetycznymi, a tym bardziej historią – wszak domy te liczyły wówczas ledwie po 40 lat.



Dolina Potoku Królewskiego na planie terenowym Wolnego Miasta Gdańska *Freie Stadt Danzig Geländeplan*, arkusze: IX 19 (1927) i X 19 (1928), źródło: Biblioteka Gdańska PAN

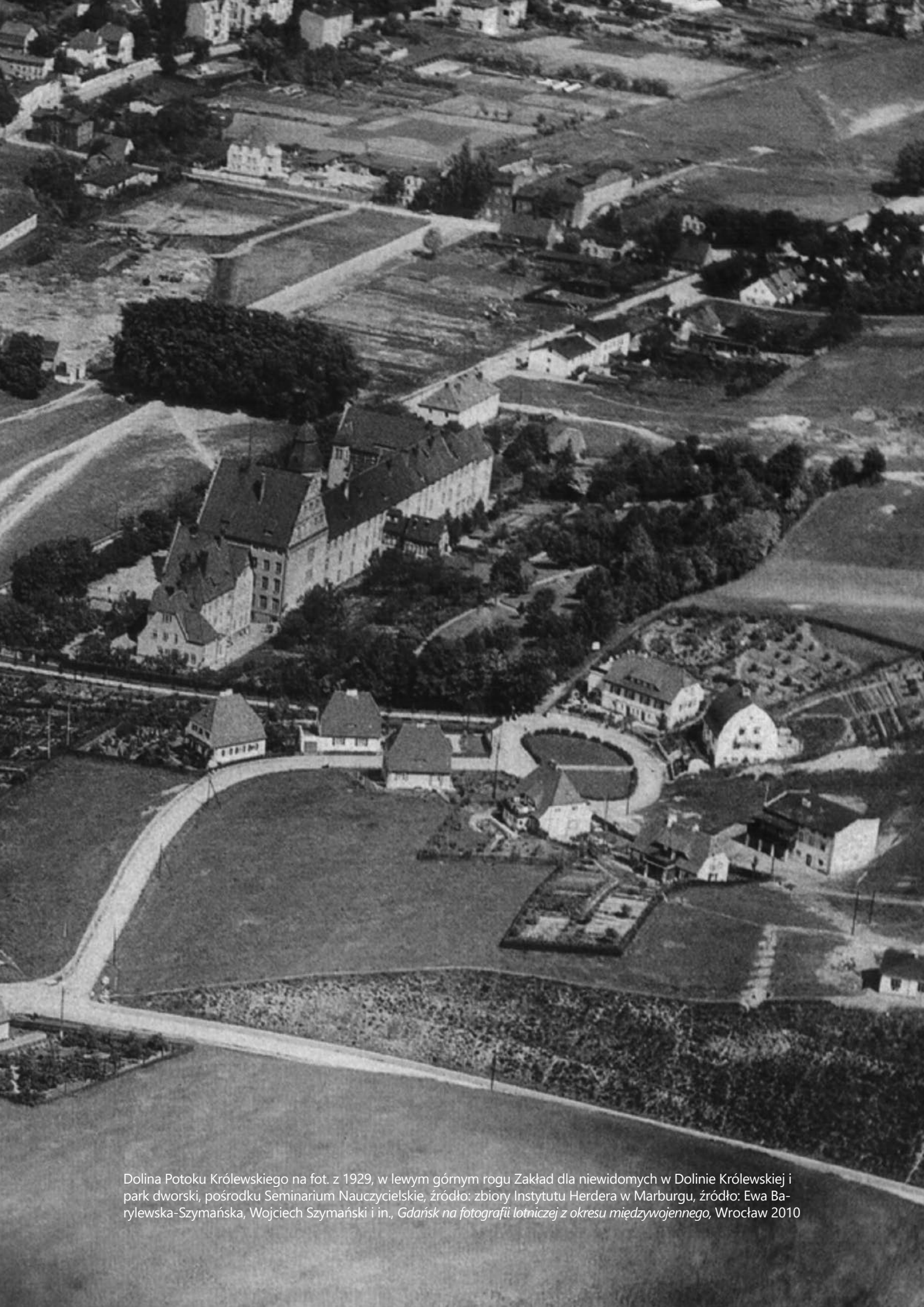


Dolina Potoku Królewskiego z ul. Sobieskiego i równoległym do niej korytarzem dla trasy tramwajowej, na pierwszym planie Seminarium Nauczycielskie, dalej osiedle proj. A. Bielefeldt, 1924, fot. z 1929, zbiory Instytutu Herdera w Marburgu, źródło: Ewa Barylewska-Szymańska, Wojciech Szymański i in., *Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego,* Wrocław 2010.

Poniżej: osiedle Albert Forster Siedlung, proj. Otto Schröder - ilustracja z publikacji Krannhals, *Hansestadt Danzig*, 1942, źródło: fotopolska.eu







Dolina Potoku Królewskiego na fot. z 1929, w lewym górnym rogu Zakład dla niewidomych w Dolinie Królewskiej i park dworski, pośrodku Seminarium Nauczycielskie, źródło: zbiory Instytutu Herdera w Marburgu, źródło: Ewa Barylewska-Szymańska, Wojciech Szymański i in., *Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego,* Wrocław 2010



Instytut Maszyn Przepływowych PAN im. Roberta Szewalskiego, ul. gen. Fiszera 14, proj. Bogdan Wciorka, 1971
fot. Artur Andrzej CC0, źródło: commons.wikimedia.org

Dzieje idei wykorzystania doliny Potoku Królewskiego jako korytarza trasy komunikacyjnej sięga jednak jeszcze epoki wilhelmińskiej, kiedy to dalekowzrocznie przewidziano potrzebę efektywnego powiązania ze śródmieściem i Wrzeszczem nowo włączonych do miasta terenów Suchanina, na których już w latach poprzedzających I Wojnę Światową planowano suburbia w typie modnych wówczas miast ogrodów. Towarzyszyć im miały niemniej malownicze założenia instytucji publicznych, spośród których udało się zrealizować wspomniane już seminarium nauczycielskie, czy rozbudowę sąsiedniego zakładu dla niewidomych, nie licząc planów powiększenia zespołu Wyższej Szkoły Technicznej i budowy nowego cmentarza komunalnego. Całość miał połączyć nieodłączny atrybut prężnie rozwijającego się miasta początku XX w. – elektryczny tramwaj. Realizację planów pokrzyżował oczywiście wybuch wojny.

Porzucony projekt linii tramwajowej wrócił na deski kreślarskie już w 1919 – jako część ogłoszonego wówczas wielkiego programu robót publicznych mających zaktywizować pogrążone w powojennej stagnacji, borykające się z bezrobociem miasto. Było to ambitne przedsięwzięcie inżynierskie o charakterze zbliżonym do kolei górskiej zakładające pokonanie różnic wysokości sięgających 15 metrów.

Korytarz nowej alei – szeroki na tyle, by oprócz jezdni i torowisk pomieścić także wysadzane szpalerami drzew promenady dla pieszych pozwalające na podziwianie widoków – zakończono trasować w terenie już na początku 1920. W latach powojennych całej trasie łączącej Nowe Ogrody, historyczne centrum Suchanina (rejon stawu przy ul. Beethovena), Diabełkowo (ze wspomnianym wyżej osiedlem proj. Otto Schrödera) Królewską Dolinę, Studzienkę i Wrzeszcz nadano wspólną nazwę ul. Powstańców Warszawskich zastępując jej przedwojennego patrona – zmarłego w 1918 pomysłodawcę tego projektu – burmistrza Heinricha Scholza. Nazwa objęła zarówno funkcjonujące ulice w obrębie Siedlec, jak i drogi gruntowe nietworzące przejezdnego ciągu, które jedynie fragmentami doczekały się utwardzonej nawierzchni.

Takim odcinkiem był szeroki łuk ul. Powstańców Warszawskich wspinający się łagodnie po stoku wzgórza, na którym w latach 1974–1978 zrealizowano wielkopłytowe osiedle na Suchaninie. Ulicę, prowadzoną częściowo w wykopie, zrealizowano na pewnych odcinkach w przekroju dwujezdniowym (jezdnia główna i drogi serwisowe), na co pozwalała dostępna szerokość.

Ciekawostkę stanowi kładka dla pieszych w ciągu ul. Kamieńskiego przerzucona nad najgłębszą częścią wykopu, ze schodami prowadzącymi na usytuowany między jezdniami przystanek autobusowy, przypominający jednak rozwiązania projektowane w tym samym okresie dla trasy tramwajowej na Chełm w ciągu obecnej alei Armii Krajowej. Dalsza część wytyczonego w latach 1919-1920 korytarza – biegnąca wzdłuż Potoku Królewskiego, a więc równolegle do obecnej ul. Jana III Sobieskiego jest przejezdna tylko częściowo, podzielona ogrodzeniami i utwardzona odcinkowo rozmaitymi materiałami jedynie w obrębie zapleczy budynków Politechniki Gdańskiej (Sobieskiego 5, 7 i Traugutta 66 - ProtoLab).

Dalszy odcinek trasy, biegnący równolegle do ul. Siedlickiej miał wykorzystać część pasa opisanej wyżej niezabudowanej resztówki podworskich łąk sąsiadujących z obiektami Wyższej Szkoły Technicznej. Po przekroczeniu ul. Fiszera, a więc po wejściu w gęsto zabudowaną tkankę miejską, tory tramwajowe miały zostać wpuszczone w istniejącą ulicę Heinrich Rickert Weg (ul. Bohaterów Getta Warszawskiego), by następnie, na wysokości Parku Uphagena, włączyć się w główny ciąg komunikacyjny Wrzeszcza – obecną aleję Grunwaldzką. Realizację projektu odroczono z powodu kryzysu finansowego związanego z powojenną hiperinflacją. Następnie zaś wyższy priorytet nadano innym inwestycjom komunikacyjnym – połączeniu tramwajowemu do popularnej plaży na Stogach (1927) oraz nowo wytyczonym trasom w kierunku Brzeźna i Nowego Portu (1930) – mającym obsłużyć najszybciej rozbudowujące się wówczas dzielnice. Prace nad trasą na Suchanino nie doczekały się już wznowienia - wstrzymał je Wielki Kryzys lat 1929-1933.

Nową szansą na wykorzystanie leżącej odłogiem rezerwy terenowej była ambitna działalność projektowa planistów okresu nazistowskiego, którzy już w roku 1939 opracowali koncepcję włączenia Gdańska w największy z cywilnych projektów III Rzeszy, jakim był program budowy autostrad. Zgoda na budowę jednej z nich, a jednocześnie najbardziej symbolicznej, mającej połączyć Berlin z Królewcem poprzez terytorium Polski, stanowiła jedno z żądań Adolfa Hitlera, których niespełnienie doprowadziło do wybuchu II Wojny Światowej. Koncepcja zakładała budowę dwóch dróg szybkiego ruchu łączących śródmieście Gdańska i – przez dolinę Potoku Królewskiego – Wrzeszcz z projektowaną autostradą. Naturalnie, nie brano pod uwagę wspinania się tego łącznika po stokach Cygańskiej Góry (Suchanina), lecz skierowano go na południowy zachód – ku projektowanemu węzłowi drogowemu w okolicy Jasienia. W rejonie Diabełkowa (ul. Grodzieńska) wykonano nawet wstępne prace ziemne polegające na korekcie kierunku trasy. Wydaje się jednak, że miały one charakter głównie propagandowy, gdyż niedługo po uroczystości z udziałem nazistowskich dygnitarzy rozpoczęte już we wrześniu 1939 prace wstrzymano.



Projekt budowy trasy szybkiego ruchu łączącej Wrzeszcz z projektowaną autostradą, 1939. Dwujezdniowa ulica będąca przedłużeniem obecnej al. gen. Hallera, za ul. Fiszera miała zostać skierowana do wytyczonego 1920 korytarza linii tramwajowej, źródło: Biblioteka Gdańska PAN



Projekt połączenia Wrzeszcza autostradą Berlin-Królewiec (przez węzeł Będzieszyn).
źródło: Tajne Archiwum Państwowe Fundacji Pruskiego Dziedzictwa Kulturowego (Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz)



Uroczystość otwarcia placu budowy autostrady przez Alberta Forstera, 18 września 1939, fot. Hans Sönnke, źródło: Muzeum Gdańska

Realizacja projektu w formie z 1919 była możliwa aż do 1969, kiedy korytarz wzdłuż ul. Siedlickiej został przecięty przez podłużny gmach Wydziału Budowy Okrętów PG (obecnie znany jako „stary budynek ETI" lub „Budynek A"). Jednocześnie, by ominąć ten budynek, zmieniono wówczas bieg Potoku Królewskiego, który na całym odcinku należącym do uczelni skanalizowano, przeznaczając leżący ponad nim teren na parkingi i zieleńce. W utrzymywanej od 1919 rezerwie w południowej części ul. BGW wzniesiono natomiast około 1990 roku budynek mieszkalny nr 4ABCD. Realizacja trasy szybkiego ruchu w formie przewidzianej w 1939 wymagałaby z kolei sporych wyburzeń, z których najtrudniej chyba wyobrazić sobie wygospodarowanie przestrzeni pod gigantyczne skrzyżowanie z obecną aleją Grunwaldzką w miejscu pałacyku Uphagenów (Grunwaldzka 5). Droga miała na tym odcinku otrzymać przekrój aż trzech jezdni, z których zewnętrzne miały łączyć się z ogromnym rondem o średnicy około 120 m., wewnętrzna zaś przechodzić pod nim tunelem, na zasadzie podobnej do wybudowanego w 2012 węzła na gdańskiej Letnicy.

Pewną ciekawostką jest ujęcie w tzw. „Planach Czernego" z roku 1945 stanowiących zarys koncepcji urbanistycznej powojennej odbudowy Gdańska rozwiązań stanowiących rodzaj hybrydy obu powyższych projektów. Co zrozumiałe, w rysunkach Władysława Czernego (wiceprezydent Gdańska 1945–1947) można się także doszukać inspiracji dla rozpoczętych kilka lat później prac zespołu Miastoprojektu dotyczących planu Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej (wspomniany wyżej socrealistyczny projekt z 1954 sygn. Gruszczyński). Główne podobieństwa do projektu z 1939 stanowi wyraźne podporządkowanie urbanistyki rozwiązaniom drogowym zorientowanym na transport samochodowy, z licznymi rozwiązaniami bezkolizyjnymi – na owe czasy futurystycznymi, a zarazem zupełnie nierealnymi ekonomicznie w rzeczywistości zniszczonej wojną gospodarki.

Podobnie jak w projektach nazistowskich, pojawiają się tu hektary przewidzianej do wyburzenia zabudowy (obejmujące także kwartały, które z pożogi wojennej wyszły bez szwanku) oraz zarysy placów, ulic i monumentalnych budowli o skali niespotykanej



"Plac Grunwaldzki" - szeroki korytarz wylotu ul. Do Studzienki powstały po wyburzeniach, po lewej budynek przy al. Grunwaldzkiej 30/32, proj. Witold Wierzbicki, 1957, fot. Grzegorz Sobczyk

w dawnym Gdańsku. Niewątpliwym dziedzictwem tamtych planów jest powojenny przekrój szerokiej, dwujezdniowej alei Grunwaldzkiej, którą kosztem wyburzeń zaczęto poszerzać w 1948, a następnie, w ramach projektu GDM, obudowywać nową zabudową, a także koncepcja przecinającego śródmieście Podwala Przedmiejskiego (skopiowanego niemal wiernie z projektów niemieckich) oraz nigdy nie zrealizowana, choć wciąż obecna w dokumentach planistycznych „Droga Czerwona" ciągnąca się w postaci zagospodarowanych głównie tymczasowymi obiektami rezerw terenowych wzdłuż torów kolejowych między Gdańskiem a Gdynią.

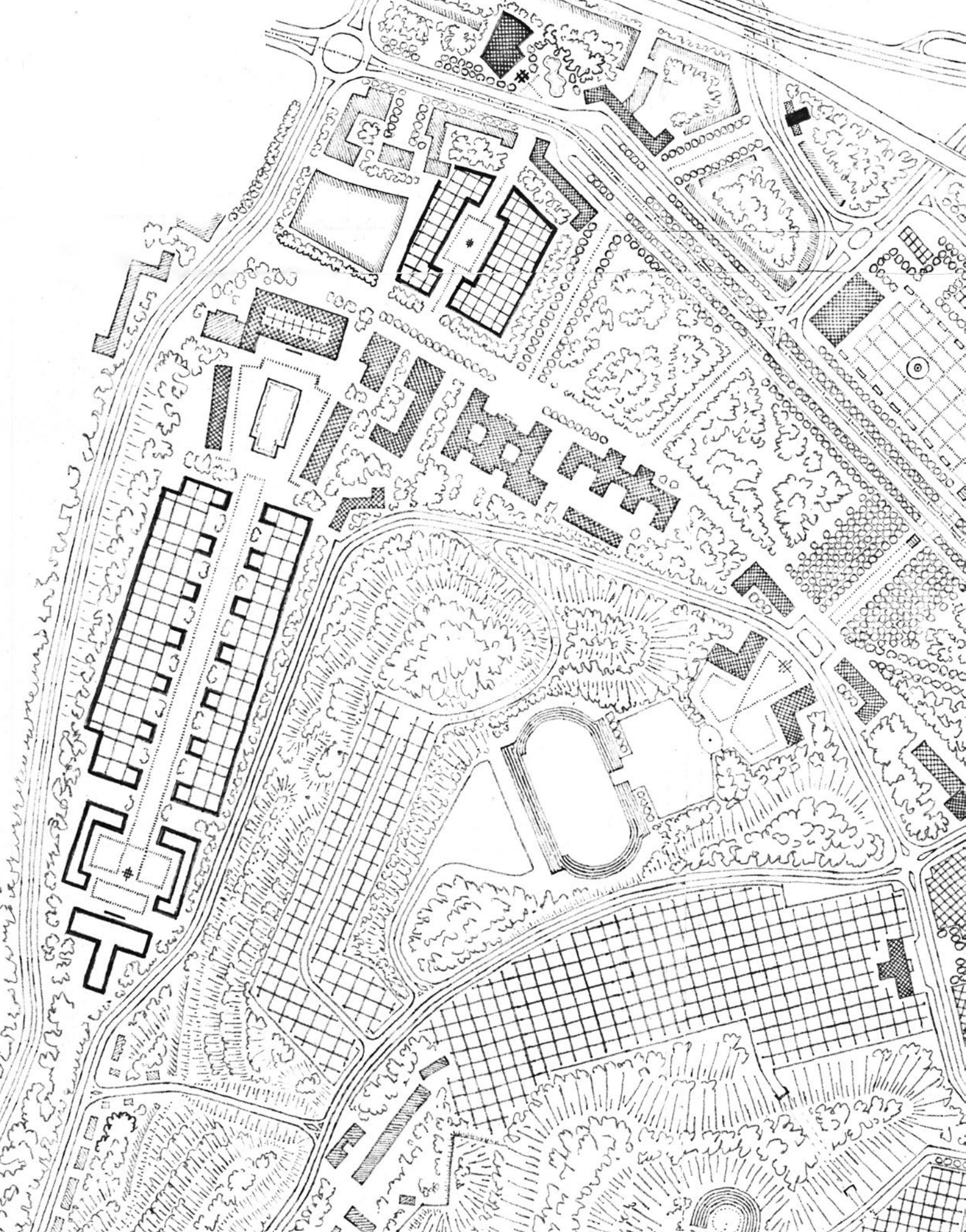
Doskonale widoczna w terenie jest także zaprojektowana przez Miastoprojekt linia zabudowy wschodniej pierzei ul. Do Studzienki (wówczas Hibnera), wyznaczana przez elewację budynku Grunwaldzka 30/32 wzniesionego w 1958 wg proj. Witolda Wierzbickiego. Rezerwa terenowa w postaci istniejącego obecnie szerokiego placu, u styku ul. Do Studzienki z aleją Grunwaldzką zaczęła jednak powstawać dopiero gdy w połowie lat 60. XX w. zburzono stojącą niemal w osi ul. Miszewskiego kamienicę mieszczącą kawiarnię „Maleńka". W 2014 dołączył do niej budynek przy ul. Do Studzienki 2, w którego miejscu natychmiast powstał dziki (a następnie oficjalny, choć nadal nie licujący z estetyką eksponowanej przestrzeni publicznej) parking – swoiste memento konsekwencji wyburzeń pod inwestycje komunikacyjne, które przez dekady nie mogą doczekać się realizacji.



Schronisko młodzieżowe przy Technische Hochschule, proj. Hermann Phleps, źródło: Willi Drost, *Kunstschaffen im Deutschen Danzig*, 1939



Ul. Siedlicka: d. Wydział OiO (budynek przebudowano) i d. schronisko młodzieżowe (budynek zburzono), lata 60. XX w. źródło: gedanopedia.pl



Dolina Potoku Królewskiego, Szubieniczna Góra i kompleks sportowy przy ul. Traugutta - wizja dzielnicy akademickiej z centralnym prospektem w osi ul. Sobieskiego i Siedlickiej na tzw. Planie Czernego z 1945, widoczne gmachy główne Politechniki Gdańskiej i ówczesnej Akademii Medycznej, źródło Biblioteka Gdańska PAN

Skierowanie ruchu z „Nowej Politechnicznej" bezpośrednio w ul. Miszewskiego, które rozważano w różnych wariantach aż do ostatnich lat również nawiązuje do planów szkicowanych przez powojennego wiceprezydenta, aczkolwiek propozycja budowy w tej ulicy torowiska tramwajowego łączącego się z aleja Grunwaldzką na wysokości Parku Uphagena była dyskutowna już w okresie międzywojennym, niezależnie od projektu linii tramwajowej na Suchanino. Miała ona zastąpić odnogę linii tramwajowej do Brzeźna kończącą się ślepo przed nasypem kolejowym na obecnej ulicy Waryńskiego i umożliwić wydłużenie kursów do centrum.



Ostatnie kamienice na "Placu Grunwaldzkim" w trakcie rozbiórki w 1967, źródło: fotomemoria.pl


Grunwaldzka 30/32 - budynek wzniesiony w linii zabudowy "Nowej Politechnicznej", źródło: archiwum UM

Dwujezdniową trasę nazwaną później „Nową Politechniczną" Czerny planował wpiąć w wytyczony w 1919 korytarz na wysokości ulicy Wileńskiej. Dalszy odcinek w kierunku alei Grunwaldzkiej miał przeciąć barokowy park Królewskiej Doliny i omijać łukiem prowadzonym na zapleczu ul. Do Studzienki tereny przewidziane dla rozwoju kampusu Politechniki.

Końcowy odcinek prowadzony w osi ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, poszerzonej kosztem wyburzenia przynajmniej zachodniej pierzei miał się łączyć (a właściwie krzyżować) z aleją Grunwaldzką skrzyżowaniem w formie ronda w pd-zachodnim narożniku Parku Uphagena.

Dla ciągu ulic Sobieskiego i Siedlickiej Czerny przewidywał funkcję przestrzeni publicznej w formie podłużnego placu (prawdopodobnie strefy pieszej) otoczonego przez planowane budynki dydaktyczne – nowe serce kampusu uczelni. Warto dodać, że plac ten miał przecinać ulicę Traugutta, która w tej wersji miała go omijać od wschodu i południa, by od skrzyżowania z ul. Wileńską podążać istniejącym śladem ul. Sobieskiego. Warto dodać, że to rozwiązanie wymagałoby najbardziej karkołomnych (i ponownie niebywale kosztownych) prac niwelacyjnych pozwalających pokonać stok Szubienicznej Góry stanowiącej stromą krawędź wschodnią doliny Potoku Królewskiego.

Polityczny zwrot związany z nadejściem „Odwilży" i idące za nim zmiany społeczne zaowocowały odrzuceniem estetyki stalinowskiej w architekturze. Naturalnie, zmiana ta dotyczyła również zasad projektowania urbanistycznego, które podobnie jak architektura odrzuciło moskiewski klasycyzm, do którego w warunkach lokalnych nawiązywali projektanci GDM. Obowiązujący do 1958 plan ogólny tworzony jeszcze w warunkach powojennej odbudowy zastąpił wówczas sporządzony w latach 1957-1960 pod kierunkiem B. Szermera i A. Sokoła „Plan GD" obejmujący perspektywy rozwoju aglomeracji trójmiejskiej do 1975. Podobnie jak w przypadku ówczesnej architektury inspirowano się w nim szeroko najnowszymi międzynarodowymi trendami, w tym przede wszystkim rozwiązaniami transportowymi zorientowanymi na rozwój indywidualnego transportu samochodowego.



Fragment jednego z wariantów projektu urbanistycznego Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej, Gruszczyński, 1954; widoczna ul. "Nowa Politechniczna" biegnąca zapleczem zabudowy ul. Do Studzienki, która miała stać się drogą lokalną i budynki nr 2, 6, 8 i Politechniczna 9 przewidziane do zachowania oraz przewidziany do rozbiórki budynek przy ul. gen. Fiszera 8. "Oś Nowej Politechniki" (obok "Placu Fiszera") nawiązuje do koncepcji Władysława Czernego



"Plac Grunwaldzki" - brama socrealistycznej Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej - widok w kierunku centrum Wrzeszcza, po prawej dawny Dom Książki, proj. Wacław Tomaszewski, 1950, fot. Wojciech Chmielewski

Z dzisiejszej perspektywy wydaje się to oczywiście nieuzasadnione ze względu na brak ekonomicznych możliwości zapewnienia przez rynek PRL pojazdów, które mogłyby z projektowanej dla nich infrastruktury korzystać. Epokę Odwilży cechował jednak wielki entuzjazm, który zdawały się katalizować odnotowywane przez propagandę wskaźniki rozwoju w każdej dziedzinie. W tych warunkach powróciły naturalnie wizje miejskich dróg ekspresowych i bezkolizyjnych węzłów kreślone jeszcze przez Władysława Czernego, w tym „Nowa Politechniczna" oraz drogi określone następnie jako Czerwona czy Zielona, których funkcjonujące do dziś w dokumentach planistycznych zarysy rozwinięto w opracowaniach z lat 70. XX w. Rozwój wielkopłytowego mieszkalnictwa epoki Gierka na wzgórzach Suchanina, Piecek, Migowa i Chełmu miał ostatecznie przenieść demograficzny środek ciężkości na zachodnie, a następnie na południowe przedmieścia, a wykreowane przez tę sytuację nowe potrzeby transportowe przypieczętować los dolin łączących je ze śródmieściem i Wrzeszczem jako korytarzy dla tras szybkiego ruchu.

Okazało się jednak, że na ekonomiczne możliwości realizacji przyjętych wówczas założeń (w tym ukończenia inwestycji rozpoczętych jeszcze w PRL) trzeba było czekać aż do zmiany ustroju oraz do wstąpienia Polski do Unii Europejskiej skutkującego dostępem do środków z budżetu wspólnoty. Najlepszym tego przykładem jest Trasa W-Z realizowana z przerwami od 1959 do 2011, we Wrzeszczu zaś trasa Słowackiego, której miejski odcinek zrealizowano w latach 2011-2016. Prawne i ekonomiczne ramy tej inwestycji wyznaczyły specjalne przepisy o organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012, których rozgrywki odbyły się także w Gdańsku.

Błyskawicznie zaprojektowana i wybudowana dwujezdniowa droga mająca wreszcie odkorkować najbardziej niewydolne połączenie wschód-zachód na terenie Gdańska wywołała spory entuzjazm – zwłaszcza wśród dojeżdżających do Wrzeszcza z zachodnich przedmieść i z Kaszub. Nie brakowało jednak również krytyki – przede wszystkim mieszkańców Wrzeszcza, którzy niemal z dnia na dzień, bez szerszej akcji informacyjnej i konsultacji stanęli wobec wizji



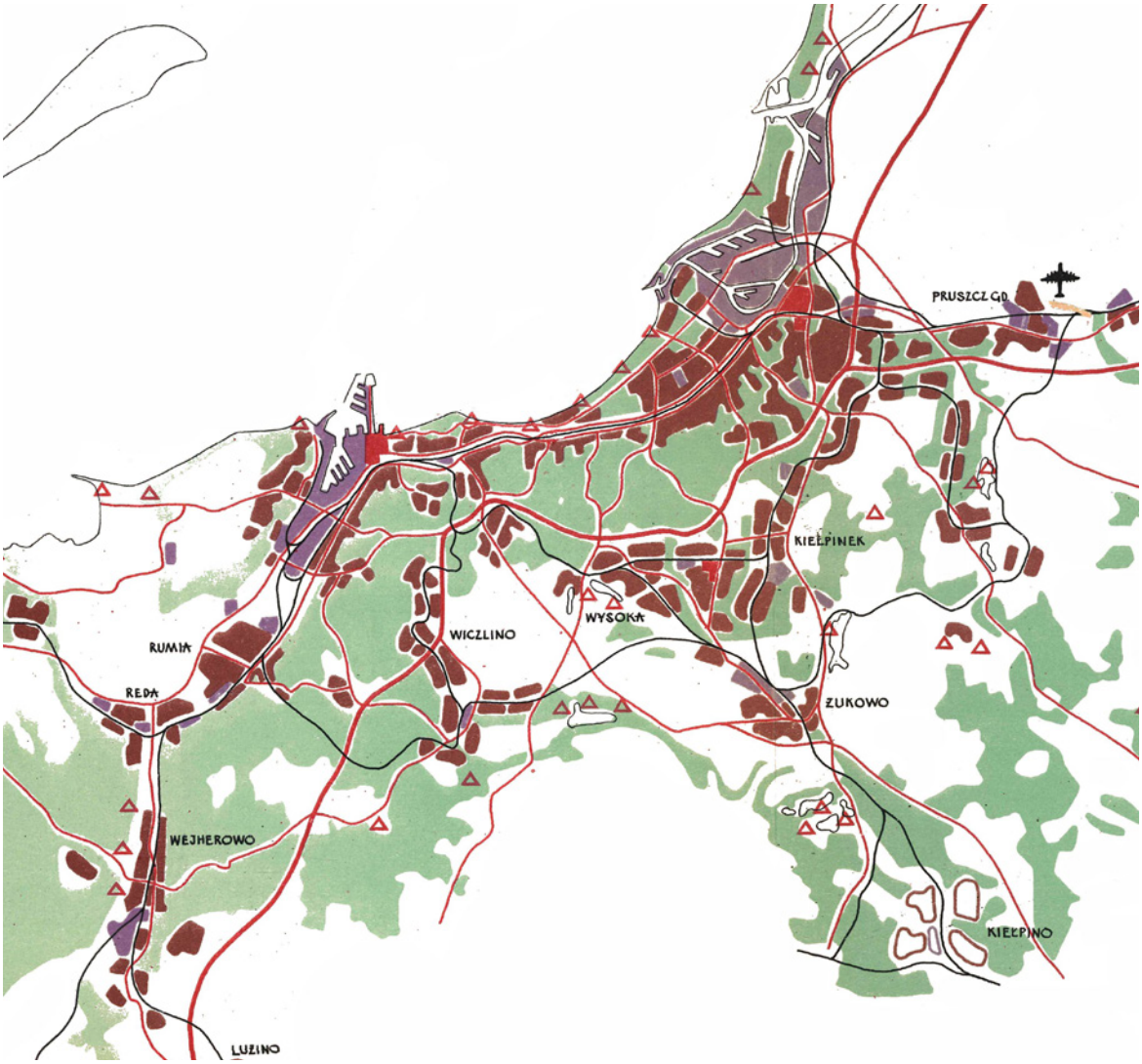
ProtoLab - jeden z nowych budynków Politechniki Gdańskiej przy ul. Traugutta - ogrodzony i niedostępny obiekt posadowniony powyżej poziomu ulicy w żaden sposób nie komunikuje się z przestrzenią publiczną
fot. Wojciech Chmielewski



ProtoLab - zamiast przestrzeni publicznej zamknięty parking. W tle dawny budynek Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa (OiO) - obecnie Wydział Wydział Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki (budynek ETI 2) - historyczny modernistyczny gmach utracił cechy stylowe wskutek przebudowy wg projektu Firmy Architektoniczno-Budowlanej "Styl" wyłonionego w konkursie architektonicznym PG z 2016; po prawej budynek przy ul. Romualda Traugutta 72 wpisany do gminnej ewidencji zabytków - jak dotąd jedyny budynek na terenie przejętym od gminy przez Politechnikę Gdańską, jaki uniknął rozbiórki, fot. Wojciech Chmielewski

wyburzeń, jakich dzielnica nie widziała od lat 40. XX w., przecięcia powiązań poprzecznych, i zwiększonego wraz ze zwiększeniem prędkości, liczby i tonażu pojazdów, na który odpowiedzią miały być dewastujące krajobraz szpalery ekranów dźwiękochłonnych.

Ogłoszenie w tych warunkach przez Urząd Miejski w 2014 wyboru „Nowej Politechnicznej" jako kolejnej, przewidzianej do realizacji od 2016 wielkiej inwestycji transportowej spotkało się ponownie z jednej strony z entuzjazmem, z drugiej zaś z silniejszym niż w przypadku Trasy Słowackiego sprzeciwem, który w tym przypadku dysponował czasem na przebicie się do mediów oraz zyskał potężne zaplecze instytucjonalne złożone z Rady Dzielnicy, organizacji społecznych, dziennikarzy, aktywistów miejskich, historyków sztuki, architektów, wreszcie samych urzędników miejskich, którzy w odpowiedzi zdecydowali się na szereg ruchów uwzgledniających możliwości zmian w założeniach planistycznych i projektowych. Zostały one przeanalizowane w kolejnych częściach tego rozdziału.[22]



Zespół portowo-miejski Gdańsk-Gdynia, studium kierunkowe - wariant I - schemat, proj. Stanisław Tomaszek z zespołem - widoczna planowana sieć drogowa z al. Grunwaldzką/Niepodległości/Zwycięstwa i "Drogą Czerwoną" po obu stronach torów kolejowych między centrami Gdańska i Gdyni, a także "Droga Zielona" i Obwodnica Trójmiasta, której przebieg planowano dużo bliżej Wrzeszcza, źródło: Informator WPU w Gdańsku 1955-1965, 1966

22 Sporządzono na podstawie Encyklopedii Gdańskiej (gedanopedia.pl), danych z Oficjalnego Portalu Miasta Gdańska (gdansk.pl), w tym Kościelak S., *Powstańców Warszawskich, czyli przez Suchanino do Wrzeszcza*, Oficjalny Portal Miasta Gdańska, 29 marca 2017, https://www.gdansk.pl/historia-gdanska/historie-gdanskie/powstancow-warszawskich-czyli-przez-suchanino-do-wrzeszcza,a,74065 oraz kopii materiałów kartograficznych, ikonograficznych w zbiorach Biura Architekta Miasta i innych źródeł. Wybrane pozycje bibliograficzne na końcu opracowania.

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W MIEŚCIE GDAŃSKU

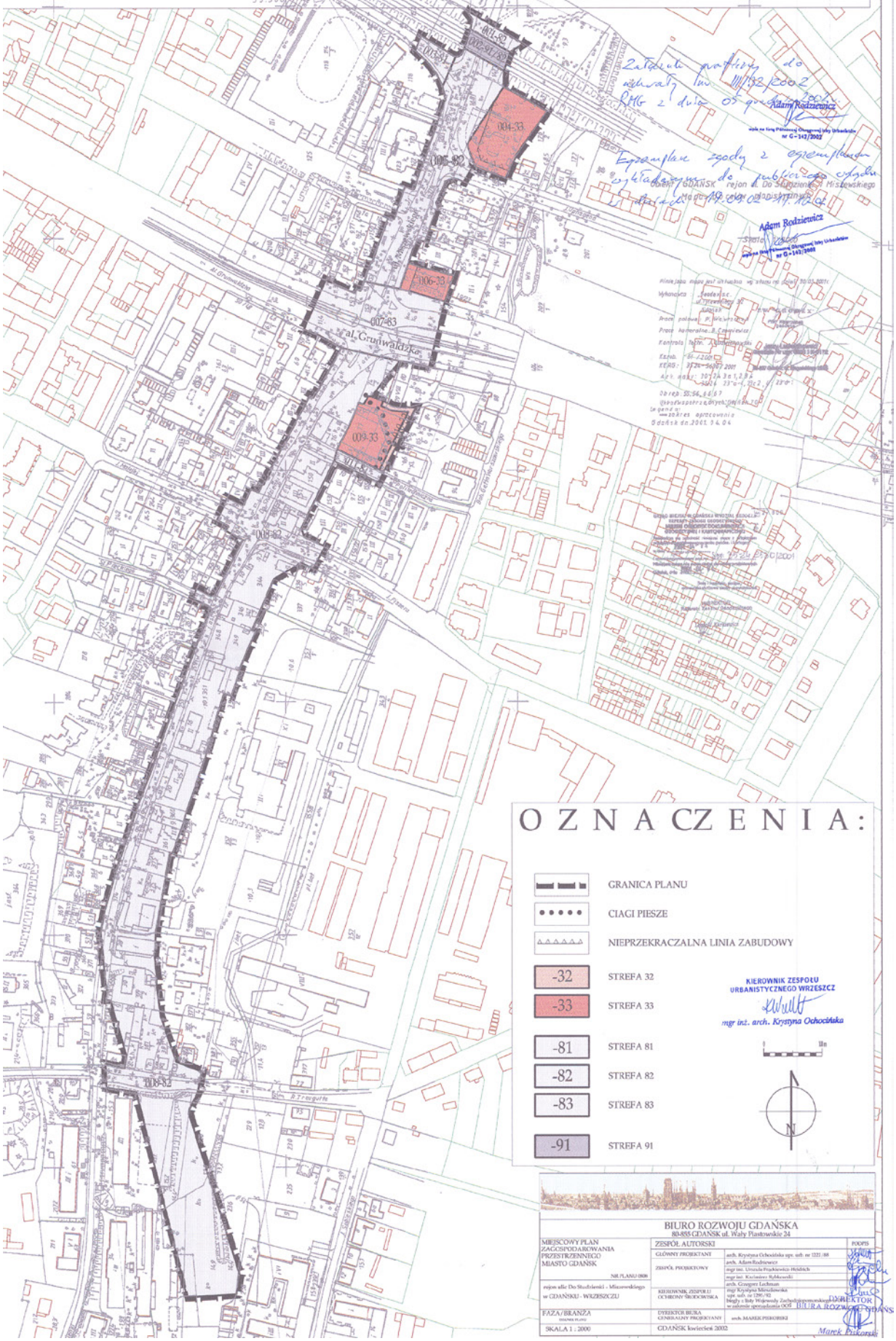
REJON ULIC DO STUDZIENKI - MISZEWSKIEGO

NUMER PLANU 0808

SKALA 1 : 2000

Biuro Rozwoju Gdańska
za zgodność z oryginałem
26.09.04
data
podpis

RYSUNEK PLANU



O Z N A C Z E N I A :

- GRANICA PLANU
- CIAGI PIESZE
- NIEPRZEKRACZALNA LINIA ZABUDOWY
- -32 STREFA 32
- -33 STREFA 33
- -81 STREFA 81
- -82 STREFA 82
- -83 STREFA 83
- -91 STREFA 91

KIEROWNIK ZESPOŁU URBANISTYCZNEGO WRZESZCZ
mgr inż. arch. Krystyna Ochocińska

0 10m

N

BIURO ROZWOJU GDAŃSKA
80-855 GDAŃSK ul. Wały Piastowskie 24

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTO GDAŃSK	ZESPÓŁ AUTORSKI	PODPIS
	GŁÓWNY PROJEKTANT: arch. Krystyna Ochocińska upr. urb. nr 1221/88	
	ZESPÓŁ PROJEKTOWY: arch. Adam Rodziewicz	
NR PLANU 0808	mgr inż. Urszula Frąckiewicz-Heldrich	
	mgr inż. Kazimierz Sybilowski	
rejon ulic Do Studzienki - Miszewskiego w GDAŃSKU - WRZESZCZU	arch. Grzegorz Lachman	
	KIEROWNIK ZESPOŁU OCHRONY ŚRODOWISKA: mgr Krystyna Mieszkowska upr. urb. nr 1295/92 biegły z listy Wojewody Zachodniopomorskiego w zakresie sporządzania OOŚ	
FAZA / BRANŻA	DYREKTOR BIURA GENERALNY PROJEKTANT: arch. MAREK PIEKORSKI	
SKALA 1 : 2000	GDAŃSK kwiecień 2002	

DYREKTOR BIURA ROZWOJU GDAŃSKA
Marek Piekorski

2.3. Warunki planistyczne

Przygotowania do inwestycji, której nadano nazwę wprost przeniesioną z wcześniejszych opracowań koncepcyjnych, rozpoczęto w oparciu o warunki obowiązującego do tej pory Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego nr 0808 uchwalonego przez Radę Miasta Gdańska w 2002 i obejmującego korytarz drogowy „Nowej Politechnicznej" opisany jako *ulica zbiorcza Z2/2 (ul. Do Studzienki, ul. Miszewskiego), dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, szerokość pasa ruchu 3,5 m, chodniki, prędkość projektowa Vp=50 km/h, trasa rowerowa główna* oraz trzy przylegające do niego tereny przewidziane jako lokalizacja zabudowy usługowej: działkę zabudowaną domem handlowym Jantar (przy jej wschodniej krawędzi – dalej od planowanej trasy – przewidziano także funkcję mieszaną usługowo-mieszkaniową), narożnik północno-wschodni skrzyżowania Grunwaldzka-Miszewskiego (zabudowany reliktem – oficyną kamienicy, którą zburzono przy poszerzaniu alei Grunwaldzkiej w latach 40. XX w.) oraz skwer przy ul. Uphagena 32. Ten ostatni jako jedyny doczekał się w ostatnich latach inwestycji potwierdzając jednocześnie obawy dotyczące zagrożenia dla krajobrazu miejskiego wynikające z liberalnych zapisów MPZP. Brak minimalnej wysokości, obowiązującej linii zabudowy, określenia intensywności i zasad podziału zmaterializował się w postaci powtarzalnego projektu parterowego sklepu samoobsługowego (Lidl) oddzielonego od ulicy parkingiem terenowym na kilkadziesiąt miejsc.

W karcie terenu obejmującej ulicę Do Studzienki, której korytarz w granicach planu sięgał szerokości 45 m przewidziano następujące parametry:

- Szerokość w liniach rozgraniczających – *Jak na rysunku planu, nie mniej niż 36,0 m.*

- Warunki wynikające z ochrony środowiska kulturowego – *Do czasu realizacji ulicy ochronie podlegają wysokość, kształt dachu, kompozycja elewacji i detal architektoniczny w budynkach o wartościach kulturowych zaznaczonych na rysunku planu, przed pracami rozbiórkowymi budynków o wartościach kulturowych zaznaczonych na rysunku planu należy wykonać ich inwentaryzacje.*

- Warunki wynikające z ochrony środowiska naturalnego – *W sąsiedztwie terenów mieszkaniowych po odpowiedniej stronie jezdni w miarę potrzeby należy zrealizować urządzenia technicznej ochrony akustycznej.*

- Obszary zagrożeń – *Przez zachodnią część terenu przebiega Potok Królewski w krytym kanale.*

- Inne zapisy (wybór) – *Skrzyżowanie z ul. Politechniczną (010-81) wyłącznie na praweskręty; przy realizacji nowych inwestycji drogowych lub modernizacji istniejącej infrastruktury drogowej zaleca się zachowanie maksymalnej ilości istniejących drzew; przez zachodnią część terenu przebiega jeden z wariantów projektowanej trasy kanału ulgi z planowanego zbiornika retencyjnego Wileńska II; do czasu realizacji ulicy możliwe jest wykonywanie prac remontowych i modernizacyjnych w celu utrzymania istniejących obiektów w należytym stanie technicznym oraz poprawy warunków ich użytkowania.*

Po lewej: rysunek MPZP 0808 - załącznik graficzny Uchwały III/32/2002 Rady Miasta Gdańska z 5 grudnia 2002



Trasa Słowackiego na terenie Wrzeszcza Górnego - korytarz komunikacyjny ułatwił dojazd do centrum mieszkańcom przedmieść kosztem przejść dla pieszych, odkrytego koryta potoku Strzyża, zieleni i historycznej zabudowy



Trasa Słowackiego na terenie Brzeźna i Letnicy - trasa łączy port lotniczy z portem morskim - jej budowa w tej formie pozostawiła hektary terenów o nieokreślonej funkcji - obie fotografie: UrbFoto - Krzysztof Koprowski

2.4. Ewolucja projektu

Cytowane przez organizacje społeczne i prasę zapisy planu miejscowego oraz dotyczące ich wypowiedzi projektantów i urzędników wywołały wzburzenie i liczne defensywne reakcje opinii publicznej. Media społecznościowe oraz fora internetowe skupiały się niemal wyłącznie na możliwych zagrożeniach dla zabytków, przyrody i komfortu mieszkańców dzielnicy. Wszak niezależnie od ważkości argumentu o przyspieszeniu dojazdu z przedmieść do dzielnic centralnych, zwłaszcza tramwajem (dla którego prognozowano przy tym rekordowe prędkości) listę wątpliwości można było w nieskończoność wydłużać, wliczając przede wszystkim planowane wyburzenia, hałas (i degradację estetyczną krajobrazu ekranami akustycznymi), przecięcie istniejących połączeń poprzecznych (zwłaszcza pieszych), zagrożenie dla statyki istniejących budowli i wreszcie zagrożenie powodzią, tym bardziej realne, gdyż do groźnych podtopień w rejonie Trasy Słowackiego doszło od jej ukończenia już kilkakrotnie.

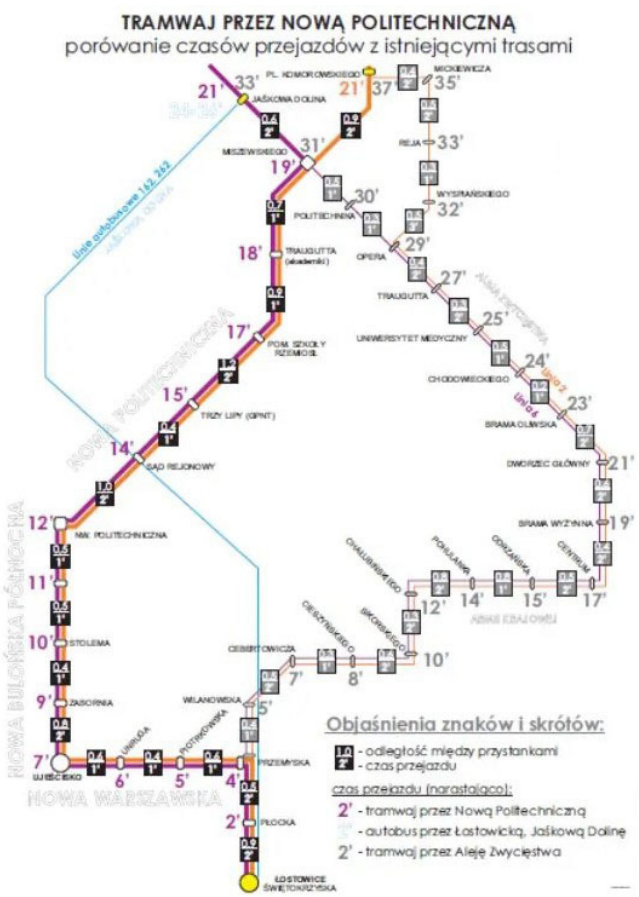


Ul. Partyzantów - odcinek Trasy Słowackiego na terenie Wrzeszcza Górnego, fot. Krzysztof Koprowski

W artykule z 2 lipca 2014 red. Krzysztof Koprowski zauważa: *Słowackiego i wizja dla Nowej Politechnicznej nie tworzą siatki ulic, tylko quasi-drogi szybkiego ruchu z ograniczoną liczbą skrzyżowań, dublowaniem się jezdni w formie tzw. dróg serwisowych, rozdzielając przy tym zabudowę po obu stronach ulicy przejściami podziemnymi lub/i przejściami wieloetapowymi.*[23]

Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego Marcin Dawidowski, stwierdza natomiast: *Chcemy zlecić wykonanie dokumentacji projektowej, w której skupimy się na trasie tramwajowej, bo ul. Nowa Politechniczna jest tak ważna właśnie ze względu na korzyści, jakie da biegnący nią tramwaj. Jesteśmy gotowi na sfinansowanie dokumentacji, ale na samą realizację projektu będziemy ubiegać się o uzyskanie możliwie największego dofinansowania.* Deklaracje o kluczowej roli tramwaju wywołały komentarze porównujące projekt z oddaną do użytku w 2011 aleją Vaclava Havla i innymi inwestycjami z gdańskiego Południa, gdzie linie tramwajowe gwarantujące dofinansowanie ze środków europejskich okazywały się w skali całych przedsięwzięć jedynie dodatkami do szerokich dwujezdniowych dróg.

23 Koprowski K., *Nową Politechniczną w 14 minut z Pl. Komorowskiego na ul. Warszawską,* Trojmiasto.pl, 2 lipca 2014, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Nowa-Politechniczna-w-14-minut-z-Pl-Komorowskiego-na-ul-Warszawska-n81156.html



"Krótsze czasy przejazdu: do Wrzeszcza o 12 min., do Zaspy o 16 min." - porównanie istniejących tras tramwajowych z "Nową Politechniczną" - fragment prezentacji Zarządu Transportu Miejskiego z 2014

Wspomniany artykuł obok lokalizacji przystanków, czasów przejazdu, wreszcie nawet bardzo optymistycznych perspektyw zakończenia prac projektowych i wykonawczych (przewidzianych odpowiednio na 2015 i nie później niż 2020) przypomina o przewidzianych w planach rozbiórkach *sześciu budynków mieszkalnych, siedmiu mieszkalno-usługowych, dwunastu handlowo-usługowych oraz dziewięciu innego typu zamieszkiwanych przez 131 osób, które zamieszkują 58 lokali.* Autor przypomina przy tym o kontrowersyjnej, wywołującej swego czasu spore dyskusje i – jak podkreśla – zupełnie niepotrzebnej rozbiórce kamienic przy ul. Jana z Kolna. Z cytowanego materiału z 2012 wynikało, że *gdy rozbierano kamienice, urzędnicy już wiedzieli, że [planowana] droga nie powstanie w dającej się przewidzieć przyszłości.*[24]

Postulat zachowania możliwie największej liczby, przynajmniej najcenniejszych budynków, a także starodrzewu i możliwie wąskiego – miejskiego przekroju nowej trasy wybrzmiał w serii spotkań i debat w gronie radnych dzielnicy, lokalnych NGOs-ów zaproszonych specjalistów i najbardziej zaangażowanych mieszkańców. Ich pokłosiem było wykonanie inwentaryzacji fotograficznej obiektów i pomiarów w terenie pod kątem wypracowania alternatywnych koncepcji. W artykule pojawiają się przy tym rysunkowe propozycje ominięcia części przeznaczonych do rozbiórki budynków poprzez prowadzenie ruchu zapleczem kamienic oraz ulicami Fiszera i Bohaterów Getta autorstwa ówczesnych radnych Krzysztofa Koprowskiego i Wojciecha Chmielewskiego, a także deklaracja Tomasza Korzeniowskiego, prezesa gdańskiego oddziału Towarzystwa Opieki nad Zabytkami o „dołożeniu wszelkich starań" celem zachowania zabytkowych budynków z ul. Do Studzienki, *niezależnie od tego, czy znajdują się w jakiejś ewidencji, rejestrze czy nie.*

Jak się niestety okazało, zarządcy gminnych nieruchomości i część samych mieszkańców stojących w przewidzianej planem miejscowym rezerwie drogowej, podobnie jak w przypadku Jana z Kolna, także w rejonie Do Studzienki nie czekali na zakończenie prac projektowych, czy choćby zakończenie trwającej debaty. Budynki, których stan wskutek braku remontów (uznanych najwyraźniej za niegospodarne) pogarszał się od dziesięcioleci, kolejno opróżniano i rozbierano. Spotkało to także eksponowaną kamienicę przy ul. Do Studzienki 2, której zdjęcie ilustrowało wspomniany artykuł (sierpień 2014). Jeszcze w kwietniu 2021 podobnego losu

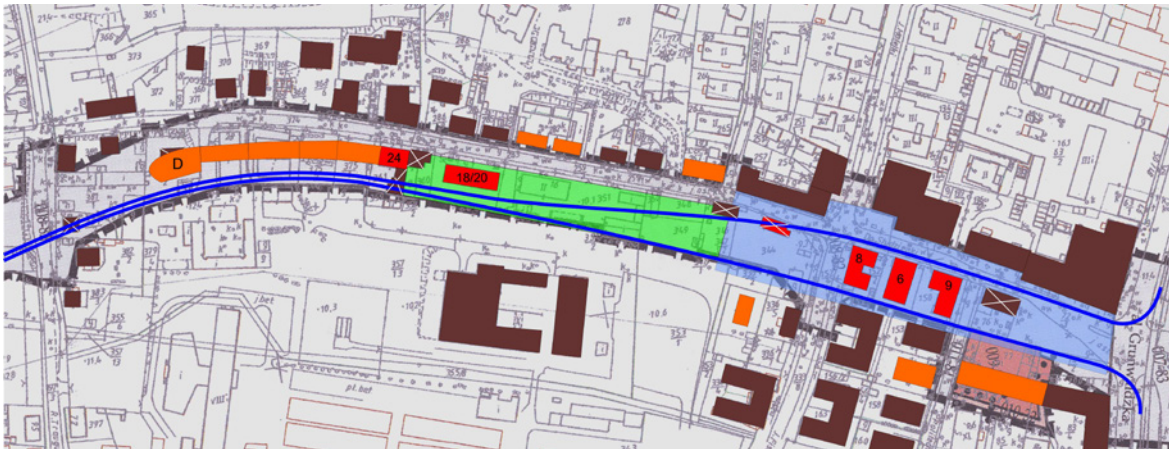
24 Koprowski K., *Kamienice przy Jana z Kolna zburzono, droga na razie nie powstanie,* Trojmiasto.pl, 2 lipca 2014, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kamienice-przy-Jana-z-Kolna-zburzono-droga-na-razie-nie-powstanie-n66012.html



Skrzyżowanie Trasy Słowackiego z al. Grunwaldzką - skutki ulewy z lipca 2016, do podobnych zdarzeń (o różnej skali) dochodziło już kilkukrotnie w trakcie letnich opadów nawalnych, fot. Krzysztof Koprowski



Dolny odcinek ul. Do Studzienki - rysunek dokumentujący pomiary terenowe przygotowany na zebranie Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny z udziałem społeczników i ekspertów w 2014, opracowanie Wojciech Chmielewski



Dolny odcinek ul. Do Studzienki - jeden z rysunków z propozycjami ominiecia wartościowej zabudowy historycznej przez trasę tramwajową w korytarzu przewidzianym w MPZP, opracowanie Wojciech Chmielewski



Ul. Szewska we Wrocławiu i fragment nowo oddanej inwestycji drogowej: kameralna przestrzeń miejska służąca pieszym i tramwajom oraz infrastruktura o niezrozumiałej formie i funkcji - materiały przygotowane na zebranie Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny z udziałem społeczników i ekspertów w 2014, fot. Google Street View

obawiali się mieszkańcy, skądinąd wyjątkowego modernistycznego budynku nr 18/20 znanego z charakterystycznych ceramicznych dekoracji.[25] Informacja o wykwaterowaniu kamienicy nr 24 pojawiła się z kolei w czerwcu 2022, a wiec – co ciekawe – już po decyzji o korekcie projektu umożliwiającej ocalenie m.in. tego właśnie budynku.[26] Renowacja elewacji, na którą zdecydowali się prywatni właściciele kamienicy przy ul. Politechnicznej 9 była natomiast komentowana jako próba podniesienia wartości nieruchomości na okoliczność wykupu przez gminę pod przyszłą budowę.

Nie brakuje jednak i takich mieszkańców, którzy z nadzieją, często od lat tych rozbiórek oczekują, a wraz z nimi przeprowadzek do nowych, bardziej zadbanych lokali. Chroniony, przynajmniej w teorii warunkami planu detal sztukatorski, zabytkowa, często indywidualnie projektowana stolarka i ślusarka ulegały degradacji i rozproszeniu. Ponadto, na jednym ze spotkań z przedstawicielami administracji radni dzielnicy otrzymali informację, że kosztów rozbiórek i przesiedleń nie wliczano w koszty planowanej inwestycji.



Dawne skrzyżowanie ulic Partyzantów, Srebrniki i Słowackiego po wyburzeniach - przestrzeń o nieokreślonej funkcji, omijana przez pieszych i generująca problemy z utrzymaniem porządku, fot. Wojciech Chmielewski

25 Koprowski K., *Wyburzą kamienice pod drogę, która nie powstanie?,* Trojmiasto.pl, 26 kwietnia 2021, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Wyburza-kamienice-pod-droge-ktora-nie-powstanie-n155435.html

26 Koprowski K., *Nowa Politechniczna: budynek ocaleje, ale mieszkańcy muszą się wyprowadzić,* Trojmiasto.pl 29 czerwca 2022, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Nowa-Politechniczna-budynek-ocaleje-ale-mieszkancy-musza-sie-wyprowadzic-n168338.html

Udział w kolejnym już spotkaniu dającym okazję do dyskusji na temat przyszłości „Nowej Politechnicznej" w szerszym kontekście rekomendował w swoim artykule niemal rok później red. Mikołaj Chrzan, ponownie zwracając uwagę na wymienione poprzednio wątpliwości: *Nowa Politechniczna chowa się za oczekiwany przez mieszkańców tramwaj. Droga Zielona zamienia się w parkową aleję. Tylko czekać, aż projektanci zaczną przedstawiać Drogę Czerwoną jako ekspresową drogę dla rowerów.* (...)

Tydzień temu pisałem o duchach PRL, które pod postacią zaplanowanych w latach 70. szerokich dróg, do dzisiaj straszą gdańszczan. Jeden z czytelników zwrócił mi uwagę, że wygląda to, jakby miejscy inżynierowie chcieli do końca ułożyć stare puzzle, nie bacząc na to, że oryginalny rysunek momentami przestał być aktualny. Gdy krytyka ich pomysłów staje się coraz powszechniejsza, zamiast zamawiania nowych puzzli, widzimy próby przemalowania układanki na nowe kolory. Byleby ją ułożyć po swojemu do końca. (...)

Chybiona obserwacja? Być może. Ale faktem jest, że zanim rozpoczęła się prawdziwa debata o Nowej Politechnicznej, słyszeliśmy niemal wyłącznie o budowie tramwaju na Morenę (by nie było wątpliwości - to dobra wiadomość). Ale już aspekt budowy nowej ulicy - w obecnych miejskich planach przewidzianej jako dwujezdniowa - praktycznie był pomijany (jej szerokość ma się rozstrzygnąć dopiero na etapie projektowania). Droga Zielona, kontrowersyjna, dwujezdniowa trasa mająca biec skrajem pasa nadmorskiego, prawdziwego skarbu Gdańska, zamieniła się w najnowszych koncepcjach w jednojezdniową aleję, także z tramwajem. (...)

Co z tego, że równolegle z tramwajem powstanie tylko jedna jezdnia Nowej Politechnicznej, gdy równocześnie zdecydujemy, że zamrożona na długie lata zostanie rezerwa na drugą nitkę? Zamiast potencjalnie ładnej, zabudowanej, miejskiej ulicy będziemy mieli kolejne obsiane trawą pola w centrum miasta. (...)



Detale historycznej zabudowy ul. Do Studzienki: budynek nr 6 (eklektyzm/secesja), fot. Wojciech Chmielewski



Detale historycznej zabudowy ul. Do Studzienki: budynek nr 18/20 (modernizm/ekspresjonizm), fot. Wojciech Chmielewski

Nie zakładam, że urzędnicy chcą wprowadzić nas w błąd. Ale nowe drogi zamiast haseł wymagają w naszym mieście pogłębionej debaty. W najbliższy poniedziałek będzie ku temu dobra okazja. Miała być nią konferencja „Rozwój metropolitalnego układu komunikacyjnego na przykładzie miasta Gdańska" z 23 marca 2015.[27]

27 Chrzan M., *Jaka będzie Nowa Politechniczna? Warto zaglądać za tramwaj,* Wyborcza Trójmiasto, 20 marca 2015, https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,17634430,jaka-bedzie-nowa-politechniczna-warto-zagladac-za-tramwaj.html#ixzz3V1re0VCm



Nowa Politechniczna, czyli wizja ul. Do Studzienki w wersji przewidzianej w obowiązującym planie miejscowym, materiały prasowe FRAG, opracowanie: Paweł Mrozek, Marta Gibczyńska

Tydzień później z łamów tej samej Gazety Wyborczej dowiadujemy się o zamknięciu I etapu naboru firm, spośród których mieli zostać wybrani projektanci planowanej inwestycji. Już tytuł artykułu z 31 marca 2015 *Nowa Politechniczna: tylko tramwaj czy także „autostrada"* pozwalał wyczuć atmosferę w jakiej się ten proces odbywał i którą chętnie karmiła się publicystyka. Zbiegło się to z publikacją kolejnej „społecznej" wizji przyszłej ulicy Do Studzienki, tym razem zwizualizowanej przez Pawła Mrozka z Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej jako tradycyjnej miejskiej ulicy z torowiskiem w jezdni.



Ul. Do Studzienki - porównanie obu wizji na przykładzie skrzyżowania z ul. Pileckiego, zachowany budynek nr 12, materiały prasowe FRAG, opracowanie: Paweł Mrozek, Marta Gibczyńska



Ul. Do Studzienki - porównanie obu wizji na przykładzie skrzyżowania z ul. Fiszera, zachowane budynki nr 8 i 10, materiały prasowe FRAG, opracowanie: Paweł Mrozek, Marta Gibczyńska



Wizja ul. Do Studzienki jako tradycyjnej ulicy miejskiej w alternatywnej wersji "społecznej", materiały prasowe FRAG, opracowanie: Paweł Mrozek, Marta Gibczyńska

Trudno mówić o tym pomyśle jako o rozwiązaniu komunikacyjnym. Nie wskazano tu propozycji przekierowania już potężnego i wciąż rosnącego ruchu samochodowego z zachodu i południa ani sposobów na uodpornienie trasy tramwajowej na zatory. W zestawieniu poszczególnych ujęć fragmentu ul. Do Studzienki wg FRAG i Biura Rozwoju Gdańska (wytycznych MPZP) chodziło raczej o konflikt estetyczny, a ściślej zobrazowanie skali strat, jakie poniesie lokalny krajobraz miejski w imię przepustowości, zilustrowanie wartości i potencjału tego miejsca. Jak opisuje autor: *Ul. Do Studzienki razem z ul. Traugutta tworzyły najście na jedne z najstarszych dworów we Wrzeszczu znajdujące się na końcu tych ulic. Dlatego opracowaliśmy koncepcję, która pokaże, że można tamtędy przepuścić ruch tramwajowy w ulicy, bez konieczności wyburzania czegokolwiek i poszerzania jezdni. Co więcej, należy dogęścić zabudowę tej ulicy, dzięki czemu nabierze ona charakteru, jak ul. Wajdeloty, która po rewitalizacji prezentuje się pięknie.*[28]

W tym samym artykule aktualny wiceprezes FRAG-u przestrzega również przed kolejnym nieuchronnym krokiem, który pociągnie za sobą Nowa Politechniczna: realizacją dwujezdniowej drogi w standardzie drogi ekspresowej (Droga Czerwona), która ostatecznie *zniszczy charakter Wrzeszcza jaki znamy*. Artykuł kończy się zaproszeniem Lidii Makowskiej, ówczesnej przewodniczącej zarządu dzielnicy Wrzeszcz Górny na kolejną debatę z udziałem urzędników, 3 kwietnia 2015.

Jeszcze przed spotkaniem wizję FRAG-u udało się skomentować nowo powołanej zastępczyni dyrektora Biura Rozwoju Gdańska, Edycie Damszel-Turek. Polemiczny artykułu autorstwa urbanistki nazywa koncepcję Pawła Mrozka „teoretyczną", zwracając uwagę na to, że *w żaden sposób nie rozwiązuje problemu gdańszczan podróżujących codziennie pomiędzy Wrzeszczem a górnym tarasem. Nie odpowiada też na pytanie gdzie skierowano obecnie przejeżdżające ul.*

28 Brancewicz M., *Nowa Politechniczna: tylko tramwaj czy także „autostrada"?* Wyborcza Trójmiasto, 31 marca 2015, https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,17682502,nowa-politechniczna-tylko-tramwaj-czy-takze-autostrada.html#ixz-z3W3yMYgU5

Do Studzienki samochody, które w godzinach szczytu stoją w korkach. Można odnieść wrażenie, że autorzy prezentacji FRAG pokazują sytuację, która ma miejsce jedynie w niedzielę o 8 rano.

Autorka odnosi się również do problemów ochrony zabytków oraz idei utrzymywania rezerw terenowych: *Znamy historyczną wartość architektury pozostawionej przez minione pokolenia gdańszczan. Wiemy też, że należy ją w miarę możliwości chronić. Ale aby Gdańsk nie stał się skansenem, potrzebuje nowych inwestycji. Można się obrażać i dąsać na nowe drogi, ale to one stanowią krwiobieg miasta, zwiększają atrakcyjność inwestycyjną i kreują miejsca pracy. To te, rzekome dewastacje pozwalają mieszkańcom na większą mobilność.*

Konsekwentnie, od lat miasto rezerwuje tereny przeznaczone pod realizację Nowej Politechnicznej. Ulica ta stanowi ważny element układu transportowego Gdańska w zakresie powiązań międzydzielnicowych. Nadużyciem jest nazywanie jej „autostradą miejską". Nowa Politechniczna zgodnie z obowiązującym studium, planowana jest jako ulica miejska z licznymi skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych w poziomie jezdni, z typowym wyposażeniem: chodnikami, trasą rowerową i małą architekturą.[29]



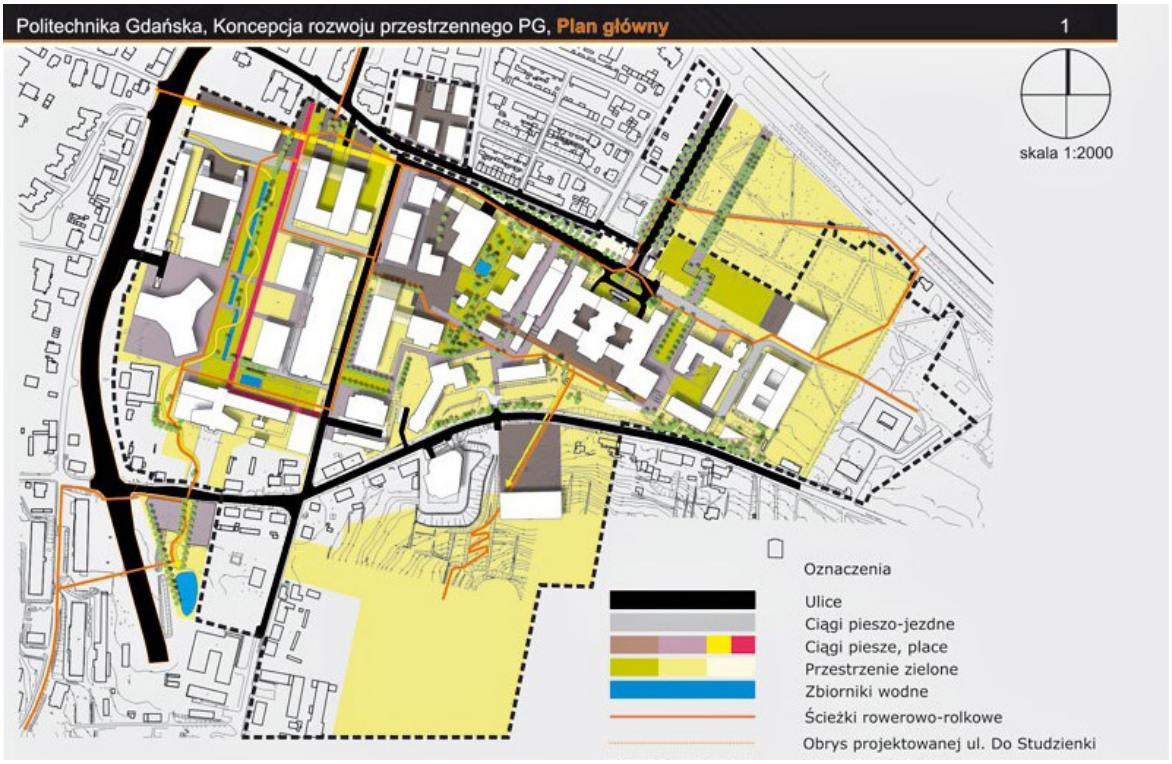
Wielokrotnie przywoływany w dyskusji przykład Starego Miasta w Grudziądzu z ruchem lokalnym i torowiskiem w jezdni oraz atrakcyjnie wyposażonymi ciągami pieszymi, fot. Krzysztof D., CC SA 2.0, źródło: commons.wikimedia.org

Na tej wymianie zdań polemika obejmująca skrajne wizje i ich kompromisowe warianty oczywiście się nie skończyła, warto jednak wspomnieć o jeszcze jednej wypowiedzi, która – jak się wydaje – okazała się najbardziej wpływowa pod kątem dalszych losów omawianego projektu. Jej autorem był Michał Tusk, który jako pierwszy tak zdecydowanie opowiedział się za powrotem do rozważań nad budową torów tramwajowych w jezdni ul. Do Studzienki, przywołując przy tym jeszcze kilka detali rozwiązań znanych już w podobnych wersjach z planów okresu międzywojennego, nazistowskiego i Planów Czernego oraz ponownie (podobnie jak FRAG) sprawnie wykorzystał retoryczny potencjał czynnika estetycznego i porównania efektu Trasy Słowackiego i Podwala Przedmiejskiego z ulicami miast, w których linie tramwajowej prowadzone wśród gęstej zabudowy wzbogacają estetykę i właściwie tworzą atmosferę atrakcyjnych przestrzeni publicznych.

29 Damszel-Turek E., *Biuro Rozwoju Gdańska: Nowa Politechniczna nie będzie miejską autostradą przez Wrzeszcz,* Trojmiasto.pl 3 kwietnia 2015, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Biuro-Rozwoju-Gdanska-Nowa-Politechniczna-nie-bedzie-miejska--autostrada-przez-Wrzeszcz-n89161.html

Uprzedzając kolejne etapy dyskusji, która, jak się okazuje, trwa w tym temacie do dziś, zadaje również pytanie w czym są gorsi (skazani od lat na wysiedlenie) mieszkańcy Do Studzienki od mieszkańców Bohaterów Getta Warszawskiego. Podobny potencjał widzi autor w ulicy Siedlickiej, która z zamykanego na szlaban zaplecza Politechniki Gdańskiej mogłaby się za sprawą tramwaju przeobrazić w przestrzeń publiczną, której nie trzeba by było dodatkowo ożywiać.[30]

Warto przy tym przypomnieć, że sama uczelnia poszukiwała formuły przyszłego zagospodarowania kampusu w ramach specjalnej debaty, konsultacji i prac powołanego w tym celu zespołu pod kierunkiem prof. Lucyny Nyki z Wydziału Architektury, która opisuje wizję „Kampusu dla ludzi" jako *otwarcie terenu politechniki na otaczającą zieleń, uatrakcyjnienie przestrzeni publicznych, powiązanie ich ze ścieżkami parkowymi, leśnymi i z ulicami Wrzeszcza.* Przewidywano odsłonięcie Potoku Królewskiego, ekspozycję dzieł sztuki i techniki, zieleń, nowe ciągi piesze i rowerowe, ograniczenie ruchu samochodów.[31] Czy stało to w sprzeczności z wizją Michała Tuska?



"Kampus nauki, architektury i sztuki – kampus dla ludzi" - koncepcja zagospodarowania terenu kampusu Politechniki Gdańskiej z 2010, która nie nie wyszła poza etap konsultacji w internecie, źródło: mat. prasowe PG

Jak się okazało, władze miasta zdecydowały się poddać analizom nie tylko oba opisane wyżej warianty, ale i uwzględnić w badaniach dalsze alternatywy, które jak stwierdza autor artykułu z 8 września 2015 „wywróciły do góry nogami dotychczasowe wizje". Projektanci z pracowni urbanistycznej Alter Polis przy współpracy z Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego wzięli bowiem pod uwagę także skierowanie tramwajów w dół, ku głównemu ciągowi komunikacyjnemu Wrzeszcza ulicami Smoluchowskiego, Traugutta i nowym łącznikiem na przedłużeniu alei Hallera, rekomendując przy tym wybór tej pierwszej, pozwalającej dodatkowo obsłużyć sprawnym transportem szpitale GUMED-u. Nie mniej ważny był odcinający się od kontrower-

30 Tusk M., *Nowa Politechniczna to niejedyne rozwiązanie*, Wyborcza Trójmiasto, 13 kwietnia 2015, https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,17749223,nowa-politechniczna-to-niejedyne-rozwiazanie.html

31 *Kampus nauki, architektury i sztuki – kampus dla ludzi,* 8 marca 2010, http://www.pg.gda.pl/campus/



Kampus dla ludzi - jednym z założeń było odsłonięcie skanalizowanego Potoku Królewskiego i utworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych - w formie tradycyjnego parku...

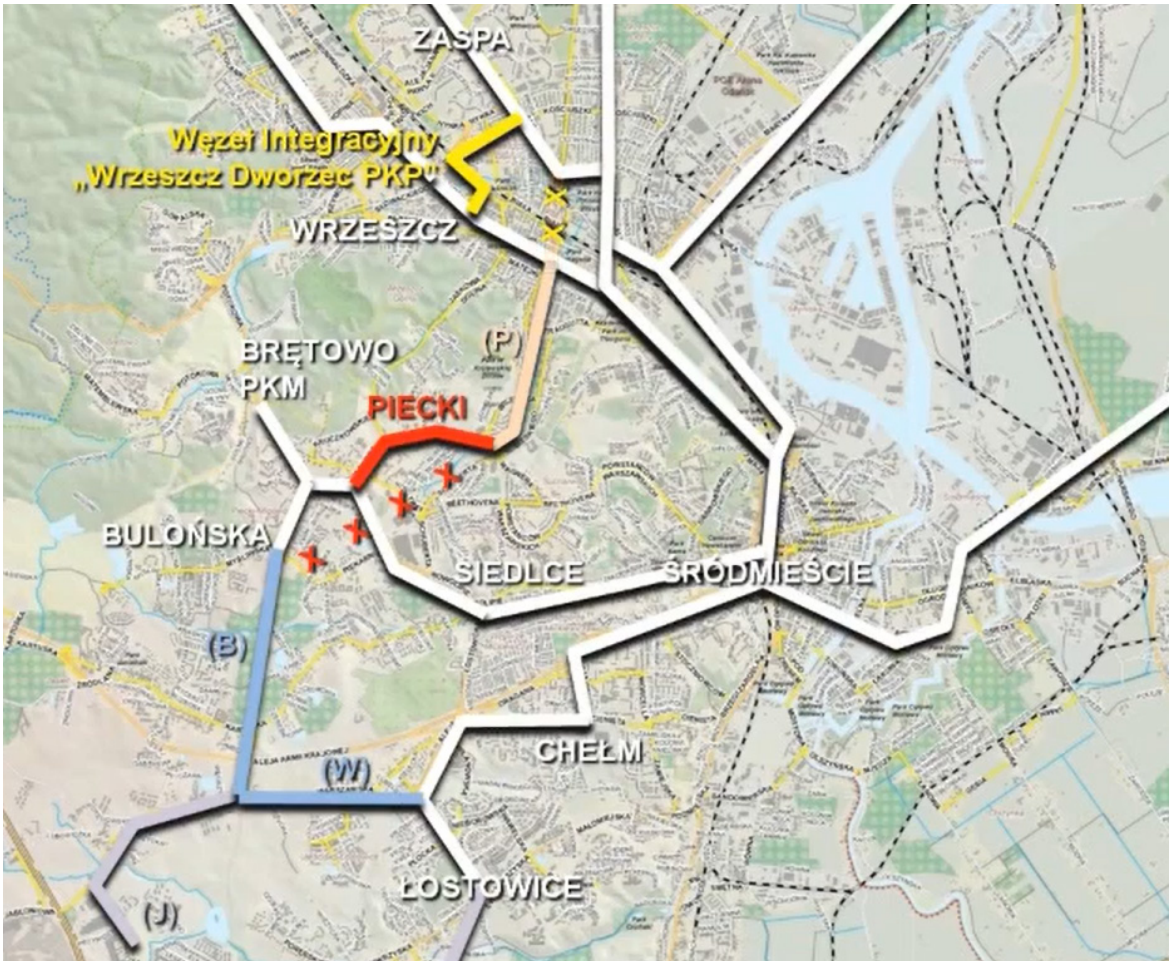


...lub placu miejskiego - na wizualizacjach tereny miedzy budynkami Wydziałów Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki i Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa. Ostatecznie podobnego zagospodarowania z użyciem wody doczekał sie jedynie dziedziniec na zapleczu nowego gmachu Centrum Nanotechnologii przy ul. Siedlickiej oraz częściowo sama ulica, opracowanie: P. Czyż, N. Kułak-Malińska, K. Piątkowska, J. Pobłocki, źródło: mat. prasowe PG

sji związanej z „Nową Politechniczną" *rebranding* całego projektu, o którym prezydent Paweł Adamowicz powiedział: *Nie ma już Nowej Politechnicznej. Proszę, aby od dziś mówić o projekcie GPW, czyli Gdańsk Południe - Wrzeszcz, bowiem ta nazwa wskazuje, co jest najważniejsze: znalezienie dogodnych rozwiązań łączących bezpośrednio dzielnice południowe z Wrzeszczem i dolnym tarasem.*[32]

32 Koprowski K., Rewolucyjna wizja rozwoju sieci tramwajów za 400 mln zł, Trojmiasto.pl. 8 września 2015, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Rewolucyjna-wizja-rozwoju-sieci-tramwajow-za-400-mln-zl-n94173.html

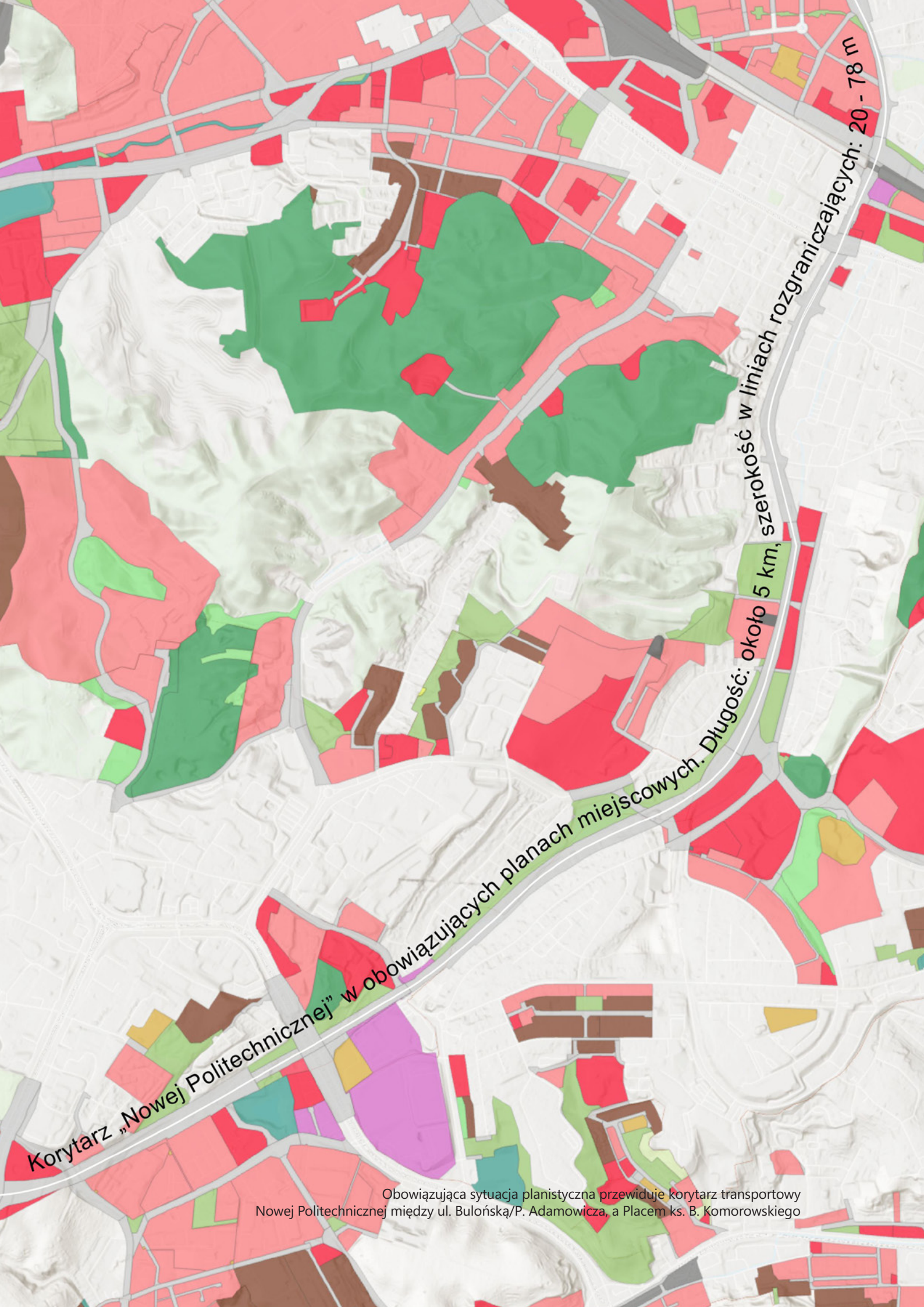
Do opisanych wariantów nieoczekiwanie odniosła się Politechnika Gdańska w formie analizy, która stała się następnie bazą zamówionego przez Dyrekcję Rozbudowy Miasta Gdańska dokumentu znanego jako „Koreferat prof. Jamroza". Określenie to nawiązywało rzecz jasna do nazwiska kierownika zespołu złożonego z pracowników Katedry Inżynierii Transportowej oraz krytycznego wobec wcześniejszych opracowań charakteru tej publikacji. Rekomendowano dwa opisane niżej rozwiązania:



Istniejąca i planowana sieć tramwajowa wraz z analizowanymi odcinkami łączącymi górny taras z Wrzeszczem - na żółto i czerwono oznaczono odcinki Nowej Politechnicznej w dotychczasowym (odrzuconym) i nowo zaproponowanym przebiegu: w ulicach Wileńskiej i Klonowej - fragment prezentacji koncepcji Alter Polis, wrzesień 2015

Wariant określony jako 4A z włączeniem trasy w ul. Traugutta, a następnie łącznikiem na przedłużeniu al. Hallera i dalej, po przecięciu Alei Zwycięstwa (z opcją skrętu tramwaju we wszystkich kierunkach) tą ulicą z przejściem pod torami kolejowymi w nowym miejscu, zgodnie z dawną koncepcją tzw. Nowej Hallera omijającej kłopotliwy historyczny wiadukt w ciągu linii kolejowej do Gdyni, gdzie wielokrotnie dochodziło do zerwania tramwajowej sieci trakcyjnej.

Wariant 1 to z kolei nic innego jak kopia pierwotnej koncepcji – zgodnej z obowiązującym planem miejscowym, przy czym skrzyżowanie z Aleją Grunwaldzką (ze względu na konieczność wygospodarowania dodatkowych faz sygnalizacji) nie byłoby w tej wersji wyposażone w rozjazdy i umożliwiało jedynie jazdę na wprost – ku ul. Miszewskiego. Porównanie tras prowadzonych ul. Do Studzienki i BGW miało przy tym dawać tej pierwszej przewagę w czasie przejazdu sięgającą aż 20%, co było przedmiotem krytyki specjalisty w dziedzinie projektów komunikacji szynowej dr Jacka Szmaglińskiego, prezesa Pomorskiego Stowarzyszenia Sympatyków Transportu Miejskiego. Nie są jednak znane konkurencyjne kalkulacje.

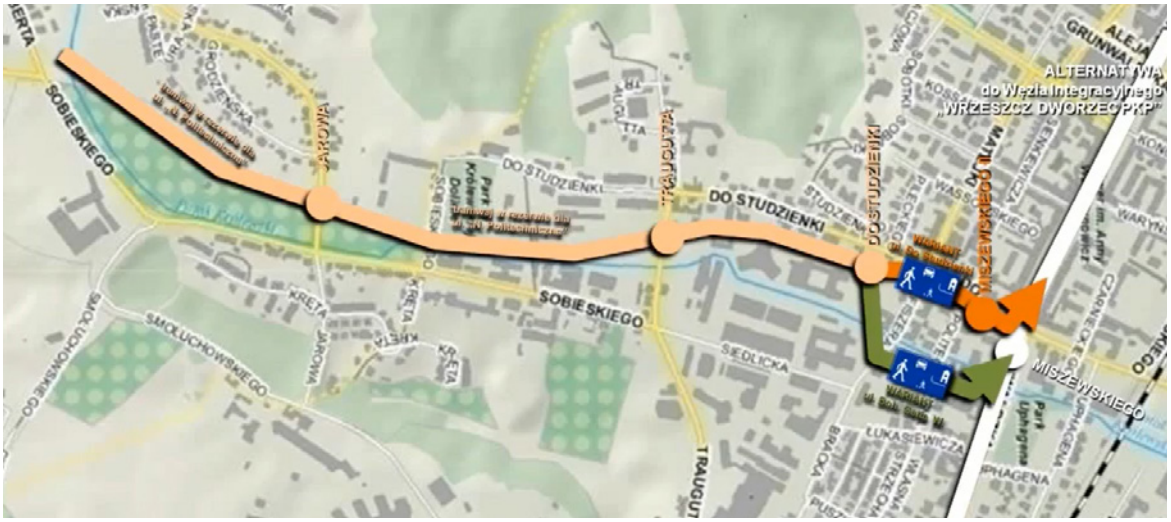


Obowiązująca sytuacja planistyczna przewiduje korytarz transportowy
Nowej Politechnicznej między ul. Bulońską/P. Adamowicza, a Placem ks. B. Komorowskiego

Naukowcy z PG stanowczo odrzucili także warianty zakładające budowę torowiska w ulicy Siedlickiej i stanowisko władz uczelni na ten temat będzie od tej pory niezmienne.[33]

Jednocześnie trwały prace wyłonionego w przetargu zespołu projektowego firmy Mosty Katowice, który zdecydowanie rekomendował właśnie wariant przez Siedlicką, zwracając uwagę na możliwość realizacji tak prowadzonym tramwajem dojazdu studentów w samo serce kampusu PG – bezsprzecznie głównego generatora ruchu w tym rejonie. Poruszano także głośną kwestię zachowania ulicy Do Studzienki w istniejącym przekroju, bez konieczności wyburzeń.

Odpowiedź uczelni relacjonował wiceprezydent Gdańska Andrzej Bojanowski: *Kolegium rektorskie oświadczyło, że nie są zainteresowani tramwajem na terenie kampusu. Zostało nam to powtórzone także pisemnie. Wśród argumentów padał i taki, że nieopodal są czułe laboratoria, które trzeba chronić przed drganiami. Uprzedzaliśmy jednak Politechnikę, że będzie się ona musiała zmierzyć się z tym tematem, ponieważ będziemy wskazywali ten wariant tramwaju jako możliwy do realizacji.* Naturalnie, miasto musiało mimo to liczyć się z faktem, że przedmiotowy teren znajduje się poza jego jurysdykcją.[34]



Przebieg trasy GP-W w Dolinie Potoku Królewskiego z dwoma wariantami włączenia w al. Grunwaldzką: ulicą Do Studzienki i ulicą Bohaterów Getta Warszawskiego - fragment prezentacji koncepcji Alter Polis, wrzesień 2015

Odmowa władz uczelni oraz decyzja o rezygnacji z dalszych prac nad proponowanym przez Alter Polis wariantem trasy przez ul. Smoluchowskiego jako zbyt drogim w realizacji ze względu na kosztowne prace inżynierskie, zaskutkowały pozostawieniem na kolejnym etapie wyłaniania docelowego projektu dwóch wariantów, które różnił właściwie tylko ostatni odcinek miedzy ul. Fiszera a aleją Grunwaldzką prowadzony bądź jak w propozycji Michała Tuska ulicami Fiszera i BGW, z kompletem relacji skrętnych dla tramwaju, bądź „tradycyjnie", w rezerwie przewidzianej w MPZP, jak w Wariancie A „Koreferatu prof. Jamroza", jednak z możliwością skręcania tramwajów w obu kierunkach, ze wszystkimi tego konsekwencjami dla przepustowości skrzyżowania. Co ważne, zrezygnowano z relacji na wprost (w ul. Miszewskiego), zgodnie z „rewolucyjną wizją" Marka Nakoniecznego z Alter Polis, pokłosiem której była decyzja o skierowaniu tramwaju z Południa pod dworzec Gdańsk Wrzeszcz Aleją Grunwaldzką, a następnie odnogą w ulicy Klonowej.

33 Koprowski K., *Kolejna wizja Nowej Politechnicznej,* Trojmiasto.pl, 4 grudnia 2015, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Kolejna-wizja-Nowej-Politechnicznej-n96897.html

34 Koprowski K., *Tramwaj z Południa przez kampus Politechniki Gdańskiej,* Trojmiasto.pl, 8 marca 2016, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Tramwaj-z-Poludnia-przez-kampus-Politechniki-Gdanskiej-n99560.html



Ul. Siedlicka - droga wewnętrzna Politechniki Gdańskiej - w latach 2015-2016 miasto próbowało wynegocjować z władzami uczelni poprowadzenie trasy tramwajowej tą ulicą, fot. Krzysztof Koprowski

W obu wariantach pozostały rozległe wyburzenia powyżej ul. Fiszera (w tym zabytkowych kamienic przy ul. Do Studzienki 18/20 i 24), tylko w pierwszym wariancie oszczędzając od zniszczenia kamienice nr 6, nr 8 i Politechniczna 9. Dla obu wariantów złożono w listopadzie 2016 wnioski o wydanie decyzji środowiskowej.[35]

Z możliwością zmiany charakteru swej ulicy nie chcieli się pogodzić mieszkańcy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, a przynajmniej grono skupione wokół radnych Barbary Polakowskiej i Michała Błauta oraz Stowarzyszenia Mieszkańców Doliny Potoku Królewskiego („Dolina Królewska") i lokalnych aktywistów, którzy niemal natychmiast po oficjalnym pojawieniu się takiej ewentualności w grze rozpoczęli szereg akcji prawnych (sprzeciwy, odwołania i zaskarżenia decyzji administracyjnych) oraz medialnych z wykorzystaniem argumentów w postaci charakterystyki podłoża, warunków hydrologicznych, stanu zachowania budynków, niemożności po-



Detal ilustrujący organizację ruchu u styku ul. Bohaterów Getta Warszawskiego (strefa zamieszkania) z aleją Grunwaldzką (przystanek obsługujący trzy tory tramwajowe) - fragment prezentacji koncepcji Alter Polis, wrzesień 2015

35 Koprowski K., *Dwa warianty budowy Nowej Politechnicznej,* Trojmiasto.pl, 22 listopada 2016, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Dwa-warianty-budowy-Nowej-Politechnicznej-n107639.html



Ul. Siedlicka - naturalny łącznik rezerwy terenowej wzdłuż ul. Sobieskiego z ul. Boh. Getta Warszawskiego - mogła stać się nie tylko atrakcyjną strefą pieszą, ale i wprowadzić tramwaj do wnętrza kampusu, fot. Krzysztof Koprowski

godzenia ruchu tramwajów z ruchem lokalnym i parkowaniem, utratą wartości nieruchomości wskutek uciążliwości wywołanych przez hałas i drgania oraz – rzecz jasna – opracowaniem zespołu prof. Jamroza zalecającym realizację wariantu konkurencyjnego.[36]

Działania te z pewnością przyczyniły się do opóźnienia ogłoszenia wspomnianej decyzji środowiskowej, którą trasa w wariancie forsowanym przez miasto otrzymała ostatecznie dopiero w marcu 2022. Treść wydanej w 2019 decyzji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska po przeanalizowaniu odwołania złożonego przez mieszkańców ulicy BGW została przez Generalnego Dyrektora OŚ uzupełniona o warunki „ograniczenia uciążliwości dla ludzi oraz zabezpieczenia obiektów budowlanych przed wpływem drgań podczas eksploatacji przedsięwzięcia".[37] Reforma decyzji również nie została zaakceptowana przez Stowarzyszenie Mieszkańców Doliny Potoku Królewskiego, którzy zaskarżyli ją do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Sąd jednak skargę oddalił.



Ul. Bohaterów Getta Warszawskiego - porównanie stanu istniejącego z wizualizacją ilustrującą nowe wyposażenie ulicy wraz z uzupełnioną zielenią - fot. Krzysztof Koprowski, materiały prasowe FRAG, czerwiec 2016

36 Koprowski K., *Mieszkańcy Bohaterów Getta boją się tramwaju*, Trojmiasto.pl, 8 czerwca 2016, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Mieszkancy-Bohaterow-Getta-boja-sie-tramwaju-n102409.html

37 Grzenkowska K, *Nowa Politechniczna. Jest zgoda Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na trasę nowego torowiska,* Oficjalny portal miasta Gdańska, 8 marca 2022, https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Nowa-Politechniczna-Decyzja-Generalnego-Dyrektora-Ochrony-Srodowiska-w-sprawie-przebiegu-nowego-torowiska,a,215266

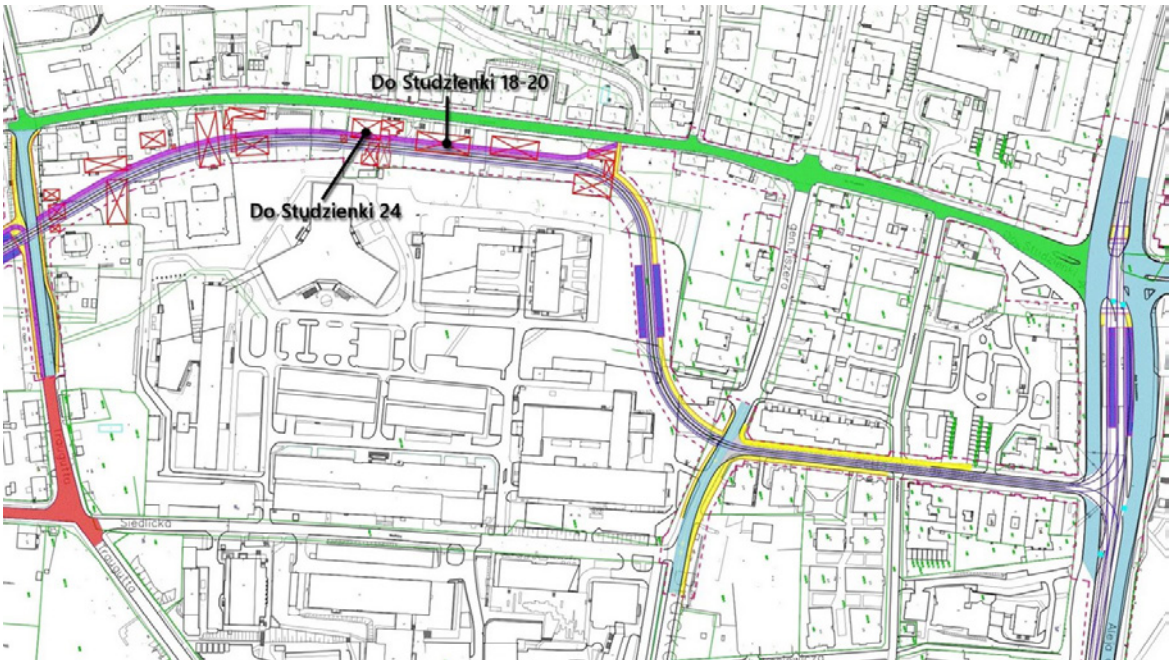
Uprawomocnienie decyzji umożliwiło wznowienie prac projektowych, na których nowego wykonawcę wybrano firmę Ingeo (w konsorcjum z BPBK w stanie upadłości). Zakres projektu obejmował:

- budowę dwutorowej linii tramwajowej,
- budowę i przebudowę istniejących torowisk tramwajowych,
- przebudowę istniejących ulic,
- budowę i przebudowę istniejących torowisk tramwajowych,
- przebudowę Potoku Królewskiego: kanał zamknięty ok. 800 m i otwarty ok. 45 m,
- budowę dwóch tuneli podziemnych: tunel tramwajowy o długości ok. 350 m w ciągu ul. Wileńskiej, w rejonie ul. Migowskiej i ul. Morenowej i przejście podziemnie dla pieszych o długości ok. 55 m w rejonie zbiornika retencyjnego przy ul. Wileńskiej,
- budowę przystanków tramwajowych i autobusowych,
- budowę infrastruktury drogowej, rowerowej i pieszej (ścieżki i chodniki),
- przebudowę i budowę oświetlenia drogowego.
- przebudowy istniejących dróg i torowisk:
    - ul. Jaśkowa Dolina - rozbudowa - ok. 600 m - droga dwujezdniowa z czterema pasami ruchu po dwa na każdej jezdni z budową dwutorowej linii tramwajowej w pasie dzielącym jezdnie,
    - ul. Wileńska - rozbudowa - ok. 1000 m - droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu z budową dwutorowej linii tramwajowej po południowej stronie ulicy,
    - ul. Morenowa - rozbudowa - ok. 150 m - droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu,
    - ul. Nowa Politechniczna (łącznik pomiędzy ul. Wileńską a ul. Sobieskiego), budowa - ok. 400 m - droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu,
    - ul. Traugutta - przebudowa - ok. 150 m,
    - ul. Traugutta - rozbudowa - ok. 200 m - droga dwujezdniowa dwupasmowa,
    - ul. Piecewska - przebudowa - 150 m - droga jednojezdniowa z dwoma pasami ruchu,
    - al. Grunwaldzka - rozbudowa - ok. 500 m - droga dwujezdniowa z trzema pasami ruchu na każdej jezdni.[38]

Jak widać, założenia projektowe miały charakter ściśle inżynierski i nie obejmowały rozwiązania najbardziej nurtujących mieszkańców Wrzeszcza kwestii estetyki, ochrony zieleni i zabytków oraz zachowania funkcjonujących i wykreowania pożądanych powiązań pieszych. Projekt linii tramwajowej, mimo zmiany jej przebiegu względem obowiązującego planu miejscowego pozostawał przy tym bez wpływu na przyszłość zawartej w tym planie rezerwy terenowej dla dwujezdniowej trasy drogowej. Jednocześnie nie ustawało wysiedlanie mieszkańców z kolejnych budynków komunalnych, których stan, wobec braku prac remontowych, nie przestawał się pogarszać. Skłoniło to Radę Dzielnicy Wrzeszcz Górny do podjęcia Uchwały w sprawie przeprowadzenia konsultacji dot. przebudowy u. Do Studzienki w związku z planowaną budową trasy tramwajowej Nowa Politechniczna (GP-W). Uchwała podporządkowywała dalsze prace projektowe wynikom konsultacji, z których miał się wyłonić docelowy kształt ul. Do Studzienki obejmujący remonty lub rozbiórki poszczególnych budynków, co najważniejsze „bez możliwości pozostawienia niezagospodarowanej przestrzeni rezerwy terenowej”.[39]

38 Brancewicz M., Jest decyzja ws. przebiegu Nowej Politechnicznej, Trojmiasto.pl, 8 marca 2022, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Nowa-Politechniczna-przez-Bohaterow-Getta-Warszawskiego-n164963.html

39 Rada Dzielnicy Wrzeszcz Górny, Uchwała nr XVI/66/21 z 15 czerwca 2021, https://wrzeszczgorny.pl/sesje-i-uchwaly



Projekt włączenia trasy GP-W prowadzonej w korytarzu przewidzianym w MPZP w ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego z ominięciem ul. Siedlickiej, planowane wyburzenia - fragment prezentacji Mosty Katowice, 2016

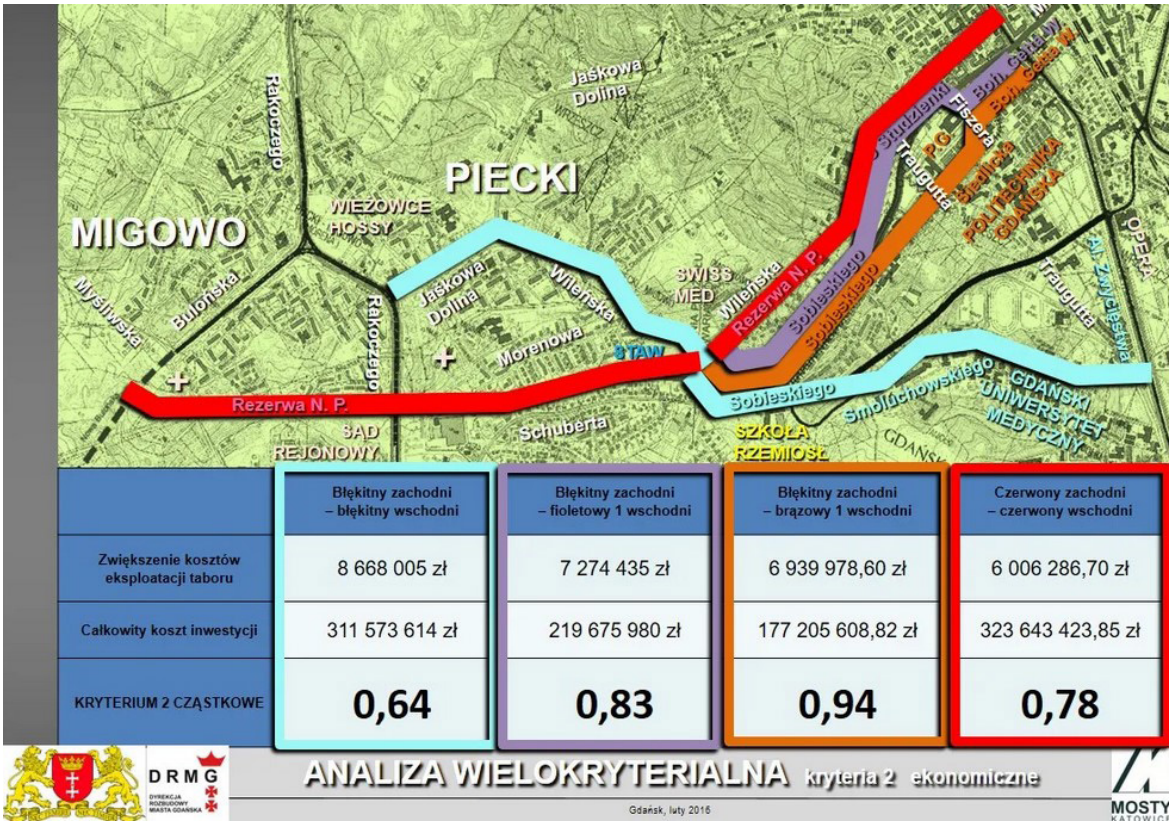
Uzasadnienie uchwały stanowiła deklaracja woli rady dzielnicy co do wykreślenia ze wszystkich dokumentów planistycznych rezerwy pod czteropasową arterię drogową w ul. Do Studzienki jako inwestycji pozbawionej jakichkolwiek szans na realizację ze względu na ogromne koszty, opór społeczny i spodziewane szkody w środowisku naturalnym i kulturowym.



Skrzyżowanie ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego z aleją Grunwaldzką, na pierwszym planie starodrzew Parku Uphagena, w oddali gmachy PAN i PG oraz wzgórza i Dolina Potoku Królewskiego, fot. DRMG, źródło: gdansk.pl

Wnioskowane konsultacje społeczne nie miały zatem dotyczyć samego przebiegu tramwaju – ta decyzja została już podjęta wcześniej na szczeblu władz miasta – lecz przestrzeni wokół trasy tramwajowej. Wynikające z niej korekty mogły natomiast warunkować dokładną lokalizację przystanków, i wejść na perony, charakter wyposażenia i materiałów wykończeniowych, przebieg ciągów pieszych i rowerowych oraz linie zabudowy, wysokość i kubaturę nowych

budynków, które po uchyleniu obowiązującego planu miejscowego mogłyby powstać w obecnej rezerwie drogowej oraz przyległych terenach należących do gminy, Politechniki Gdańskiej i właścicieli prywatnych. Zgromadzone dane wraz z przewidzianą inwentaryzacją i waloryzacją



	Błękitny zachodni – błękitny wschodni	Błękitny zachodni – fioletowy 1 wschodni	Błękitny zachodni – brązowy 1 wschodni	Czerwony zachodni – czerwony wschodni
Zwiększenie kosztów eksploatacji taboru	8 668 005 zł	7 274 435 zł	6 939 978,60 zł	6 006 286,70 zł
Całkowity koszt inwestycji	311 573 614 zł	219 675 980 zł	177 205 608,82 zł	323 643 423,85 zł
KRYTERIUM 2 CZĄSTKOWE	**0,64**	**0,83**	**0,94**	**0,78**

Podsumowanie wyników analizy wielokryterialnej przebiegu trasy tramwajowej GP-W między Pieckami i Migowem a aleja Grunwaldzką w czterech wariantach - kryteria ekonomiczne; przedmiotem dalszych prac projektowych było rozwiązanie łączące odcinki wariantów 1, 2 i 4 - fragment prezentacji Mosty Katowice, źródło: DRMG

zieleni i zabytków miały posłużyć przyszłym pracom planistycznym i projektowym.
Wytypowano trzy przestrzenie ważne dla przyszłego kształtu ul. Do Studzienki po budowie tramwaju. Na potrzeby planowanego procesu partycypacyjnego nadano im robocze nazwy:

- **Plac Grunwaldzki** - istniejący plac przed domem towarowym Jantar, gdzie proponuje się różne warianty nowej zabudowy po zlikwidowaniu tymczasowego obiektu handlowego oraz nowego ukształtowania przestrzeni zieleni wraz z fontanną,

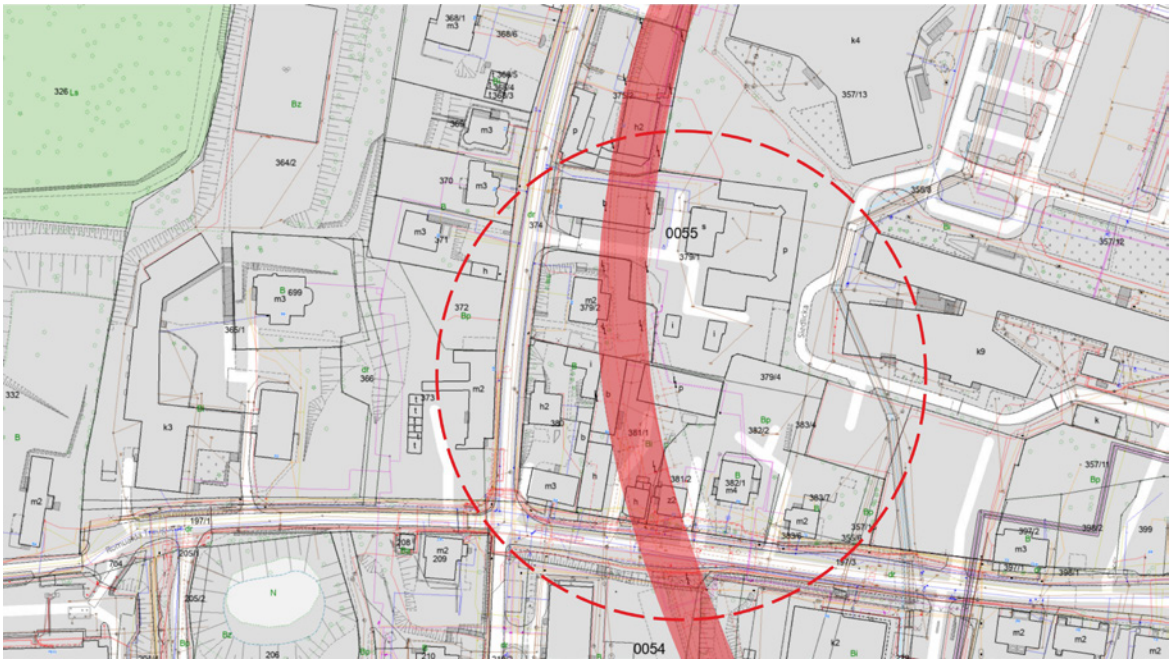
- **Plac Fiszera** - projektowany plac przed gmachem Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa Politechniki Gdańskiej (wcześniej Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa), gdzie powstanie przystanek tramwajowy, a w docelowym zagospodarowaniu niezwykle ważne jest powiązanie tej przestrzeni ze skrzyżowaniem Do Studzienki - Fiszera - Matejki jako nowym wejściem na teren kampusu PG,

- **Plac Traugutta** - projektowany plac przy planowanym przystanku od strony ul. Traugutta, gdzie również niezwykle ważne jest powiązanie z okolicznymi ulicami jako zupełnie nowym wejściem w obszar kampusu PG - zwłaszcza od strony akademików tej uczelni.

Ponadto zaplanowano dyskusję nad zagospodarowaniem przestrzeni wzdłuż ul. Do Studzienki na odcinku Fiszera-Traugutta, gdzie wciąż istniała możliwość zachowania znacznej części historycznej zabudowy.[40]



Przebieg linii tramwajowej na odcinku łączącym ul. Do Studzienki z ul. Bohaterów Getta Warszawskiego z uwzględnieniem postulatu prowadzenia torów zapleczem zabudowy celem uniknięcia wyburzeń wartościowych budynków; przestrzeń przed budynkiem Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa wskazano jako optymalną lokalizację przystanku obsługującego kampus PG o roboczej nazwie "Plac Fiszera"



Przebieg linii tramwajowej na odcinku łączącym rezerwę terenową "Nowej Politechnicznej" z ul. Do Studzienki z uwzględnieniem postulatu prowadzenia torów zapleczem zabudowy celem uniknięcia wyburzeń wartościowych budynków; przestrzeń między ul. Traugutta a budynkami Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki wskazano jako optymalną lokalizację przystanku obsługującego kampus PG o roboczej nazwie "Plac Traugutta", opracowanie: Wojciech Chmielewski

40 Koprowski. K., *Nowe oblicze terenów wzdłuż Nowej Politechnicznej. Start konsultacji*, Trojmiasto.pl, 23 września 2022, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Nowe-oblicze-terenow-wzdluz-Nowej-Politechnicznej-Konsultacje-z-mieszkancami-n170842.html

Wnioskowane przez radnych konsultacje przeprowadzono w formule rozwijanych przez Biuro Architekta Miasta od 2021 Gdańskich Warsztatów Projektowych – procesu projektowego opartego na idei budowania zaufania społecznego i wzrostu poczucia sprawczości interesariuszy, a także odpowiedzialności za dobro wspólne: środowiskowe, społeczne, przestrzenne.[41] Kolejne edycje warsztatów dotyczyły wywołujących publiczne dyskusje problemowych obszarów dzielnic i odcinków dróg, w ramach których mieszkańcy i inni interesariusze (w tym przedsiębiorcy, instytucje publiczne, organizacje pozarządowe) wspólnie z ekspertami planowali m.in. przyszłość otoczenia plaży na Stogach, tereny rekreacyjne dla dzielnic południowych (Park Południowy), czy funkcjonalne i estetyczne oblicze Młodego Miasta wraz z ulicą Nową Wałową.

Czy rozwiązania wypracowane na warsztatach spełniły oczekiwania radnych? Przewodniczący Zarządu Dzielnicy Krzysztof Koprowski opisuje wstępnie opublikowane wyniki jako „ogromną szansę na przemyślaną zabudowę Do Studzienki" pokładając nadzieję w zapowiedziach Architekta Miasta, zgodnie z którymi społeczne koncepcje nie będą może brane pod uwagę jako dosłowne prototypy przyszłych inwestycji, ale posłużą za nośnik oczekiwań i wytycznych względem przyszłego planu (lub planów) zagospodarowania przestrzennego. Do jego sporządzania należałoby przystąpić natychmiast po zakończeniu budowy trasy tramwajowej – wyczerpując tym samym kwestię realizacji funkcji transportowej przewidzianej w aktualnym planie miejscowym i pozwalając na jego uchylenie wraz z utrzymywaną rezerwą terenową i wszystkimi jej konsekwencjami.

Przewodniczący stwierdził wręcz, że nie wyobraża sobie możliwości, aby przyszła zabudowa „powstawała w sposób sprzeczny z wytycznymi z konsultacji." Postawę partnerską wobec miasta i mieszkańców oraz wolę otwarcia kampusu uczelni na przestrzeń dzielnicy potwierdził z kolei Mariusz Miler, kanclerz Politechniki Gdańskiej, której studenci i pracownicy będą z pewnością tworzyć spory odsetek pasażerów tramwajów oraz być może najważniejszego beneficjenta nowych przestrzeni publicznych.



Trzecim naturalnym placem w ciągu ul. Do Studzienki jest wolny od zabudowy styk tej ulicy z aleją Grunwaldzką; teren po wyburzonym budynku Do Studzienki 2 służący obecnie jako parking DH "Jantar", fot. Wojciech Chmielewski

41 Biuro Architekta Miasta, *O idei Gdańskich Warsztatów Projektowych,* https://www.gdansk.pl/urzad-miejski/biuro-architekta-miasta/o-idei-gwp,a,250129

Konsekwentnie kolejne wątpliwości i deklaracje sprzeciwu składali natomiast przy kolejnych spotkaniach warsztatowych i informacyjnych mieszkańcy ulic Bohaterów Getta Warszawskiego i Fiszera (przy wsparciu solidaryzujących się z nimi przeciwników budowy tramwaju w ul. Klonowej) oraz wspierający ich członkowie stowarzyszenia Królewska Dolina oraz radni dzielnic Wrzeszcz Górny i Wrzeszcz Dolny i radni opozycji (PiS). Warto jednak zauważyć, że i z tej strony padło wiele interesujących i konstruktywnych pytań, dotyczących zresztą nie tylko przyszłości przedmiotowych ulic, ale i szerszych problemów inżynierskich (transportowych, hydrologicznych, geologicznych, konstrukcyjnych), kwestii ochrony przyrody i zabytków.

Także na ich wniosek – mimo celowego wyłączenia tej ulicy z obszaru opracowania objętego procesem partycypacyjnym – do prezentacji podsumowujących wyniki prac warsztatowych dołączono wizualizacje przyszłego wyglądu ulicy BGW z torowiskiem tramwajowym i uzupełnieniem zabudowy w różnych wersjach stylowych (współczesnej i stylizowanej), jednak konsekwentnie z zachowaniem skali istniejących budynków i modułami wynikającymi z historycznej parcelacji. Można to uznać za wartość dodaną całego procesu partycypacyjnego, choć oczywiście nie spełniło to oczekiwań wnioskodawców, którym zależało na włączeniu do dyskusji wariantu obejmującego włączenie trasy tramwajowej w aleję Grunwaldzką poprzez ulicę Do Studzienki, definitywnie zarzuconego przez miasto na długo przed podjęciem przez Radę Dzielnicy uchwały, której pokłosiem był przedmiotowy proces partycypacyjny.[42]

Przebieg i wnioski, które padły w ramach realizacji procesu partycypacyjnego, w tym materiały graficzne sporządzone w trakcie prac grupowych i opracowane na ich podstawie wytyczne projektowe zostały szczegółowo omówione w kolejnych rozdziałach. Wyniki w postaci wytycznych oraz wariantowych projektów koncepcyjnych wraz z wizualizacjami znajdą się w kolejnych rozdziałach obejmujących także odpowiedzi na pytania zadane podczas spotkań oraz inwentaryzację wartościowych elementów krajobrazu kulturowego i przyrodniczego.



"Plac Grunwaldzki" - trzeci naturalny plac w ciągu ul. Do Studzienki o niedoszacowanym potencjale bramy Doliny Potoku Królewskiego i Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej; po prawej DH "Jantar", fot. Wojciech Chmielewski

42 Koprowski. K, *Metamorfoza Wrzeszcza w ramach budowy nowej linii tramwajowej*, Trojmiasto.pl, 25 października 2022, https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Metamorfoza-Wrzeszcza-w-ramach-budowy-nowej-linii-tramwajowej-n172002.html



Przestrzeń między budynkami Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki (po prawej) i Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa (po lewej i w głębi); ciągi komunikacyjne wewnątrz kampusu PG nie łączą się w logiczny sposób z ul. Do Studzienki, od której teren uczelni oddziela ogrodzenie; widok od strony budynku przy ul. Do Studzienki 18/20, fot. Wojciech Chmielewski

3 Opracowanie studialne. Wytyczne do koncepcji zagospodarowania terenu

3.1. Dane ogólne

Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania studialnego była wariantowa koncepcja przebiegu fragmentu planowanej trasy tramwaju GP-W na odcinku wzdłuż ul. Do Studzienki w kontekście możliwości zmiany przeznaczenia terenu części rezerwy drogowej. Stanowiłą ona punkt wyjścia do dyskusji na warsztatach.

Zakres opracowania obejmował teren położony w Gdańsku, między ul. Traugutta od strony południowej a al. Grunwaldzką od strony północnej oraz między ul. Do Studzienki od strony zachodniej a terenem Politechniki Gdańskiej od strony wschodniej. Zakres opracowania przedstawiono szczegółowo w części rysunkowej opracowania.



"Plac Grunwaldzki" - ciąg pieszy na zapleczu DH "Jantar", po prawej elewacja budynku przy ul. Grunwaldzkiej 30/32 (1958) zaprojektowana jako akcent widoczny z planowanej "Nowej Politechnicznej", fot. Wojciech Chmielewski

Teren opracowania obejmuje obszar bezpośrednio związany z projektowaną trasą tramwajową GP-W oraz obszar placu przy skrzyżowaniu ul. Do Studzienki z al. Grunwaldzką.

Zaproponowano trzy warianty zagospodarowania terenu:

1. Zespół parkowy – park linearny;
2. Rozluźniona zabudowa uzupełniająca w zespole parkowym;
3. Zabudowa uzupełniająca w zieleni parkowej.

W toku prac projektowych wariant 3: „Zabudowa uzupełniająca w zieleni parkowej" wybrano do dalszych analiz pod kątem możliwości aranżacji trzech głównych przestrzeni publicznych:

1. Plac Grunwaldzki – zlokalizowany w rejonie skrzyżowania al. Grunwaldzkiej z ul. Do Studzienki;
2. Plac Fiszera – zlokalizowany w rejonie skrzyżowania ul. Fiszera z ul. Do Studzienki; Plac Traugutta – zlokalizowany w rejonie skrzyżowania ul. Traugutta z ul. Do Studzienki.

Koncepcyjny projekt urbanistyczny unaocznia potencjał zmiany przeznaczenia rezerwy drogowej i pozostałych terenów przyległych do projektowanej trasy tramwajowej GP-W poprzez:

1. Rozwiązanie zagospodarowania terenu;
2. Schematy funkcjonalno-użytkowe;
3. Waloryzację Istniejącej zieleni wysokiej.

Teren opracowania w przeważającej większości znajduje się w obszarze obowiązującego Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego nr 0808. Na pozostałych fragmentach brak obowiązującego MPZP. Granice planów i terenów oznaczono na rysunkach

W obszarze opracowania znajduje się wartościowa zabudowa historyczna. W opracowaniu uwzględniono materiały z waloryzacji zabudowy historycznej w rejonie ul. Do Studzienki na odcinku od Al. Grunwaldzkiej do ul. Traugutta (autorzy: Paulina Świercz, Grzegorz Sobczyk, zespół BAM - zał. do niniejszego opracowania).

Zespół projektowy

prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szablowski

Materiały wyjściowe do projektowania

- analiza zabudowy istniejącej (na podstawie waloryzacji aut. BAM)
- mapa sytuacyjno-wysokościowa terenu opracowania
- decyzja środowiskowa wydana dla trasy tramwajowej w 2022
- koncepcja trasy GP-W aut. pracowni Highway
- inne materiały uznane za istotne przez Zamawiającego
- autorska dokumentacja fotograficzna terenu inwestycji

3.2. Istniejący stan zagospodarowania terenu

Ukształtowanie i stan terenu

Teren płaski, łagodnie opadający w kierunku północnym. Rzędna od 13,7 m n.p.m. w części południowej w rejonie skrzyżowania ul. Do Studzienki z ul. Traugutta, przez 10,5 m n.p.m. w części centralnej, do 9,6 m n.p.m. w rejonie skrzyżowania ul. Do Studzienki z al. Grunwaldzką.

Teren opracowania w pełni zainwestowany, obsługiwany infrastrukturalnie i komunikacyjnie przez ul. Do Studzienki. Stan techniczny obiektów kubaturowych i infrastruktury zróżnicowany od średniego do złego ze względu na zaniechania w utrzymaniu związane z istniejącą rezerwą drogową.

Teren opracowania dość jednorodny własnościowo ze względu na istniejącą rezerwę drogową. Przeważająca własność podmiotów publicznych (Gmina Miasta Gdańska, Skarb Państwa) występujących samodzielnie lub w zbiegu z podmiotami fizycznymi. Pojedyncze nieruchomości w całości we własności osób fizycznych lub prawnych.

Istniejąca zabudowa

Istniejąca zabudowa w obszarze opracowania jest zróżnicowana w formie, gabarytach i okresie powstania. W części północnej, w rejonie al. Grunwaldzkiej, ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszera, Politechnicznej, północnej części ulicy Do Studzienki występuje zabudowa kwartałowa pochodząca przede wszystkim z I dekady XX w. wraz z zabudową uzupełniającą z II poł XX w. Pierzeje ulic i placów są wyraźnie ukształtowane. Zabudowa w cz. północnej jest stosunkowo jednorodna gabarytowo, z wyraźnym rozróżnieniem stylistycznym związanym z okresem powstania.

W centralnej i południowej części terenu zabudowa wzdłuż ul. Do Studzienki ma charakter rozluźniony, zróżnicowany gabarytowo i formalnie. Istniejąca zabudowa historyczna pochodzi głównie z przełomu XIX i XX w. i reprezentuje typy budownictwa podmiejskiego. Uzupełniają je liczne powojenne lub adaptowane, na ogół substandardowe, budynki usługowe i gospodarcze.



Obecne zagospodarowanie terenu zaplecza ul. Do Studzienki na wysokości posesji nr 26 - częściowo nieużytkowane powojenne budynki usługowe i gospodarcze, parkingi terenowe i nieużytki, fot. Wojciech Chmielewski

Istniejąca zieleń

Na terenie objętym opracowaniem zinwentaryzowano zieleń wysoką. Inwentaryzację przedstawiono w tabeli oraz w części rysunkowej. Materiały z inwentaryzacji zgromadzono w archiwum BAM. Istniejąca zieleń ma charakter niejednolity. Część stanowią relikty historycznych nasadzeń śródpolnych (oraz w linii ogrodzeń posesji w zabudowie miejskiej) i przydomowych.

Na terenie opracowania występują gatunki rodzime. Wartościowe okazy zieleni wysokiej wchodzące w kolizję z projektowanymi rozwiązaniami oznaczono w części rysunkowej jako drzewa do przesadzenia. Możliwości techniczne realizacji tych przesadzeń pozostawiono do oceny na etapie projektu budowlanego.

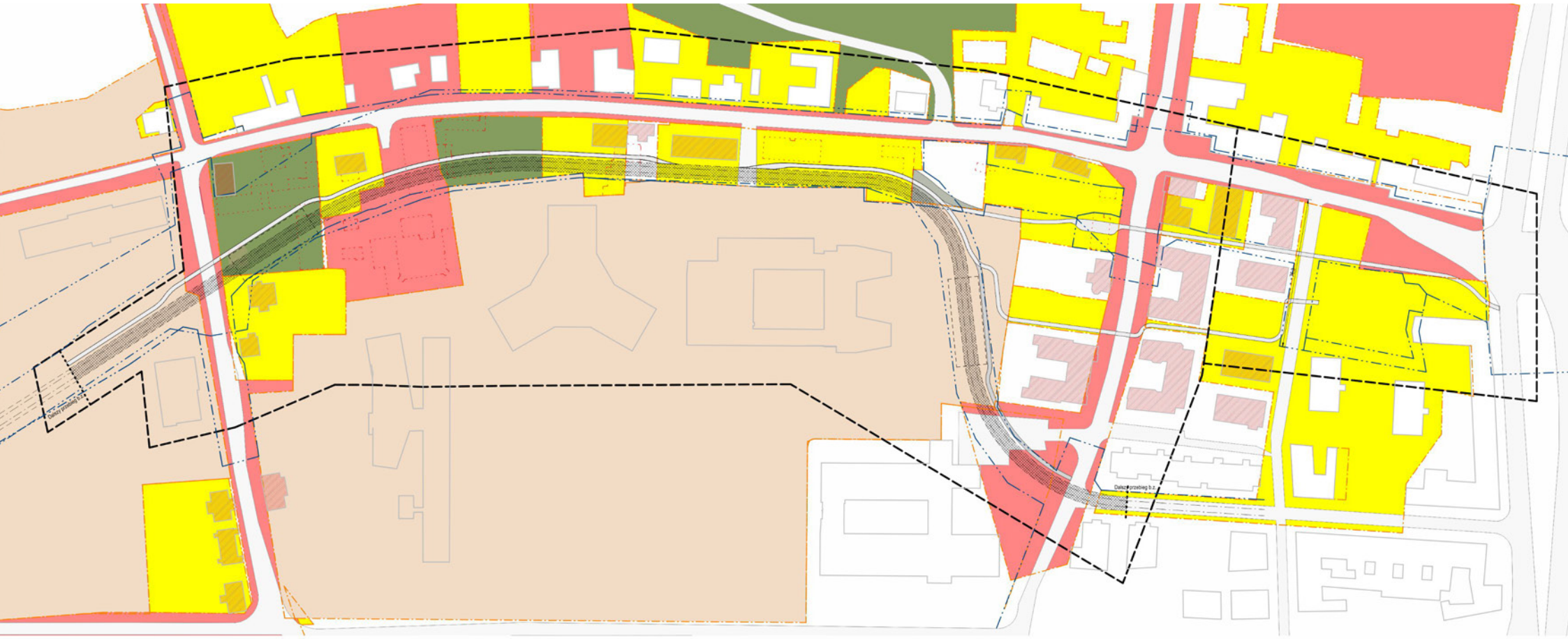
Projektuje się nowe nasadzenia zieleni wysokiej wg oznaczeń na rysunkach. Szczegółowych projektów nasadzeń nie objęto zakresem niniejszego opracowania.

Wyburzenia, likwidacje, przekładki

Przewiduje się rozbiórki obiektów kubaturowych. Zakres przedstawiono w części rysunkowej. Na terenie opracowania występuje pełna infrastruktura podziemna sieci i przyłączy. Projektuje się likwidacje i zmiany lokalizacji (przekładki) istniejącej infrastruktury podziemnej. Na terenie opracowania nie występują sieci magistralne w kolizji z projektowanym zainwestowaniem.



Obecne zagospodarowanie terenu zaplecza ul. Do Studzienki po stronie zachodniej; w obniżeniu, po przeciwnej stronie ulicy zaplanowano przestrzeń publiczną w postaci "Placu Traugutta"; na drugim planie widoczny wykwaterowany budynek mieszkalny przy ul. Do Studzienki 30 przewidziany do zachowania, a dalej przebudowany modernistyczny budynek Wydziału ETI z lat 60. XX w. (dawniej Wydział OiO), fot. Wojciech Chmielewski



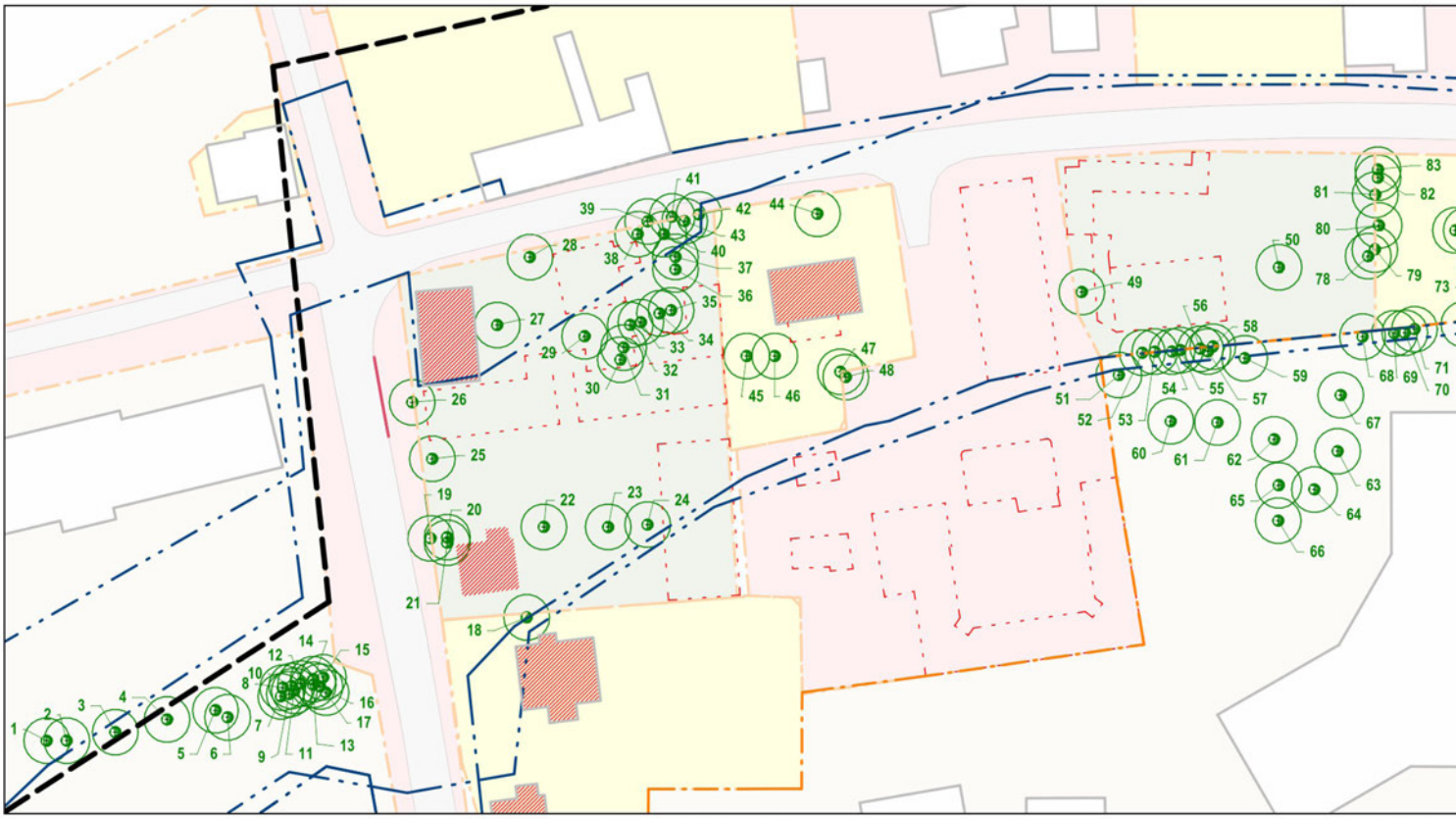
Mapa własności

Legenda:

- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Projektowana, alternatywna droga rowerowa
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy

Legenda własności:

- Gminna
- Gminna (w zbiegu z uż. wieczystymi)
- PG
- Skarb Państwa
- Inne

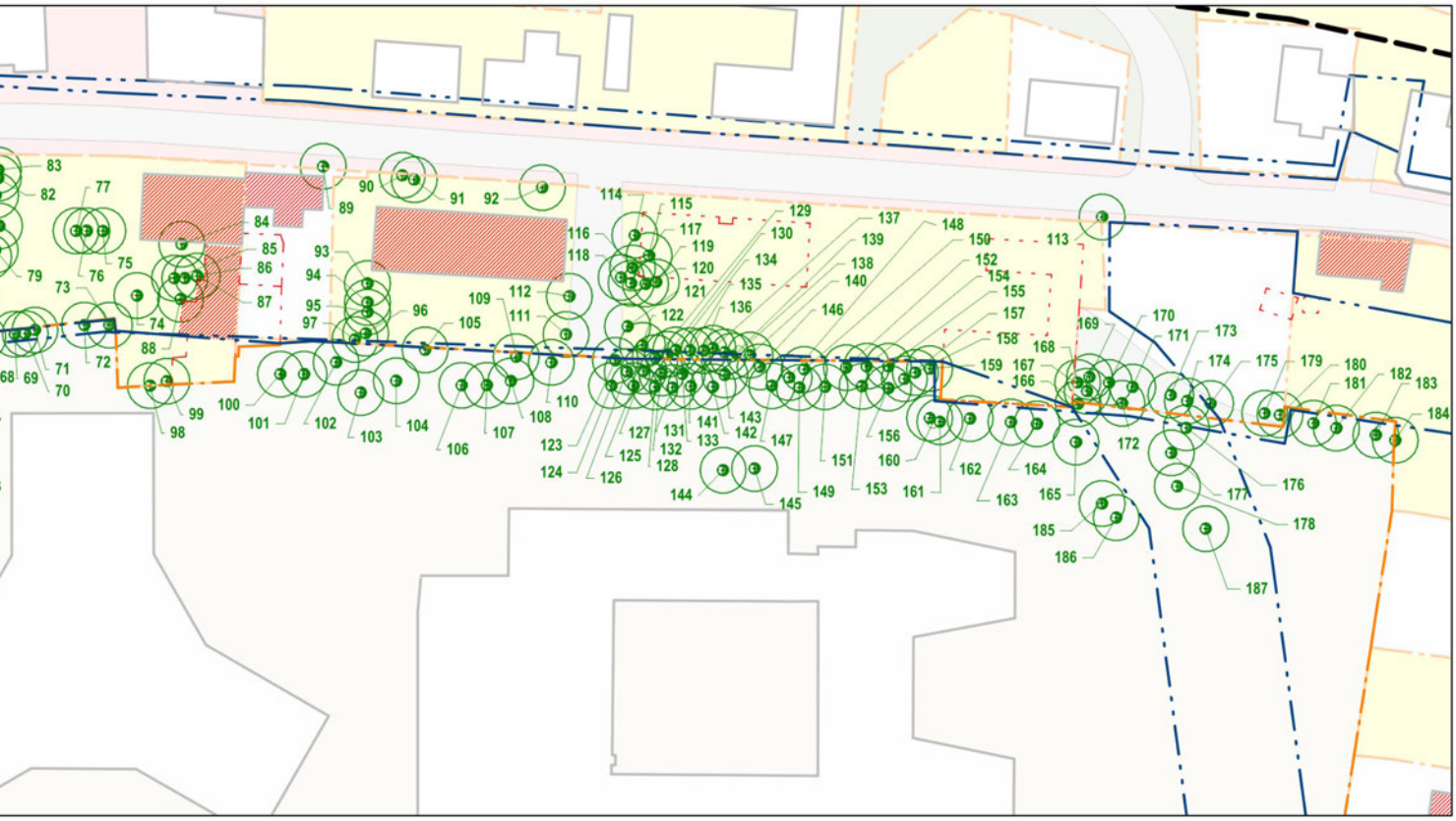


Nr	Nazwa drzewa	Obwód pnia (cm)
1.	Klon pospolity	115
2.	Klon pospolity	7
3.	Jesion pospolity	2
4.	Klon pospolity	85
5.	Jesion wyniosły	65
6.	Jesion wyniosły	10
7.	Klon pospolity	3
8.	Klon pospolity	4
9.	Klon pospolity	3
10.	Klon pospolity	65
11.	Klon pospolity	3
12.	Klon pospolity	155
13.	Klon pospolity	75
14.	Klon pospolity	4
15.	Jesion wyniosły	70
16.	Jesion wyniosły	63
17.	Jesion wyniosły	125
18.	Lipa drobnolistna	175
19.	Grab pospolity	87
20.	Grab pospolity	77
21.	Grab pospolity	82
22.	Klon pospolity	165
23.	Klon pospolity	105
24.	Klon pospolity	164
25.	Klon pospolity	145
26.	Brzoza brodawkowata	140
27.	Lipa szerokolistna	45
28.	Kasztanowiec pospolity	205
29.	Topola drobnolistna	132
30.	Topola drobnolistna	95
31.	Jesion wyniosły	105
32.	Modrzew europejski	100
33.	Sosna pospolity	127
34.	Żywotnik zachodni	48
35.	Żywotnik zachodni	72
36.	Bez czarny	85
37.	Leszczyna pospolita	60

Nr	Nazwa drzewa	Obwód pnia (cm)
38.	Klon pospolity	173
39.	Klon pospolity	60
40.	Klon pospolity	51
41.	Klon pospolity	190
42.	Klon pospolity	72
43.	Klon pospolity	78
44.	Świerk pospolity	80
45.	Świerk pospolity	87
46.	Świerk pospolity	152
47.	Buk pospolity	53
48.	Orzech włoski	68
49.	Klon pospolity	161
50.	Klon pospolity	167
51.	Klon pospolity	110
52.	Jesion wyniosły	50
53.	Jesion wyniosły	85
54.	Klon pospolity	86
55.	Klon pospolity	45
56.	Klon pospolity	95
57.	Klon pospolity	55
58.	Klon pospolity	90
59.	Robina akacjowa	80
60.	Topola szerokolistna	42
61.	Topola szerokolistna	38
62.	Topola drobnolistna	275
63.	Topola drobnolistna	173
64.	Topola drobnolistna	237
65.	Brzoza brodawkowata	120
66.	Topola drobnolistna	255
67.	Topola szerokolistna	110
68.	Klon pospolity	73
69.	Klon pospolity	70
70.	Bez czarny	55
71.	Bez czarny	50
72.	Klon pospolity	75
73.	Klon pospolity	120
74.	Bez czarny	155

Nr	Nazwa drzewa	Obwód pnia (cm)
60.	Topola szerokolistna	42
61.	Topola szerokolistna	38
62.	Topola drobnolistna	275
63.	Topola drobnolistna	173
64.	Topola drobnolistna	237
65.	Brzoza brodawkowata	120
66.	Topola drobnolistna	255
67.	Topola szerokolistna	110
68.	Klon pospolity	73
69.	Klon pospolity	70
70.	Bez czarny	55
71.	Bez czarny	50
72.	Klon pospolity	75
73.	Klon pospolity	120
74.	Bez czarny	155
75.	Robina akacjowa	61
76.	Robina akacjowa	230
77.	Robina akacjowa	85
78.	Klon pospolity	244
79.	Klon pospolity	115
80.	Klon pospolity	135
81.	Robina akacjowa	192
82.	Robina akacjowa	145
83.	Robina akacjowa	110
84.	Świerk pospolity	58
85.	Klon pospolity	32
86.	Klon pospolity	34
87.	Klon pospolity	34
88.	Świerk pospolity	42
89.	Lipa szerokolistna	280
90.	Klon pospolity	89
91.	Lipa drobnolistna	79
92.	Klon pospolity	130
93.	Klon pospolity	111
94.	Jesion wyniosły	108
95.	Klon pospolity	131
96.	Klon pospolity	170

Nr	Nazwa drzewa
97.	Klon pospolity
98.	Wierzba iwa
99.	Robina akacjowa
100.	Topola drobnolistna
101.	Topola szerokolistna
102.	Klon pospolity
103.	Topola szerokolistna
104.	Jesion wyniosły
105.	Klon pospolity
106.	Klon pospolity
107.	Klon pospolity
108.	Klon pospolity
109.	Klon pospolity
110.	Kasztanowiec pospolity
111.	Robina akacjowa
112.	Klon pospolity
113.	Lipa szerokolistna
114.	Klon pospolity
115.	Klon pospolity
116.	Klon pospolity
117.	Klon pospolity
118.	Klon pospolity
119.	Klon pospolity
120.	Klon pospolity
121.	Klon pospolity
122.	Klon pospolity
123.	Topola drobnolistna
124.	Topola szerokolistna
125.	Topola szerokolistna
126.	Topola drobnolistna
127.	Klon pospolity
128.	Topola szerokolistna
129.	Klon pospolity
130.	Klon pospolity
131.	Topola szerokolistna
132.	Topola szerokolistna
133.	Topola drobnolistna



	Obwód pnia (cm)
	125
	192
	185
	111
	110
	57
	100
	195
	167
	155
	102
	120
	178
y	215
	68
	128
	145
	130
	58
	140
	167
	72
	171
	107
	139
	74
	225
	82
	85
	240
	83
	82
	52
	57
	55
	115
	224

Nr	Nazwa drzewa	Obwód pnia (cm)
134.	Klon pospolity	45
135.	Klon pospolity	110
136.	Klon pospolity	85
137.	Klon pospolity	131
138.	Klon pospolity	75
139.	Klon pospolity	65
140.	Klon pospolity	38
141.	Topola szerokolistna	61
142.	Topola szerokolistna	63
143.	Klon pospolity	75
144.	Jesion wyniosły	74
145.	Jesion wyniosły	67
146.	Topola drobnolistna	231
147.	Lipa szerokolistna	87
148.	Lipa szerokolistna	223
149.	Lipa szerokolistna	80
150.	Topola drobnolistna	272
151.	Lipa szerokolistna	106
152.	Lipa szerokolistna	87
153.	Lipa szerokolistna	95
154.	Topola drobnolistna	160
155.	Topola drobnolistna	230
156.	Lipa szerokolistna	78
157.	Topola drobnolistna	200
158.	Topola drobnolistna	205
159.	Topola drobnolistna	225
160.	Topola drobnolistna	145
161.	Lipa szerokolistna	95
162.	Lipa szerokolistna	115
163.	Lipa szerokolistna	80
164.	Lipa szerokolistna	101
165.	Topola drobnolistna	54
166.	Topola drobnolistna	139
167.	Topola drobnolistna	186
168.	Lipa drobnolistna	176
169.	Lipa drobnolistna	161
170.	Lipa drobnolistna	160

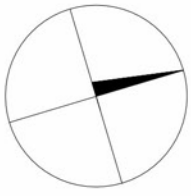
Nr	Nazwa drzewa	Obwód pnia (cm)
144.	Jesion wyniosły	74
145.	Jesion wyniosły	67
146.	Topola drobnolistna	231
147.	Lipa szerokolistna	87
148.	Lipa szerokolistna	223
149.	Lipa szerokolistna	80
150.	Topola drobnolistna	272
151.	Lipa szerokolistna	106
152.	Lipa szerokolistna	87
153.	Lipa szerokolistna	95
154.	Topola drobnolistna	160
155.	Topola drobnolistna	230
156.	Lipa szerokolistna	78
157.	Topola drobnolistna	200
158.	Topola drobnolistna	205
159.	Topola drobnolistna	225
160.	Topola drobnolistna	145
161.	Lipa szerokolistna	95
162.	Lipa szerokolistna	115
163.	Lipa szerokolistna	80
164.	Lipa szerokolistna	101
165.	Topola drobnolistna	54
166.	Topola drobnolistna	139
167.	Topola drobnolistna	186
168.	Lipa drobnolistna	176
169.	Lipa drobnolistna	161
170.	Lipa drobnolistna	160
171.	Topola drobnolistna	143
172.	Lipa szerokolistna	54
173.	Topola drobnolistna	200
174.	Topola drobnolistna	190
175.	Topola szerokolistna	280
176.	Lipa szerokolistna	57
177.	Klon pospolity	78
178.	Klon pospolity	60
179.	Topola czarna	250
180.	Topola czarna	161

Nr	Nazwa drzewa	Obwód pnia (cm)
181.	Topola czarna	330
182.	Topola czarna	230
183.	Topola drobnolistna	180
184.	Topola drobnolistna	220
185.	Klon pospolity	90
186.	Lipa szerokolistna	80
187.	Lipa szerokolistna	140

Inwentaryzacja drzewostanu

Legenda:

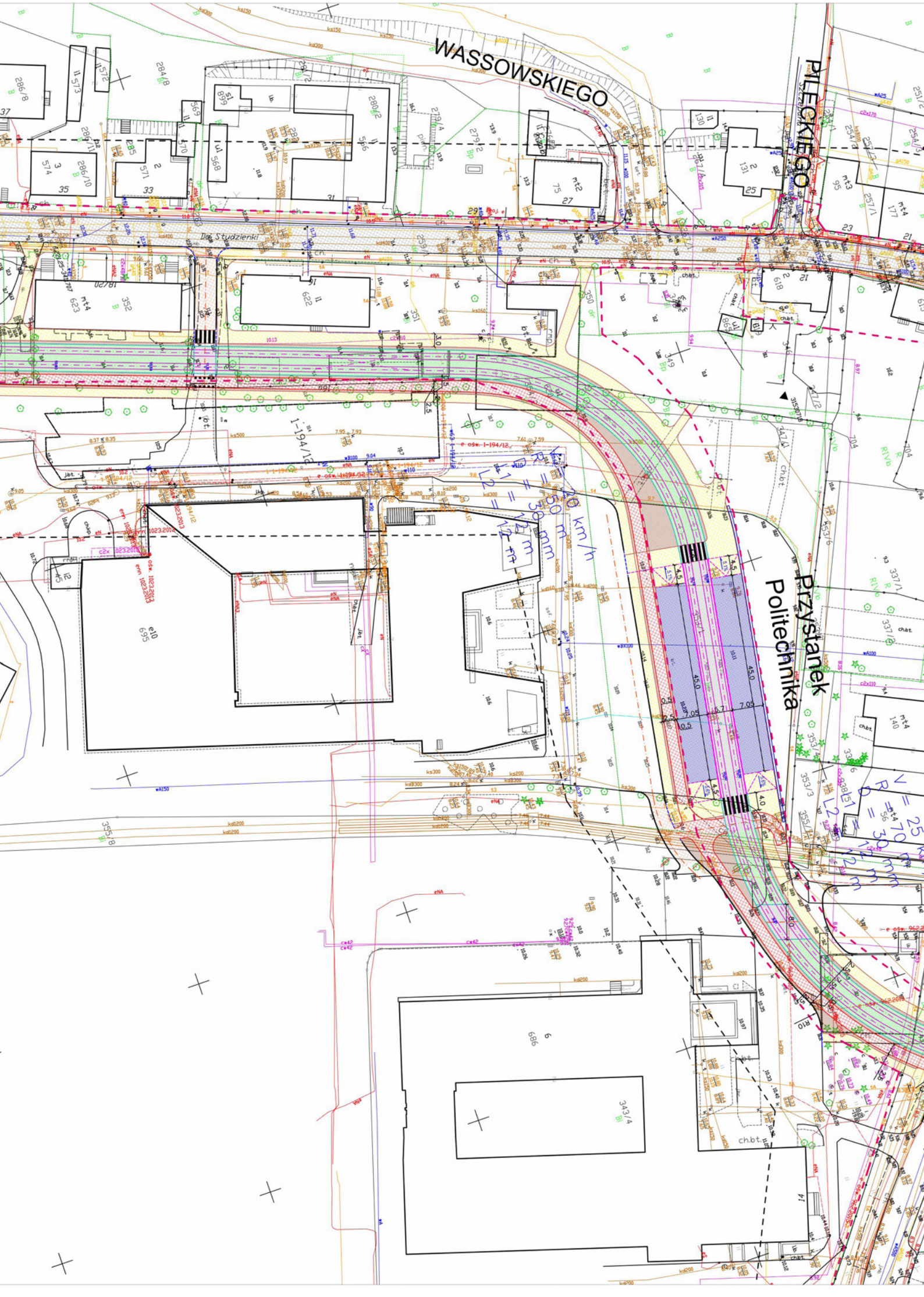
- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Drzewo istniejące z nr porządkowym tabeli

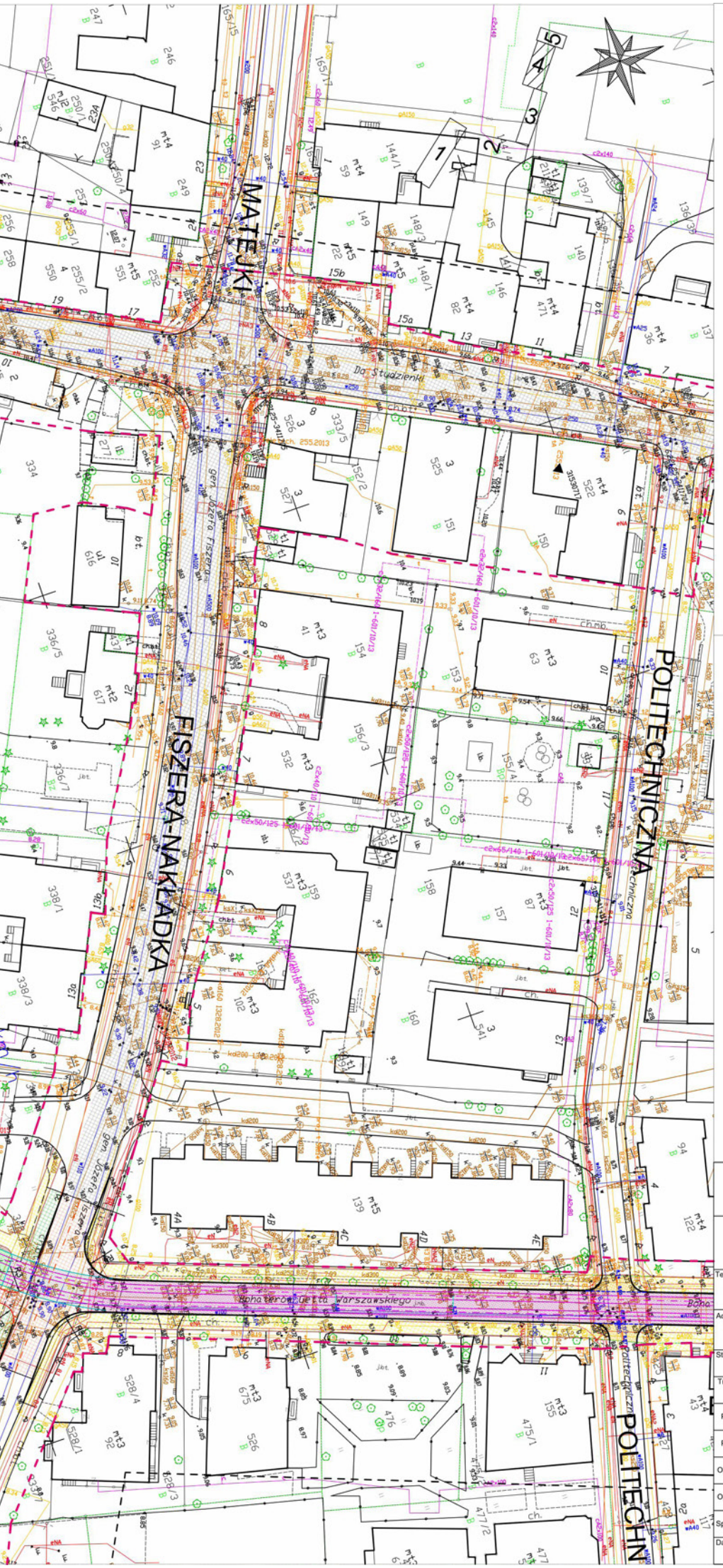



DO STUDZIENKI
DO STUDZIENKI - WYMIANA W WY
TRAUGUTTA - WYMIANA W WY ŚCIERALNE
Przystanek Traugutta
TRAUGUTTA
Romualda Traugutta



Materiał wyjściowy opracowania: fragment projektu budowlanego "Nowej Politechnicznej" (Trasy GP-W) w wariancie pozwalającym ominąć istniejącą zabudowę ul. Do Studzienki. Ciąg dalszy na kolejnych stronach.


WASSOWSKIEGO
PILECKIEGO
Przystanek
Politechnika
ul. Studzienki
50 km/h



PLAN DROGOWY

- PROJ. KRAWĘŻNIK BET. 20x30cm (światło 12 cm)
- PROJ. KRAWĘŻNIK BET. 20x30cm (światło 0÷2 cm)
- PROJ. KRAWĘŻNIK BET. 15x30cm (światło 12 cm)
- PROJ. KRAWĘŻNIK BET. 15x30cm (światło 0÷2 cm)
- PROJ. KRAWĘŻNIK BET. NAJAZDOWY 20x22 cm
- PROJ. KRAWĘŻNIK PERONOWY, AUTOBUSOWY Z POLIMEROBETONU
- PROJ. KRAWĘŻNIK PERONOWY, SBK.20 31x35
- PROJ. OPORNIK BET. 12x25cm
- PROJ. OBRZEŻE BET. 8x30cm
- PROJ. OPORNIK KAM. 15x30cm
- PROJ. OŚ DROGI
- PROJ. MURY OPOROWE
- PROJ. BARIERY OCHRONNE
- PROJ. OŚ TOROWISKA TRAMWAJOWEGO
- PROJ. TOKI SZYNOWE SZYNA (S49)
- PROJ. TOKI SZYNOWE SZYNA (R60)
- PROJ. ROZJAZDY SZYNOWE SZYNA (R60)
- PROJ. PRZEJAZD TRAMWAJOWY
- PROJ. SKARPY
- PROJ. SKARPY I DNO ROWU
- PROJ. ŚCIEK KORYTKOWY
- PROJ. WPUST DESZCZOWY
- PROJ. DRENAŻ PODTORZA ZE STUDZIENKAMI INSPEKCYJNYMI
- PROJ. SKRZYNKI ODWADNIAJĄCE SZYNY ROWKOWE
- ŚCIEK PRZYKRAWĘŻNIKOWY Z KOSTKI BETONOWEJ SZER. 20 cm
- PROJ. SMAROWNICE TOROWE

G G LOKALIZACJE PRZEKROJÓW NORMALNYCH

- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG TYPU KR-5
- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG TYPU KR-4
- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG TYPU KR-3
- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG TYPU KR-2
- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG TYPU KR-1
- PROJ. NAWIERZCHNIE ZATOK AUTOBUSOWYCH
- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG (NAKŁADKA)
- PROJ. NAWIERZCHNIE WJAZDÓW BRAMOWYCH
- PROJ. NAWIERZCHNIE BITUMICZNE DRÓG ROWEROWYCH
- PROJ. NAWIERZCHNIE CHODNIKÓW I RAMP
- PROJ. NAWIERZCHNIE CHODNIKÓW NA ZJAZDACH
- PROJ. WYBRUKOWANIA
- PROJ. ZIELEŃ

OZNACZENIA NAWIERZCHNI TOROWYCH

- PROJ. NAWIERZCHNIA BEZPODSYPKOWA Z ZABUDOWĄ ZIELONĄ
- PROJ. NAWIERZCHNIA BEZPODSYPKOWA Z ZABUDOWĄ BETONOWĄ
- PROJ. NAWIERZCHNIA PODSYPKOWA BEZ ZABUDOWY
- PROJ. NAWIERZCHNIA BEZPODSYPKOWA Z ZABUDOWĄ PŁYTAMI GUMOWYMI
- PROJ. NAWIERZCHNIA PODSYPKOWAZ ZABUDOWĄ PŁYTAMI GUMOWYMI
- PROJ. NAWIERZCHNIA BEZPODSYPKOWA W TUNELU
- PROJ. NAWIERZCHNIE PERONÓW PRZYSTANKOWYCH

Highway Sp. z o.o.
80-175 Gda1sk, ul. Jabłoniowa 20
tel./fax. 58 710 05 93
biuro@hwy.com.pl www.hwy.com.pl

Prezydent Miasta Gda1ska reprezentowany przez
Dyrekcj Rozbudowy Miasta Gda1ska
ul. aglowa 11
80-560 Gda1sk

Temat:
Budowa ul. Nowej Politechnicznej (GPW) w Gda1sku

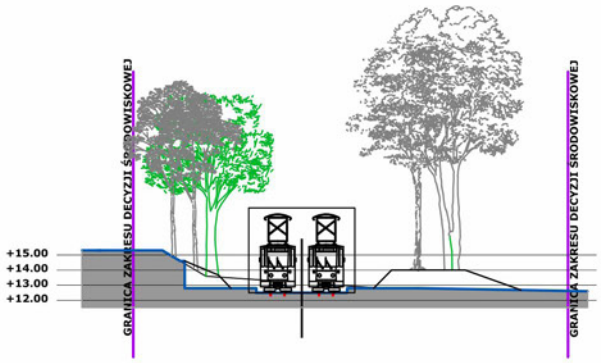
Adres inwestycji:
ul. Rakoczego, Jakowa Dolina, Wile1ska, Sobieskiego, Do Studzienki, f"cz"ce dzielnic Gda1sk Południe i Wrzeszcz w Gda1sku

Stadium opracowania:
PROJEKT BUDOWLANY

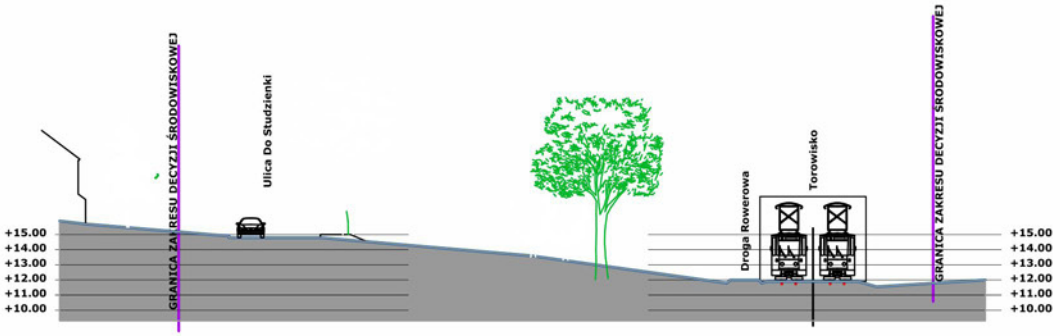
Treć rysunku:
PLAN SYTUACYJNY UKŁADU TOROWO-DROGOWEGO

Projektant:	mgr inG. Zbigniew Mysza	Specjalnoć: Drogowa Nr uprawnie1: POM/0080/POOD/09	Podpis:
Projektant:	mgr inG. Damian Jeleniewski	Specjalnoć: Drogowa Nr uprawnie1: WAM/0215/PBD/21	Podpis:
Opracowanie:	inG. Patryk Nakonowski	Specjalnoć: Drogowa Nr uprawnie1: -	Podpis:
Opracowanie:	mgr inG. Marta Rydlewska	Specjalnoć: Drogowa Nr uprawnie1: -	Podpis:
Sprawdzaj"cy:	mgr inG. Łukasz Antoniewicz	Specjalnoć: Drogowa Nr uprawnie1: POM/0299/POOD/09	Podpis:

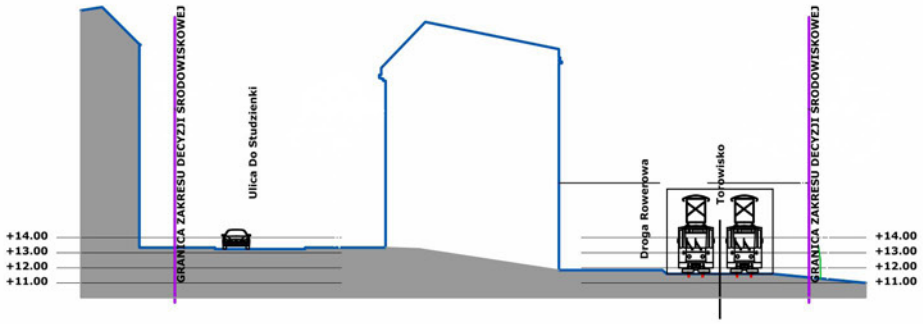
Data:	BranGa:	Skala:	Rew.	Rys:
sierpie1 2022	DROGOWA	1:1000		4/5



PRZEKRÓJ A-A



PRZEKRÓJ B-B



PRZEKRÓJ C-C

Materiał wyjściowy opracowania: fragment projektu budowlanego "Nowej Politechnicznej" (Trasy GP-W) w wariancie pozwalającym ominąć istniejącą zabudowę ul. Do Studzienki.

Przekroje terenu

3.3. Projektowane zagospodarowanie terenu

Cel opracowania

Podstawowym celem przedstawionej koncepcji urbanistycznej jest wskazanie możliwości przebiegu linii tramwajowej wzdłuż ulicy Do Studzienki, w Gdańsku, przy maksymalnym zachowaniu istniejącej zabudowy historycznej oraz drzewostanu znajdującego się w obszarze rezerwy drogowej objętej granicami decyzji środowiskowej. Drugim celem opracowania jest przedstawienie koncepcji urbanistycznej kształtowania zabudowy i zielonych przestrzeni publicznych w sąsiedztwie linii tramwajowej i kampusu Politechniki Gdańskiej oraz powiązania ich między sobą i istniejącą w sąsiedztwie siecią połączeń pieszych i rowerowych.

Warunki wyjściowe

Koncepcja nawiązuje do rozwiązań zaproponowanych w opracowaniach Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska wykonanych na potrzeby wniosku o wydanie Decyzji Środowiskowej dla inwestycji polegającej na budowie linii tramwajowej, traktując ją jako punkt wyjściowy dla opracowania.

W ramach wstępnych analiz przeprowadzono waloryzację istniejącej zabudowy oraz istniejącego drzewostanu. Na potrzeby koncepcji wydzielono trzy kluczowe podobszary o różnej specyfice i poddano je szczegółowemu wariantowemu opracowaniu: Plac Grunwaldzki, Plac Fiszera, Plac Traugutta – przestrzenie publiczne stanowiące przedmiot otwartych warsztatów projektowych. W koncepcji ujęto także pas terenu wzdłuż ulicy Do Studzienki między pierwszym i drugim placem.

Każdy z obszarów posiada specyfikę wynikającą z ukształtowania istniejącego otoczenia oraz roli, którą może pełnić w przyszłym układzie komunikacyjnym i w odniesieniu do funkcji zlokalizowanych w zabudowie. Dla każdego z tych obszarów analizowano wariantowo możliwości wypełnienia przestrzeni kubaturą oraz możliwości etapowania inwestycji.

Główne elementy układu przestrzennego

Omawiana przestrzeń stanowi wydłużony pas terenu. Z jednej strony ograniczona jest ulicą Do Studzienki, zaś z drugiej torowiskiem i terenami Politechniki Gdańskiej. Jest to szczególnie trudny i wymagający w realizacji odcinek ze względu na konieczność spełnienia w jego ramach jednocześnie potrzeby wykreowania brakującej pierzei ulicy Do Studzienki, istotnej dla uzyskania spójnej kompozycji, oraz poprowadzenie w atrakcyjny sposób wszystkich typów ciągów komunikacyjnych z maksymalnym poszanowaniem istniejącej zieleni.

W ramach koncepcji na tym odcinku proponuje się pozostawienie cennej zabudowy o miejskim charakterze i uzupełnienie pierzei ulicy Do Studzienki nową zabudową nawiązującą do niej urbanistycznie. Z racji lokalizacji pomiędzy linią tramwajową i ruchliwą ulicą, na styku z terenami Politechniki Gdańskiej, zabudowa ta mogłaby stanowić zespół usług towarzyszących uczelni, takich jak: niewielkie budynki biurowe (startupy, coworking), akademiki, gastronomia oraz punkty usługowe – wszystkie te funkcje wskazywano również w ramach dyskusji na warsztatach.



Projektowane zagospodarowanie terenu

zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski

Plac Grunwaldzki - wariant 3

Plac Grunwaldzki

Obszar ten znalazł się poza zakresem objętym decyzją środowiskową dla przebiegu linii tramwajowej GP-W. Uwzględniono go jednak w toku pracy nad niniejszym opracowaniem, gdyż stanowi dopełnienie układu kluczowych przestrzeni publicznych w ciągu ulicy Do Studzienki, będąc ponadto punktem węzłowym dla komunikacji pieszej, rowerowej i samochodowej.

Prowadzone wzdłuż linii tramwajowej ciągi piesze i rowerowe w naturalny sposób powinny podążać wraz z ulicą Do Studzienki w kierunku Alei Grunwaldzkiej możliwie najkrótszą drogą. Z tego powodu w opracowaniu zaproponowano ich przebieg i zakończenie przy nowym placu miejskim w rejonie obecnego Domu Handlowego Jantar, który na tle obiektów o podobnej funkcji jest już mocno przestarzały i nieatrakcyjny oraz wyeksploatowany technicznie. Jako budynek stojący w rezerwie drogowej, od początku był traktowany jako obiekt tymczasowy.

Realizacja linii tramwajowej w przyjętym przebiegu pozwala na rewizję docelowego układu transportowego, a tym samym parametrów obowiązujących dotąd rezerw terenowych oraz – zgodnie z celem opracowania – stworzenia założeń projektowych dla przyszłej kompozycji urbanistycznej.

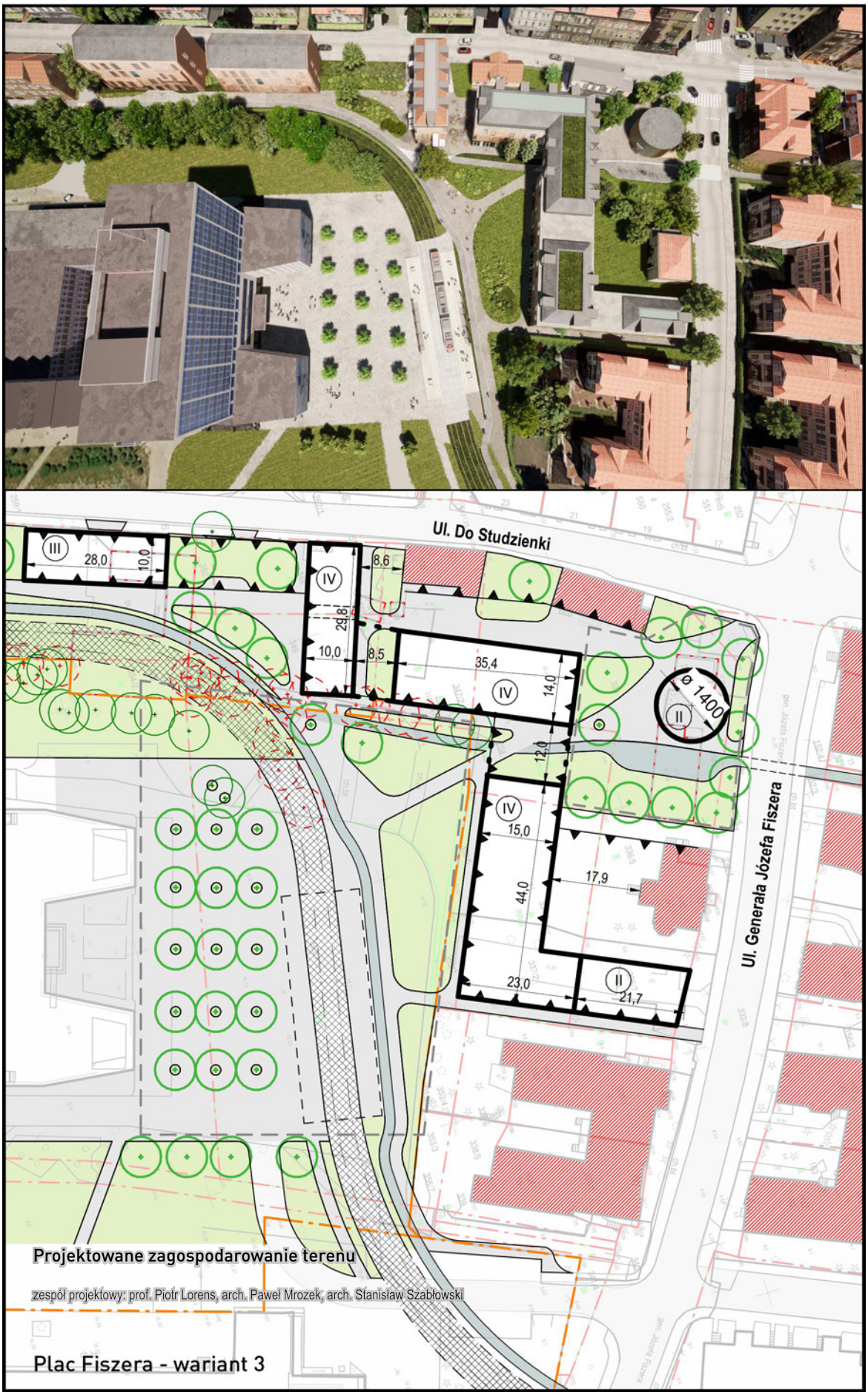
Planowana przestrzeń placu już dziś posiada czytelne ramy w postaci zachowanego odcinka przedwojennej zachodniej pierzei ulicy Do Studzienki oraz powojennego budynku Grunwaldzka 30/32 tworzącego odcinek pierzei wschodniej. Uzupełniając linię zabudowy tworzoną przez ten budynek oraz projektując nieistniejącą obecnie północną pierzeję ulicy Politechnicznej można wykreować czytelną kompozycję placu miejskiego, na którym zbiegają się i łączą z istniejącą siecią ciągi piesze i rowerowe planowane wzdłuż całej ulicy Do Studzienki. Ulica Politechniczna, która już obecnie ma niewielkie znaczenie w ruchu samochodowym, uzyskałaby przy tym zamknięcie tworzące kameralną przestrzeń na zapleczu placu idealną do utworzenia *woonerfu* – przestrzeni współdzielonej z priorytetem ruchu pieszego.

Plac Fiszera

Obszar umownie nazwany Placem Fiszera to przestrzeń pomiędzy budynkiem dawnego Wydziału Okrętownictwa i Oceanotechniki PG (OiO) a skrzyżowaniem ulic Do Studzienki i Fiszera w miejscu gdzie trasa planowanej linii tramwajowej odbija od ulicy Do Studzienki w kierunku ulicy Bohaterów Getta Warszawskiego. Obszar ten tradycyjnie stanowił główny kierunek ruchu pieszego pomiędzy Politechniką a centrum Wrzeszcza, jednak w ostatnich latach uległ degradacji przez zamknięcie furtek w ogrodzeniach, obecność uciążliwego, w tym nielegalnego postoju pojazdów oraz coraz bardziej podupadającą technicznie zabudowę. Również po stronie kampusu Politechniki stan wizualny przestrzeni przed budynkiem OiO oraz sąsiednim budynkiem Instytutu Maszyn Przepływowych PAN uległa pogorszeniu.

Głównym założeniem dla tego obszaru jest przywrócenie połączenia rejonu skrzyżowania ulic Do Studzienki i Fiszera z terenem Politechniki poprzez stworzenie nowej zabudowy stanowiącej bramę dla ruchu pieszego i rowerowego od strony centrum Wrzeszcza, która wprowadzi ramy kompozycyjne dla placu z przystankiem tramwajowym przed budynkiem OIO.

Plac można powiązać ze skrzyżowaniem poprzez zielone przestrzenie publiczne adaptując istniejące nasadzenia na zapleczu zabudowy służącym jako korytarz dla nowych dróg pieszych i rowerowych. Spośród wszystkich obszarów ujętych w koncepcji ten posiada największy poten-


Ul. Do Studzienki
Ul. Generała Józefa Fiszera
III
28,0
10,0
IV
8,6
29,8
10,0
8,5
35,4
14,0
IV
ø 1400
II
12,0
IV
15,0
44,0
17,9
23,0
II
21,7
Projektowane zagospodarowanie terenu
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski
Plac Fiszera - wariant 3

cjał wykreowania nowej jakości, gdyż obecnie jest to obszar wyjątkowo zdegradowany, a jednocześnie stanowi najbardziej naturalne wejście na tereny Politechniki Gdańskiej dla studentów i pracowników przybywających pieszo lub rowerem od strony centrum dzielnicy.

Plac Traugutta

Obszar umownie nazwany Placem Traugutta, znajduje się w rejonie skrzyżowania ulicy Do Studzienki z ul. Traugutta. W ramach tego obszaru postuluje się zlokalizowanie przystanku tramwajowego po północnej stronie ul. Traugutta, na styku z główną częścią kampusu Politechniki Gdańskiej oraz wykreowanie wokół niego przestrzeni publicznej w formie placu z urządzoną zielenią, który stanowić będzie połączenie pomiędzy osiedlem studenckim a resztą kampusu. Oba obszary nie posiadają obecnie wygodnego i bezpośredniego połączenia pieszego, zaś teren uczelni w ogóle nie posiada wejścia od tej strony.

Jednocześnie właśnie ten rejon jest obecnie zajmowany przez największy zespół substandardowej zabudowy zajmowanej m.in. przez warsztaty samochodowe. Większość tego terenu po budowie linii tramwajowej straci możliwość dojazdu od strony ul. Do Studzienki, stając się niejako potencjalnym obszarem rozwojowym kampusu politechniki, dostępnym drogowo tylko z jej dróg wewnętrznych.

W koncepcji przedstawiono możliwości nie tylko powiązania pieszo rowerowego kampusu z rejonem skrzyżowania, ale też wykreowania nowej zabudowy kampusu oraz usług towarzyszących, które będą stanowić ramy nowego placu wejściowego na tereny politechniki. Linie zabudowy dla przyszłego placu wyprowadzono z układu istniejących budynków przeznaczonych do zachowania.

Proponowana zabudowa uzupełniałaby istniejącą tkankę urbanistyczną stanowiąc kompozycyjne przejście pomiędzy niską zabudową o charakterze mieszkalnym po stronie ulicy Do Studzienki, a gmachami uczelni po stronie wschodniej. Zabieg ten ma na celu uczynić omawianą przestrzeń wizualnie spójną i dostępną.

Ważnym elementem koncepcji dla tego obszaru jest również rozwiązanie przebiegu ciągów pieszych i rowerowych przecinających samą ulicę Traugutta. Z racji intensywnego ruchu pieszego występującego obecnie między akademikami i terenami kampusu (a w przyszłości planowanym przystankiem tramwajowym) należy traktować cały obszar skrzyżowania ulic Traugutta i Do Studzienki jako jeden zespół przejść i przejazdów rowerowych. Aby zapobiec tworzeniu barier dla ruchu w poprzek ulicy Traugutta należy ten zespół wyposażyć w układ sprzężonej sygnalizacji świetlnej.





Projektowane zagospodarowanie terenu

zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski

Plac Traugutta - wariant 3

3.4. Wariantowy charakter koncepcji i przesłanki urbanistyczne dla kształtowaniaprzestrzeni publicznych

W ramach wariantowej koncepcji przeanalizowano różne sposoby wypełnienia przestrzeni nową zabudową oraz tworzenia powiązań w ruchu pieszym i rowerowym. Przyjęto, że wariantowość nie powinna jednak sama w sobie dotyczyć sposobu urządzenia zieleni czy małej architektury w kluczowych przestrzeniach publicznych, ponieważ to zagadnienie powinno zostać rozstrzygnięte na dalszym etapie projektowania partycypacyjnego. Dzięki temu w wybranym wariancie kompozycyjnym możliwe będzie jeszcze trafniejsza odpowiedź na potrzeby interesariuszy.

Analiza wariantów wykazała, że wariant oznaczony jako trzeci najlepiej odpowiada charakterowi otoczenia. Jest to wariant wyznaczający przy pomocy nowej zabudowy zdecydowane ramy urbanistyczne dla przestrzeni publicznych, jednocześnie w precyzyjny sposób determinując korytarze piesze i rowerowe. Dzięki takiemu wypełnieniu przestrzeni zabudową możliwe jest najlepsze powiązanie wizualne uzupełnionej tkanki miejskiej z obiektami Politechniki Gdańskiej przy jednoczesnej ochronie istniejącej zieleni.

Wariantowość koncepcji stanowi jednak przesłankę samą w sobie, dając pewną elastyczność przy kształtowaniu przyszłej zabudowy w zależności od potrzeb i możliwości inwestorów. Dzięki temu, warianty zakładające mniejszą lub większą powierzchnię zabudowy podlegają tym samym ramom urbanistycznym i kreują one podobny ład przestrzenny o pożądanym miejskim charakterze.

Dzięki jasno zdefiniowanej kompozycji możliwe jest również wydzielenie odrębnych zadań inwestycyjnych i określenie ich zakresu oraz podziału obowiązków pomiędzy głównych interesariuszy tej przestrzeni, czyli Miasto Gdańsk i Politechnikę Gdańską, a także wskazanie przestrzennych i organizacyjnych ram dla przyszłych inwestycji prywatnych. Jednocześnie dzięki tej koncepcji możliwe będzie opracowanie z udziałem interesariuszy programu funkcjonalnego i warunków konkursów architektoniczno-urbanistycznych dla zdefiniowanych obszarów przestrzeni publicznych.

3.5. Podsumowanie i wnioski do planów miejscowych

Pożądanym efektem końcowym opracowanej koncepcji, który umożliwiałby realizację jej założeń, powinien być proces przystąpienia do wykonania nowych planów miejscowych dla obszaru ulicy Do Studzienki i integralnie połączonych z nią terenów Politechniki. Dzięki temu możliwe stałoby się wykreowanie nowych ram prawnych dla prowadzenia inwestycji na tym terenie po zrealizowaniu docelowego układu komunikacyjnego linii tramwajowej. Obecny stan planistyczny po realizacji tej inwestycji, przewidujący na większości tego terenu rezerwę pod funkcję komunikacyjną, straci rację bytu, dlatego konieczne jest opracowanie planów, które umożliwią reurbanizację i rewaloryzację całego obszaru.

Warto nadmienić, że tym samym udałoby się na tym obszarze spełnić wiele celów stawianych rewitalizacji bez jednoczesnej konieczności sięgania po ustawowe narzędzia. Głównymi założeniami do projektów nowych planów powinno być podzielenie obszaru ulicy Do Studzienki na nowe obszary zabudowy, poprzez zawężenie obecnych rezerw transportowych do rozmiarów faktycznych docelowych pasów drogowych oraz trasy projektowanego tramwaju.



Obecne zagospodarowanie projektowanego Placu Traugutta, w głębi teren dawnego majątku Studzienka - dwór znajduje się za modernistycznym budynkiem szkoły, po lewej domy studenckie nr 3 i 4, fot. Jarosław Zulewski

W ramach nowopowstałych i poszerzonych obszarów zabudowy usługowej i oświatowej oraz zielonych przestrzeni publicznych należy wyznaczyć, w oparciu o przedstawioną koncepcję, nowe obligatoryjne i nieprzekraczalne linie zabudowy wraz z przeprowadzeniem przez te obszary ciągów pieszych i pieszo-rowerowych. Szczególnym przypadkiem na który należy zwrócić uwagę, jest uwzględnienie nowego przebiegu drogi rowerowej pomiędzy ulicami Fiszera i al. Grunwaldzką, znajdującego się poza obecnym zakresem trasy GP-W ujętym w decyzji środowiskowej.

Drugą kluczową z punktu widzenia funkcjonowania terenu przesłanką, którą należy uwzględnić w przyszłym MPZP, jest odmienna od początkowej lokalizacja przystanku tramwajowego w rejonie ul. Traugutta po stronie wydziału ETI. Wpływa to istotnie na prowadzenie powiązań pieszych i kształtowanie przestrzeni publicznych, które należy powiązać z tym przystankiem, między innymi uwzględniając w planach miejscowych przebieg ciągów pieszych łączących przystanki z terenami kampusu.

Trzecią przesłanką wynikającą z opracowanej koncepcji jest istotna rola trzech zdefiniowanych w niej przestrzeni publicznych - w rejonie przystanku tramwajowego Traugutta, w rejonie przystanku tramwajowego na wysokości Wydziału Okrętownictwa i Oceanotechniki oraz plac w miejscu (lub w sąsiedztwie) obecnego CH Jantar przy al. Grunwaldzkiej. Te przestrzenie publiczne powinny cechować się szczególnymi walorami użytkowymi i estetycznymi, które należy zagwarantować w miejscowych planach i innych dokumentach miasta, takich jak zarządzenia prezydenta lub umowy PPP, obligując ich wykonawcę do przeprowadzenia dla tych przestrzeni konkursów architektoniczno-urbanistycznych oraz przyjęcie w planach i specyfikacjach istotnych warunków zamówienia dla dokumentacji projektowej minimalnych standardów materiałowych i wyposażenia dla tych przestrzeni.



Obecne zagospodarowanie projektowanego Placu Traugutta, w głębi, po prawej budynki Wydziału ETI u dołu, po prawej dom studencki nr 3; widoczny starodrzew, w tym dwa wiekowe kasztanowce, fot. Jarosław Zulewski

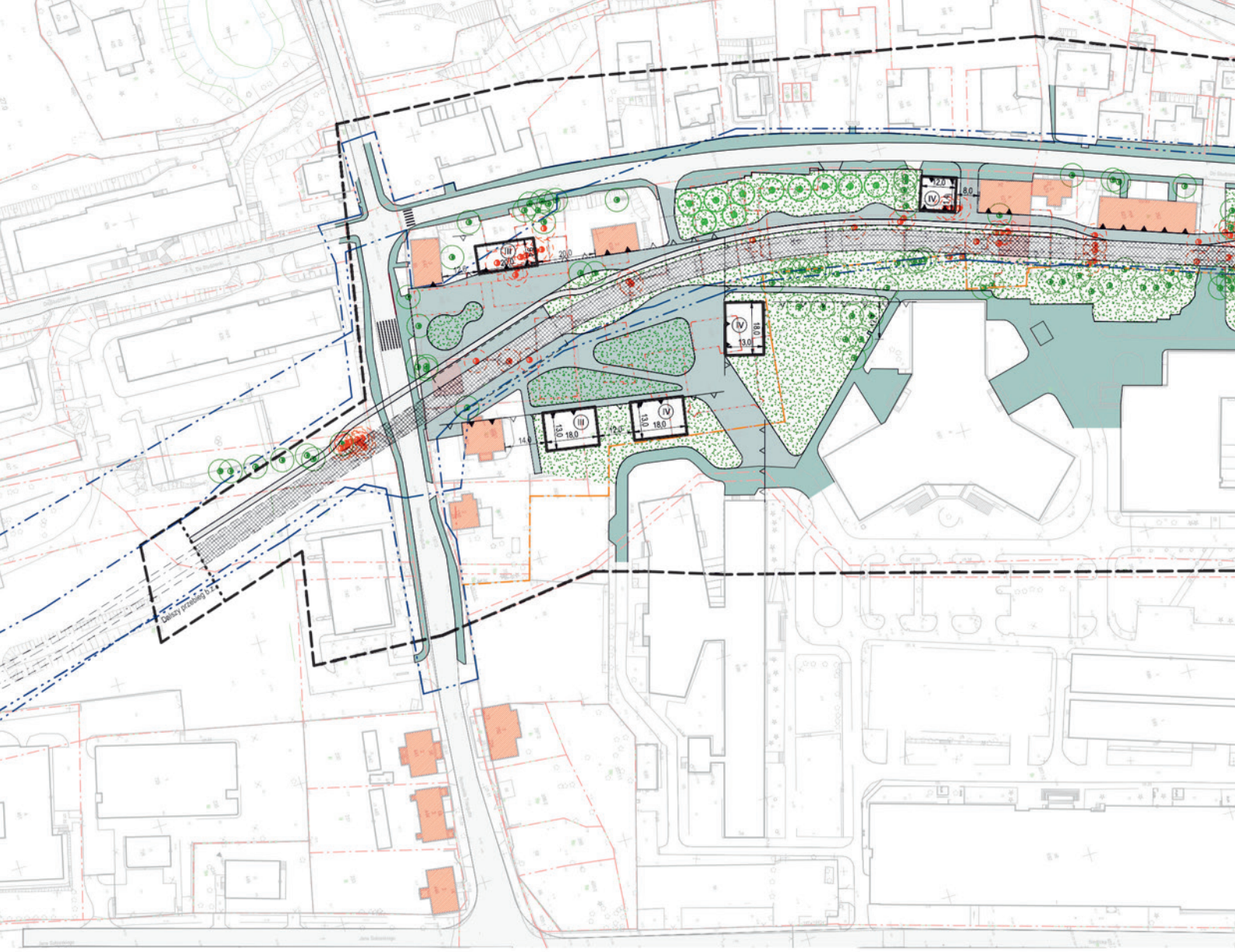
Ma to zapewnić lepszą niż standardowa jakość wykonywania w tych miejscach takich elementów jak:

- nawierzchni placów oraz *woonerfu* w ulicy Politechnicznej z uwzględnieniem nawierzchni przepuszczalnych na potrzeby utrzymania sąsiadującej zieleni wysokiej,

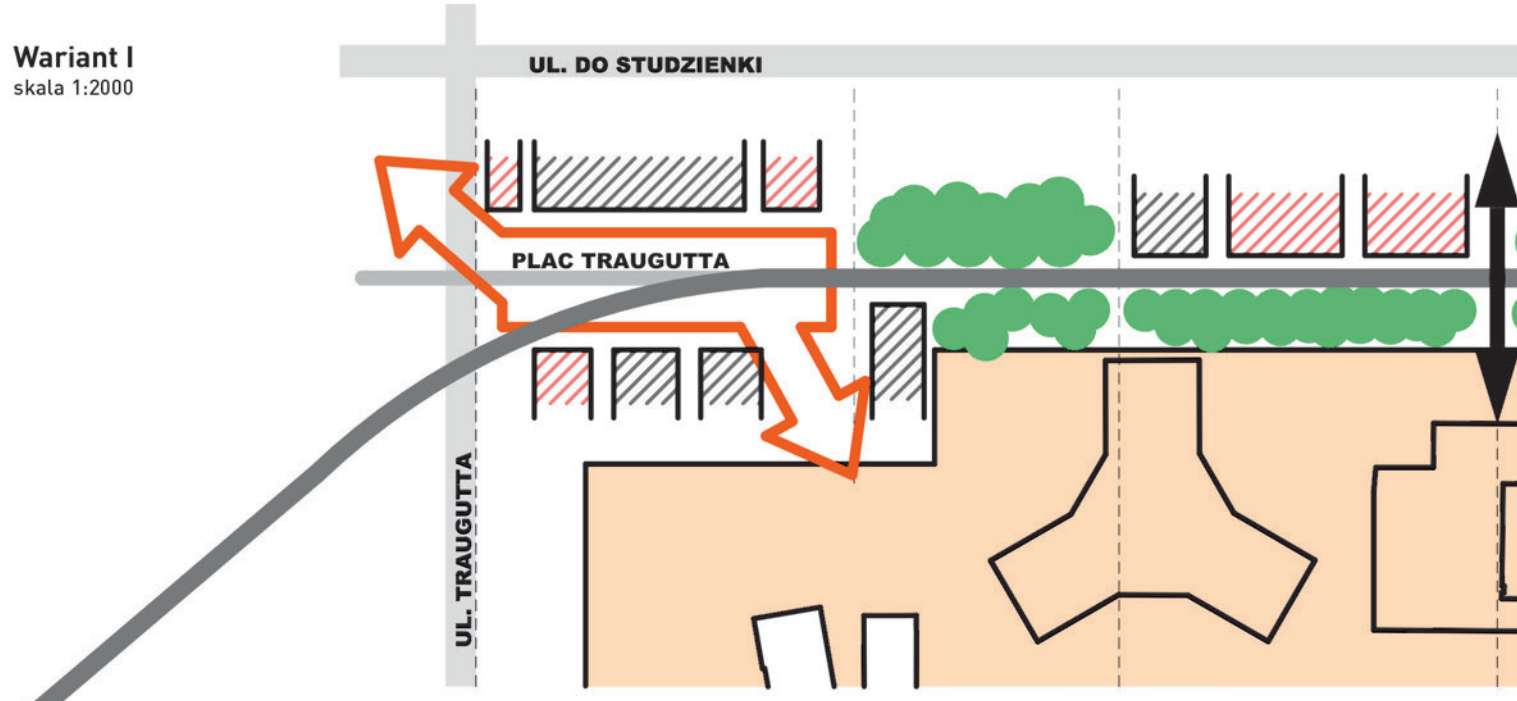
- mała architektura, w tym estetyczne platformy przystanków tramwajowych i rozwiązania w zakresie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, w szczególności w miejscach krzyżowania się ruchu rowerowego z pieszym i tramwajowym; możliwość zastąpienia części z nich zielenią lub innymi estetycznymi elementami zagospodarowania,

- zieleni do zachowania i ochrony oraz sposobu kształtowania nowej zieleni urządzonej w ramach przestrzeni publicznych.

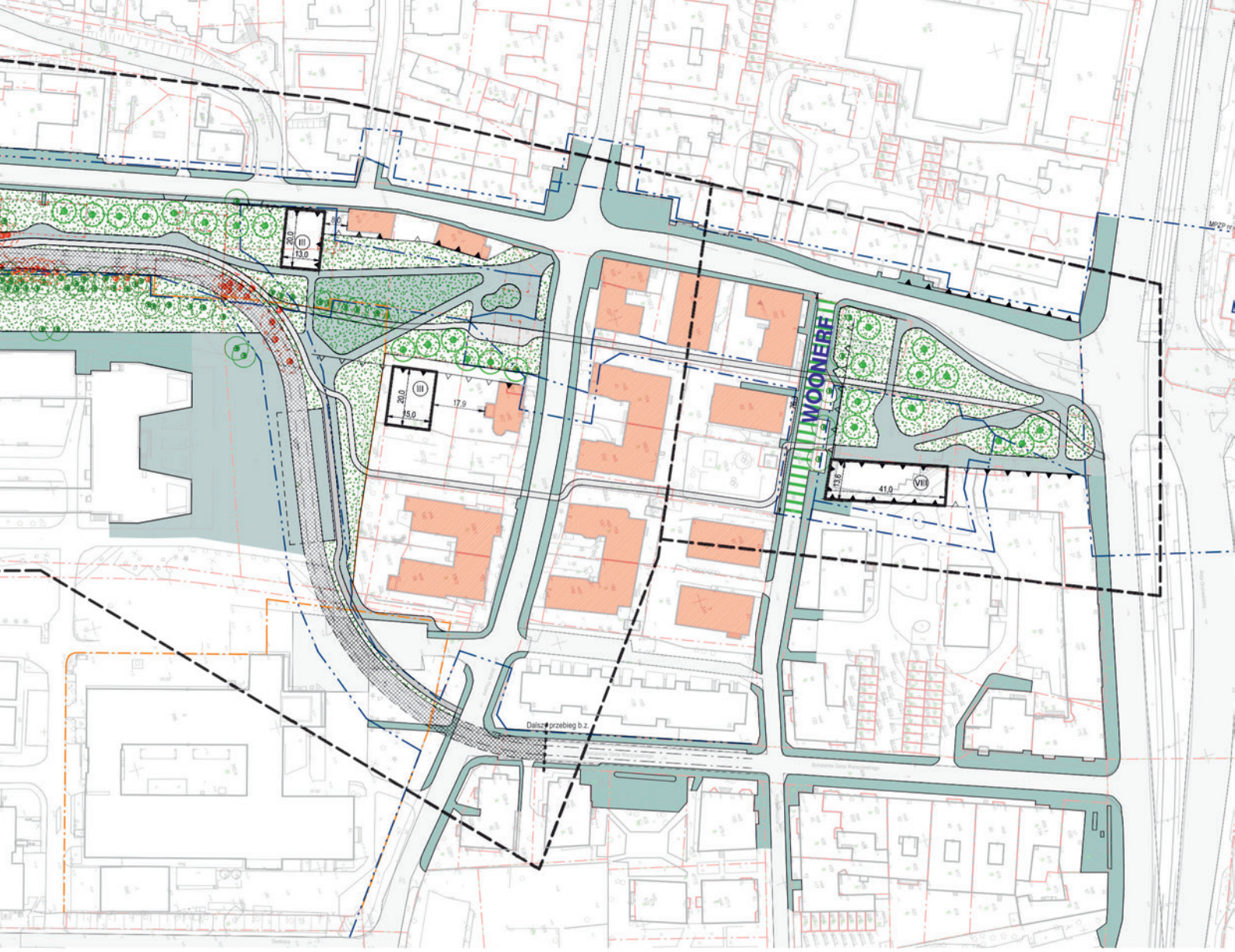
Ze względu na specyficzny charakter rozwiązań komunikacyjnych oraz szereg wyzwań w zakresie kształtowania przestrzeni i ochrony historycznej zabudowy oraz istniejącej zieleni, obecnie obowiązujący Gdański Standard Ulicy Miejskiej (GSUM, zarządzenie Prezydenta Miasta Gdańska z 18 grudnia 2020), dokument komplementarny w stosunku do planów miejscowych jest niewystarczający i nie wyczerpuje kwestii zasad kształtowania przestrzeni w ramach przedmiotowej inwestycji i w jej sąsiedztwie.

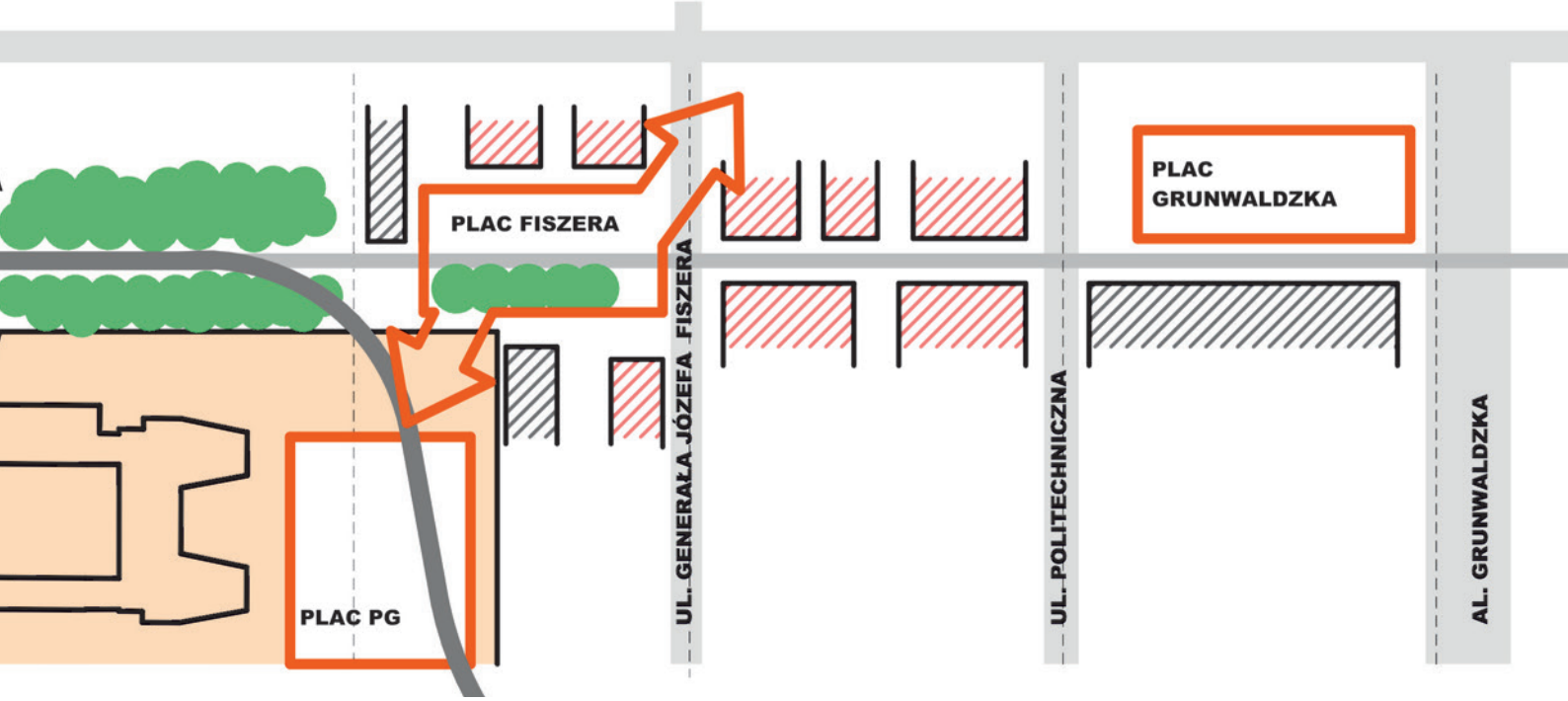


Wariant I
skala 1:2000



- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Projektowana, alternatywna droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy



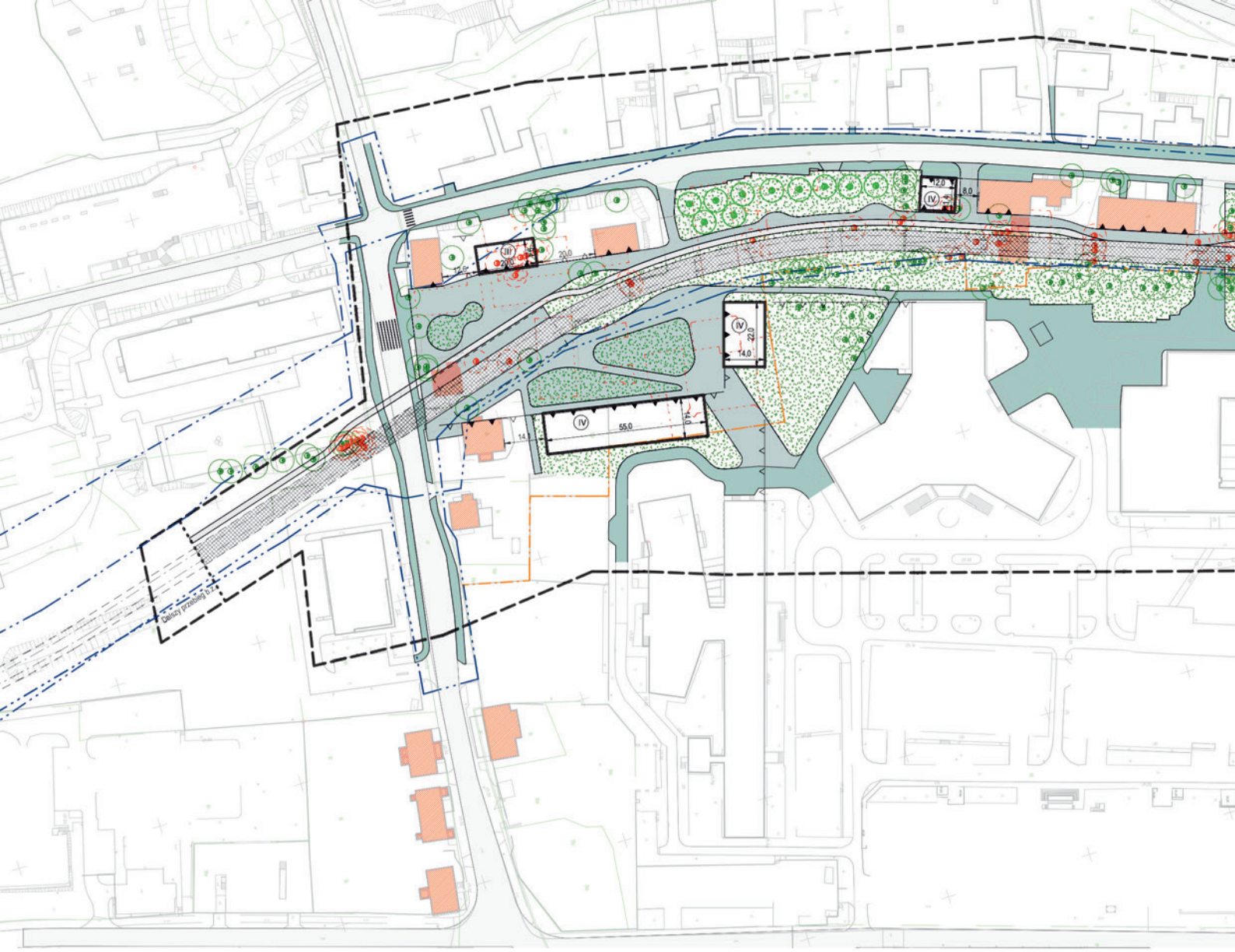


Teren PG
Obszar przestrzeni publicznych / place
Budynki o historycznym znaczeniu
Projektowana zabudowa
Zieleń wysoka

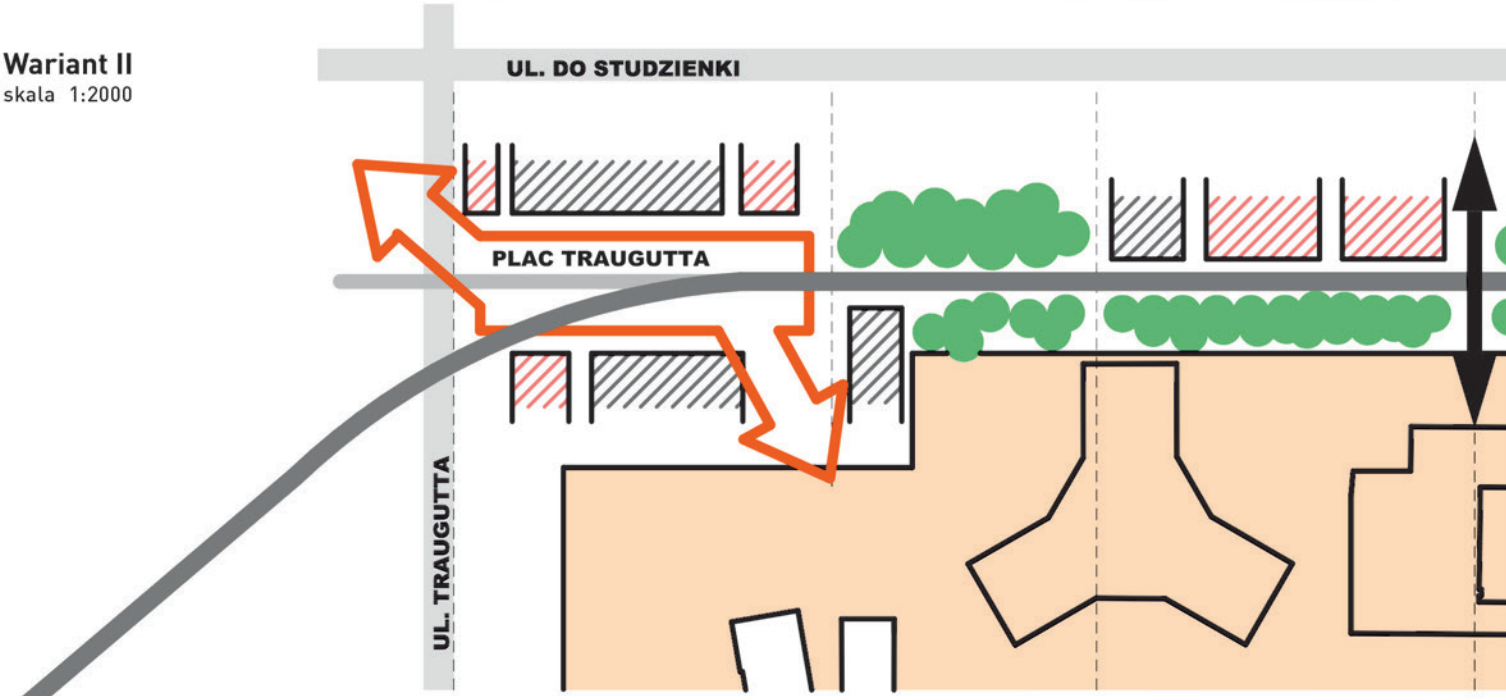
Projektowana linia tramwajowa
Wjazd na teren PG

Drzewo istniejące
Drzewo do przesadzenia
Drzewo do nasadzenia

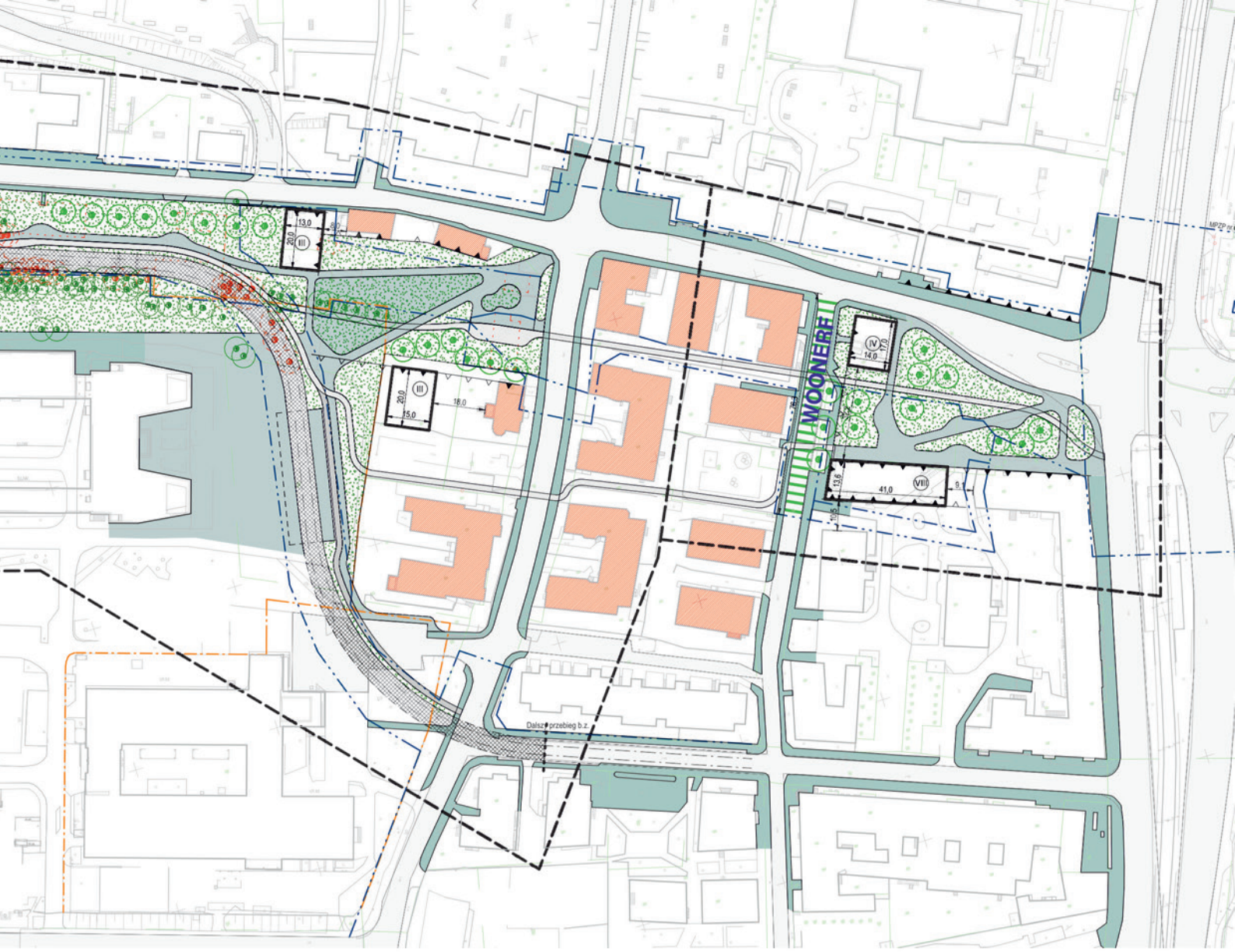
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



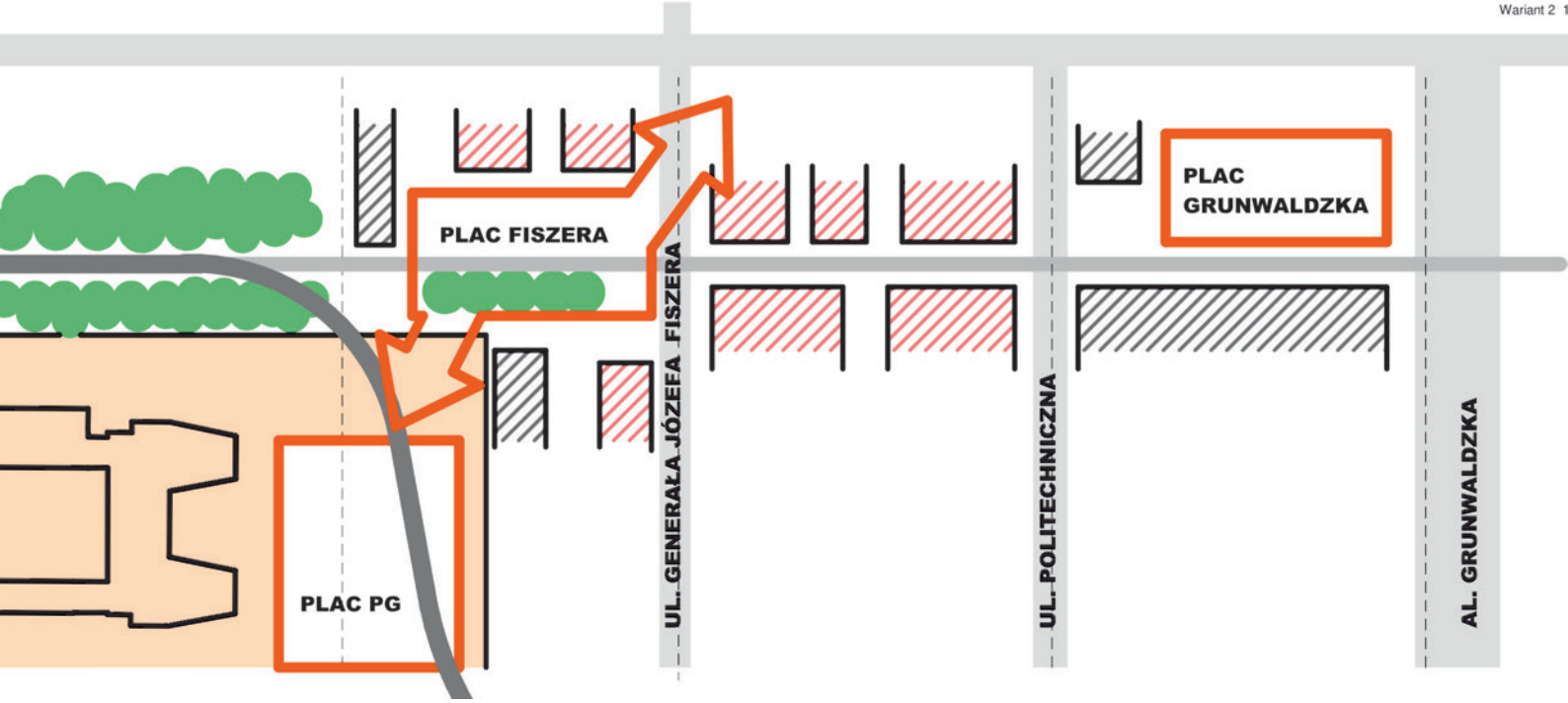
Wariant II
skala 1:2000



- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Projektowana, alternatywna droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy



Wariant 2

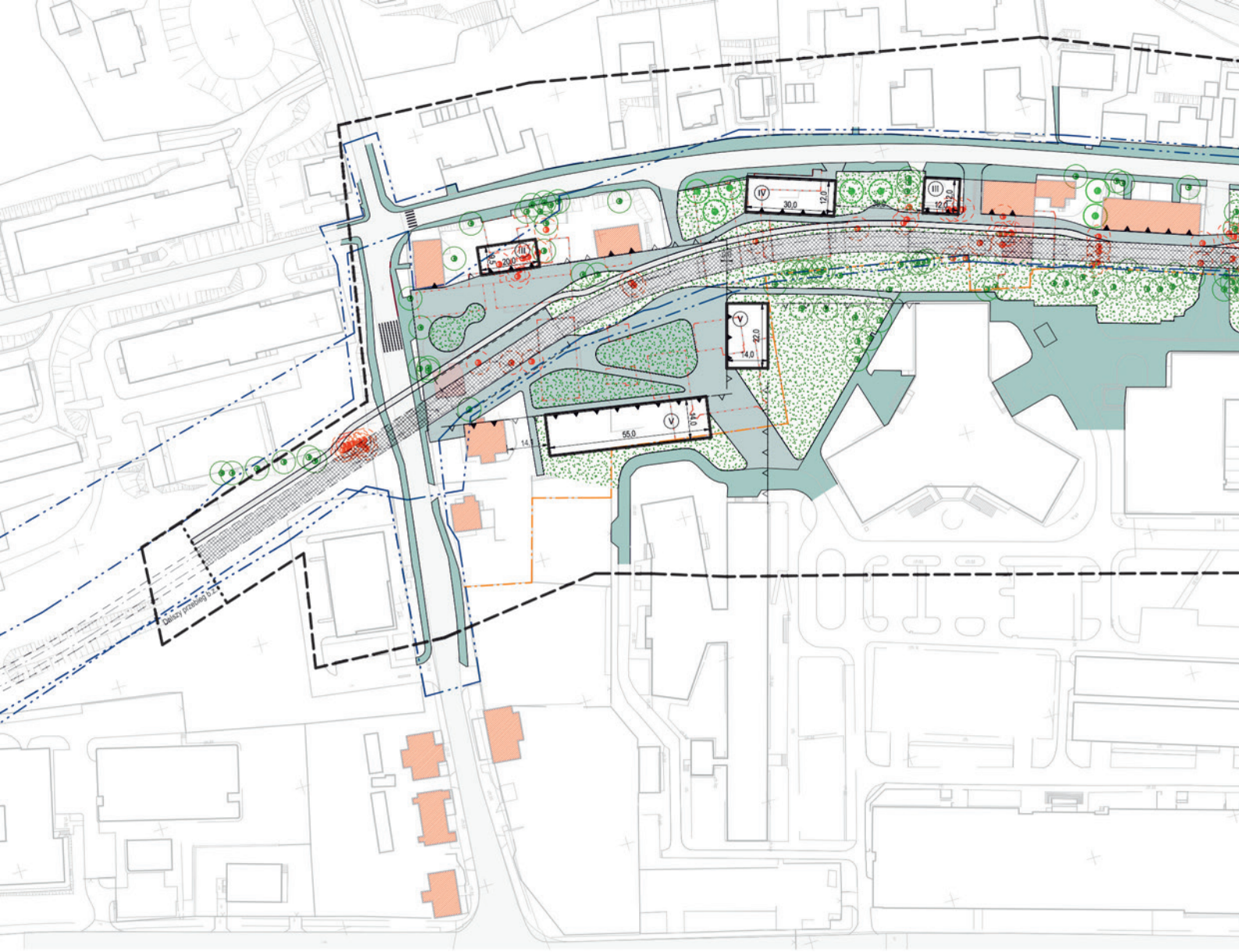


Teren PG
Obszar przestrzeni publicznych / place
Budynki o historycznym znaczeniu
Projektowana zabudowa
Zieleń wysoka

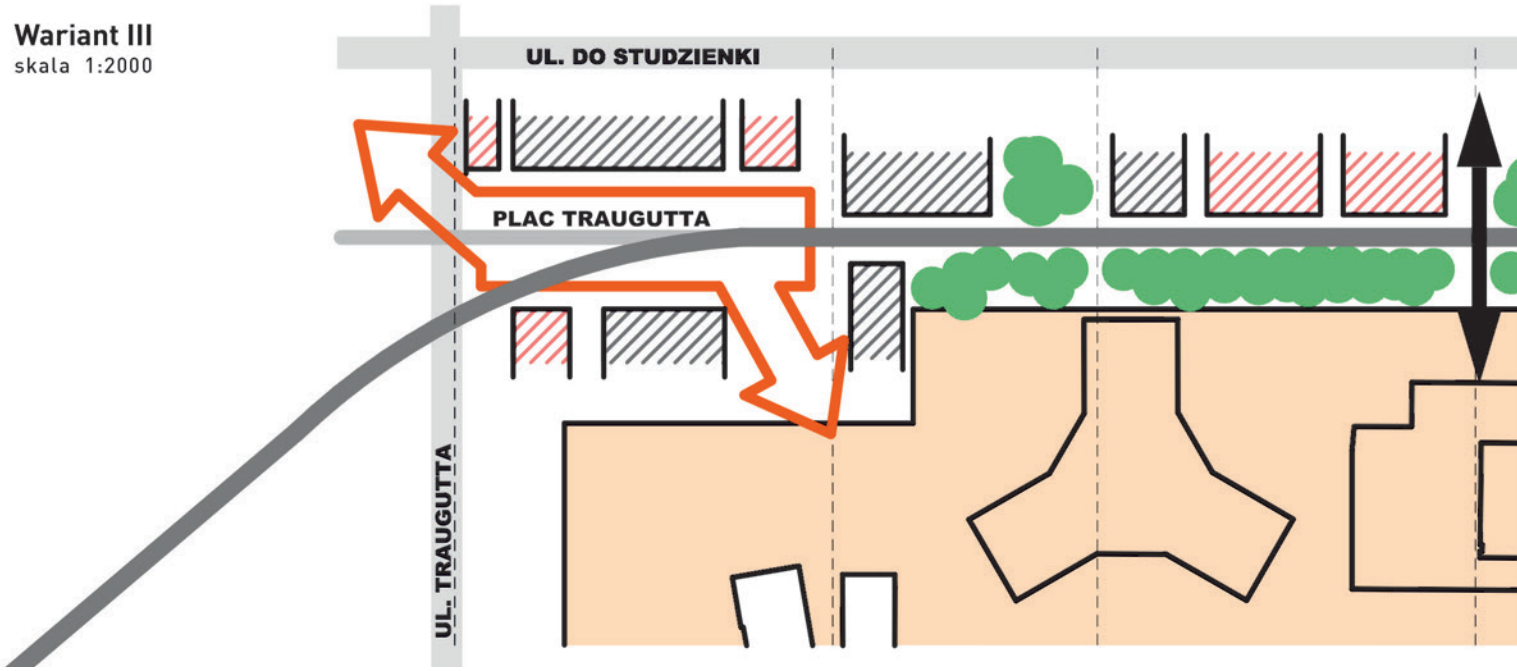
Projektowana linia tramwajowa
Wjazd na teren PG

Drzewo istniejące
Drzewo do przesadzenia
Drzewo do nasadzenia

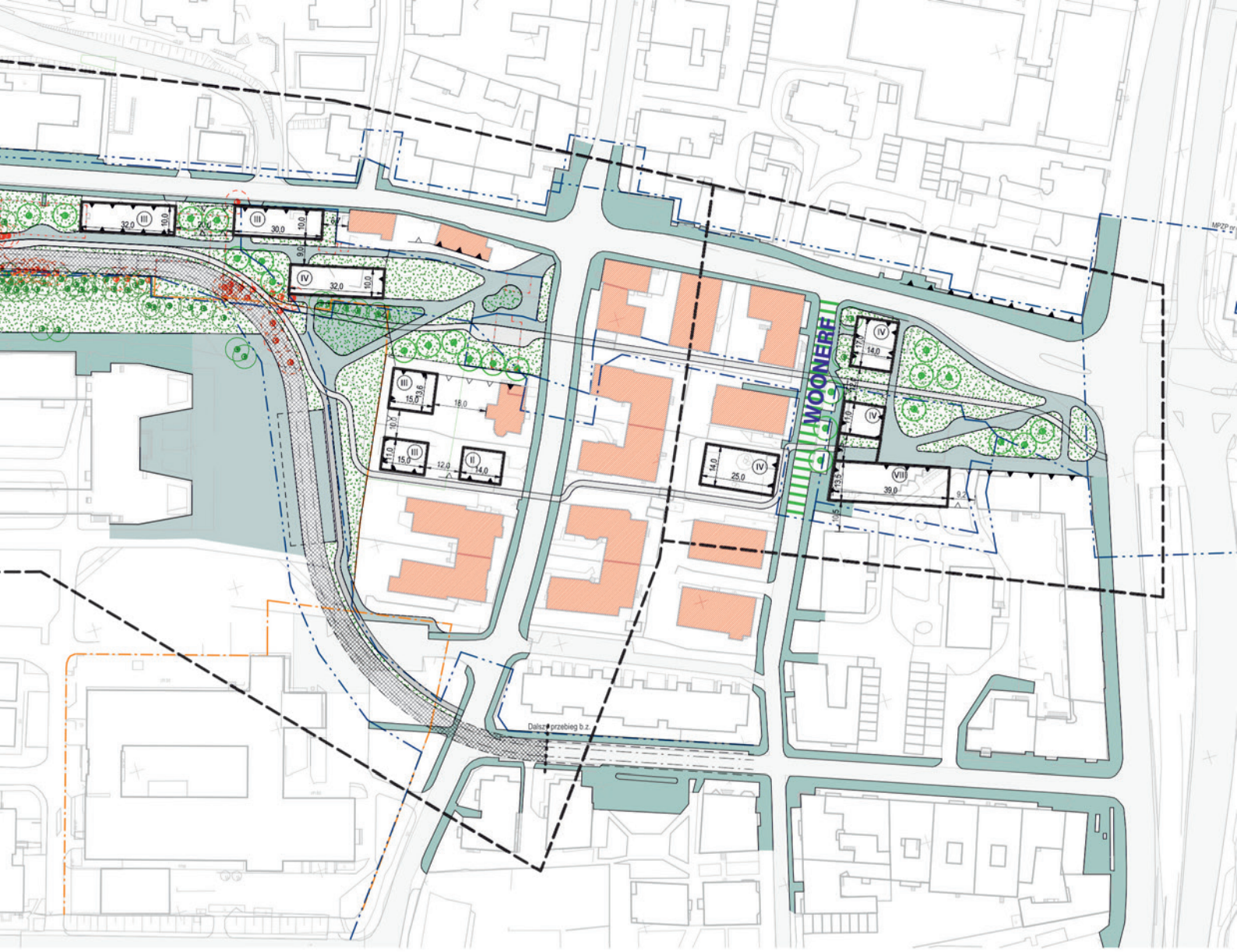
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



Wariant III
skala 1:2000



- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Projektowana, alternatywna droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy



Wariant 3 1

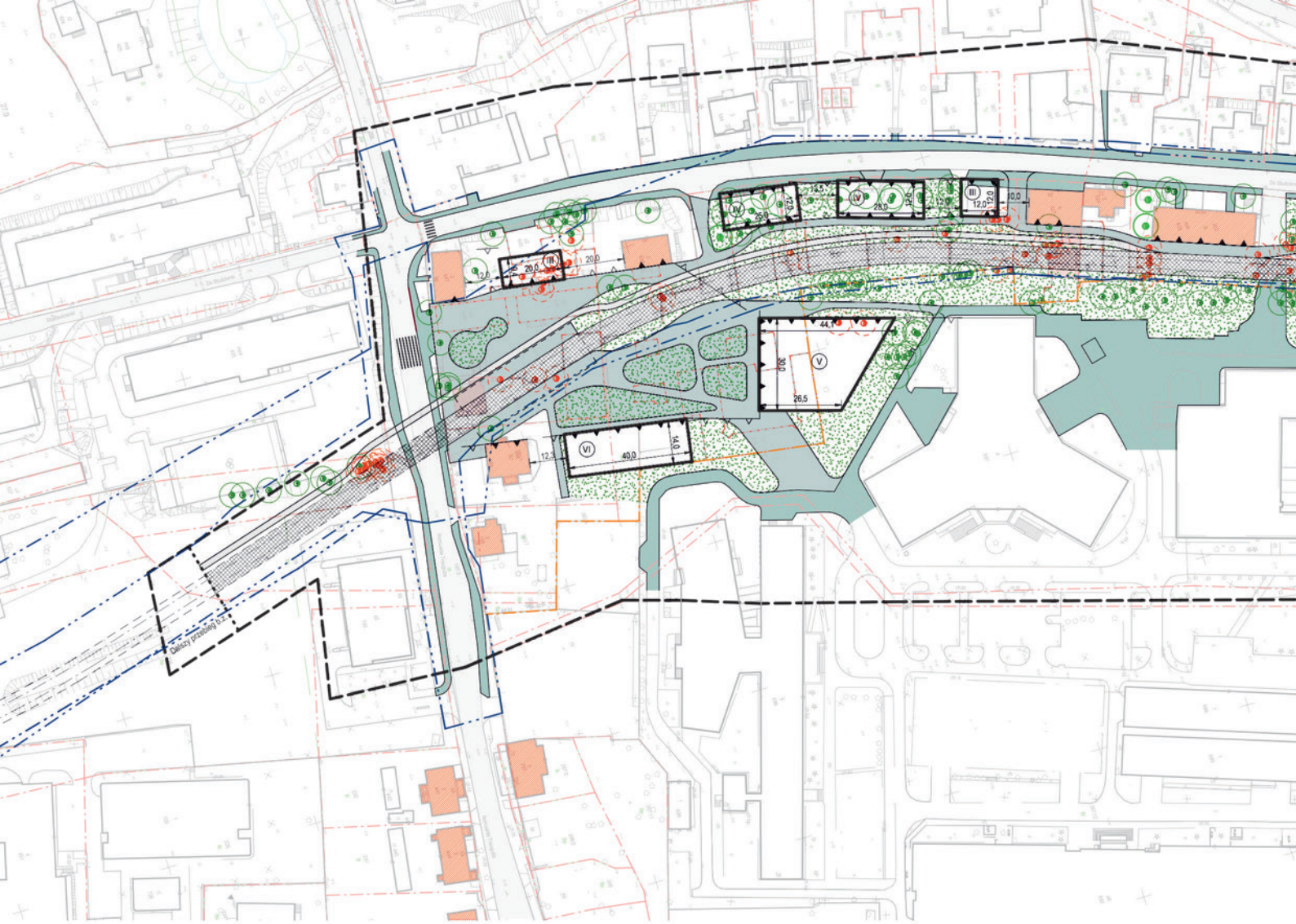


Teren PG
Obszar przestrzeni publicznych / place
Budynki o historycznym znaczeniu
Projektowana zabudowa
Zieleń wysoka

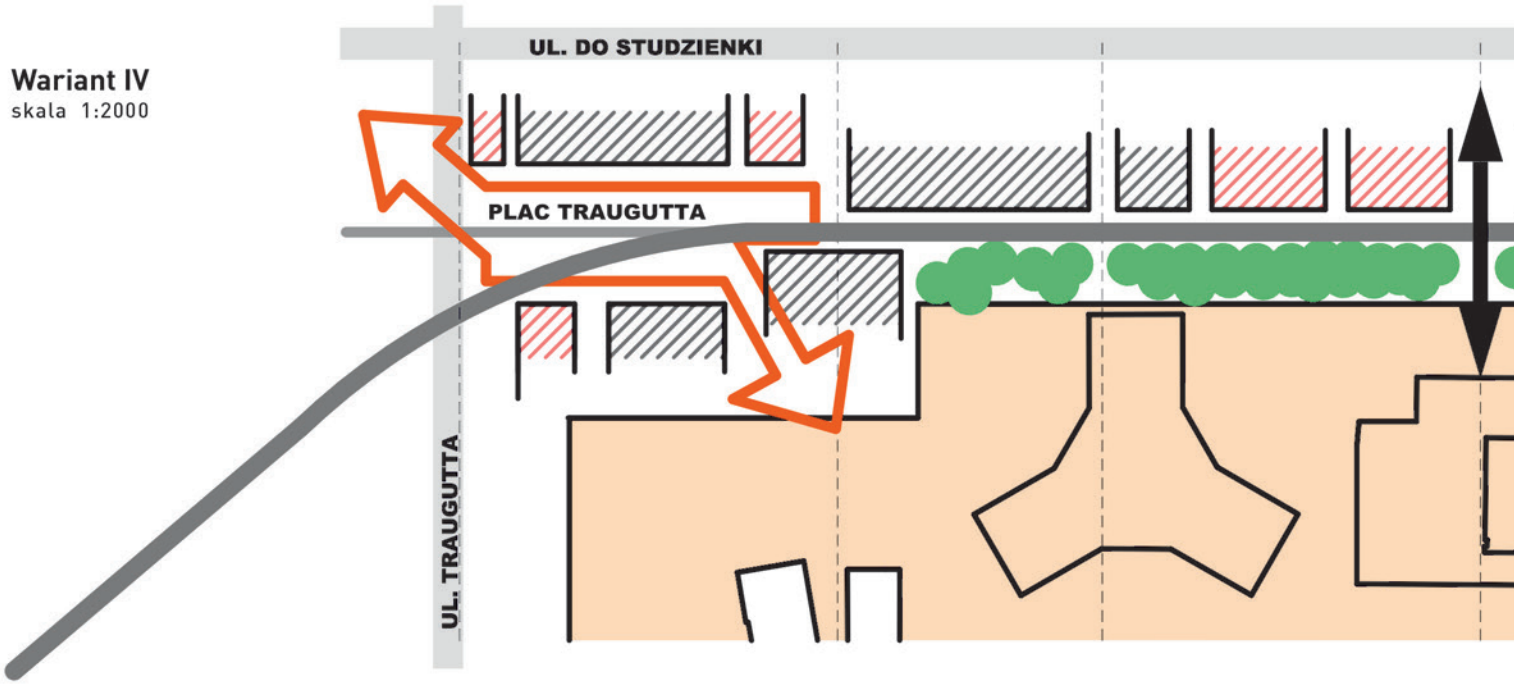
Projektowana linia tramwajowa
Wjazd na teren PG

Drzewo istniejące
Drzewo do przesadzenia
Drzewo do nasadzenia

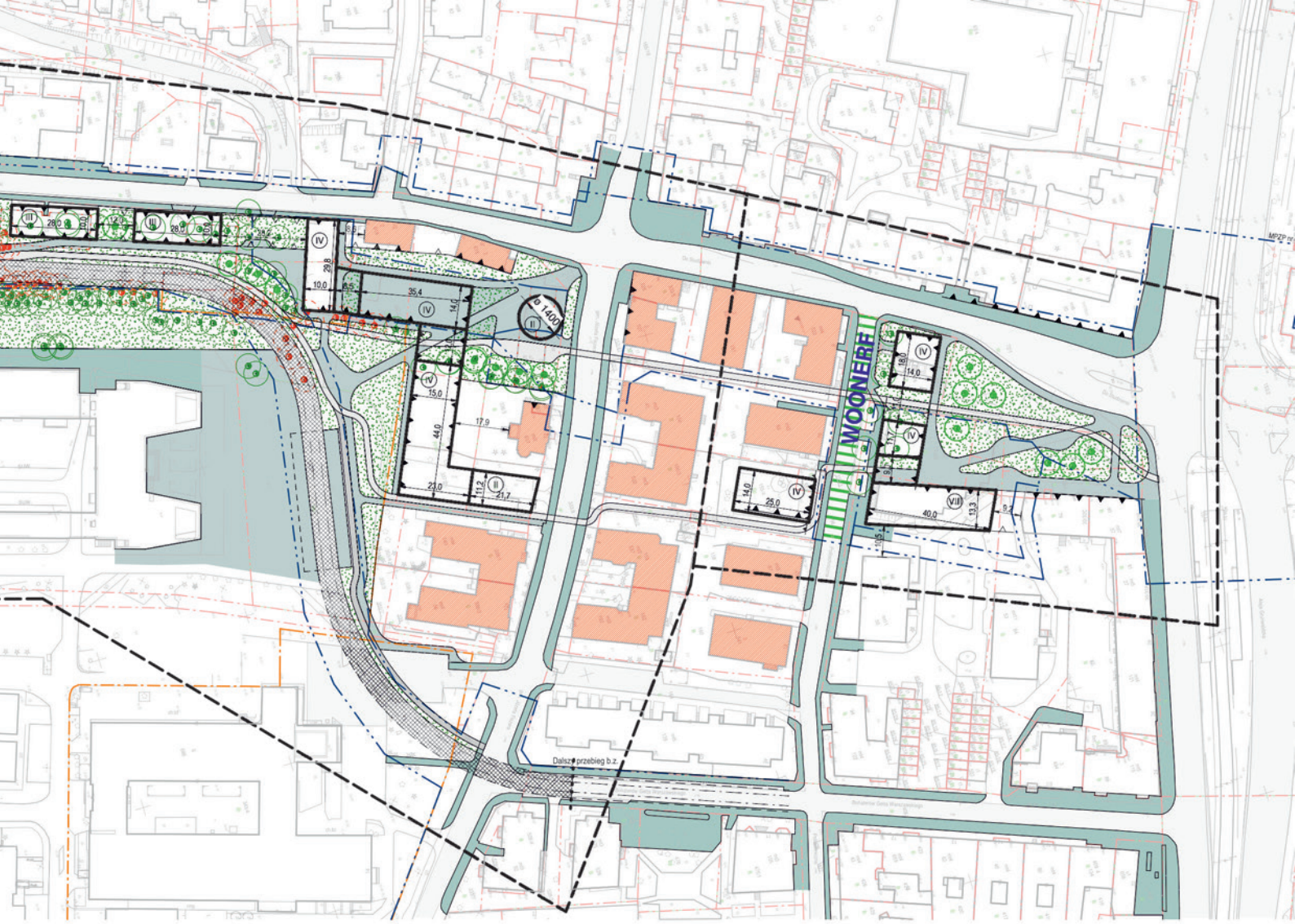
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



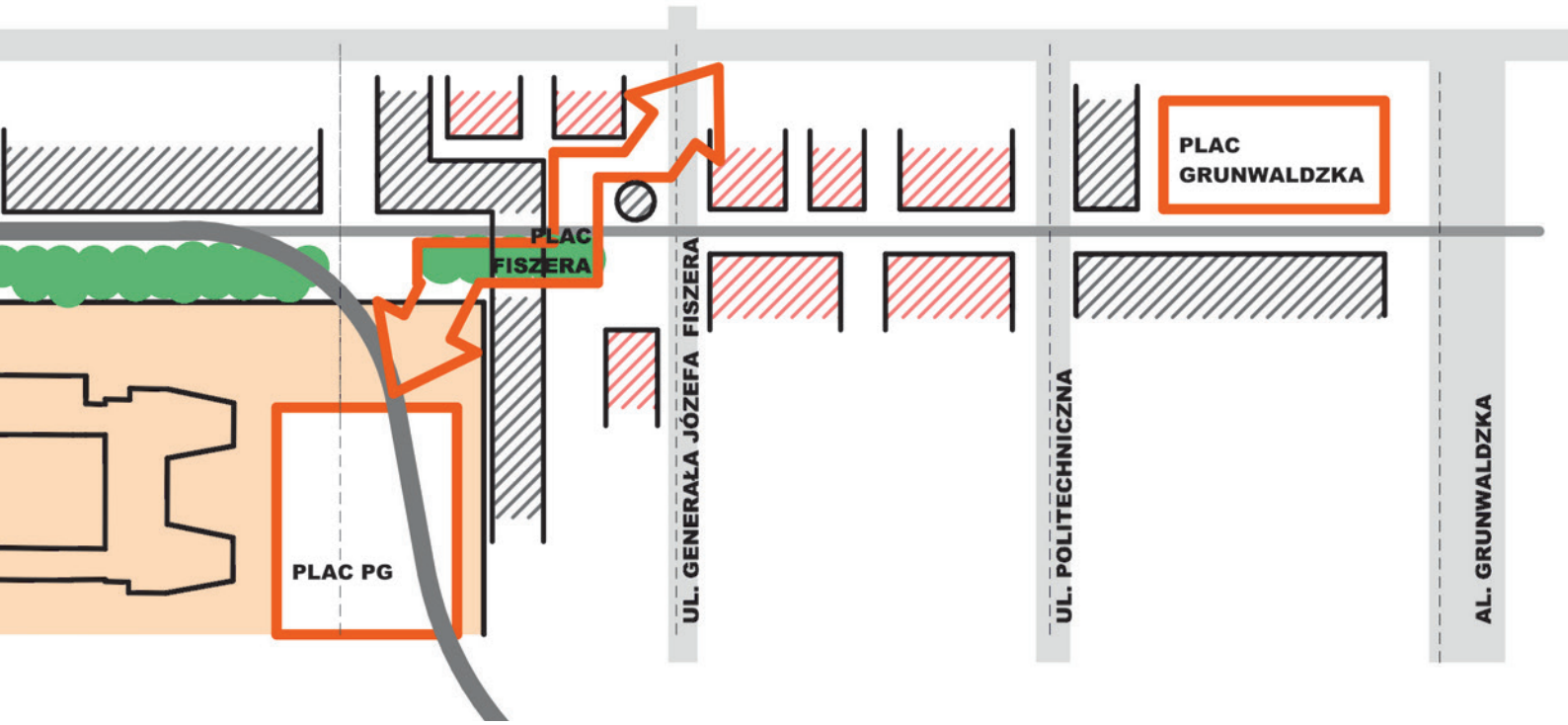
Wariant IV
skala 1:2000



- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Projektowana, alternatywna droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy



Wariant 3



Teren PG
Obszar przestrzeni publicznych / place
Budynki o historycznym znaczeniu
Projektowana zabudowa
Zieleń wysoka

Projektowana linia tramwajowa
Wjazd na teren PG

Drzewo istniejące
Drzewo do przesadzenia
Drzewo do nasadzenia

zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



Przesmyk między budynkami przy ul. Politechnicznej 9 i 10 - widok w kierunku ul. Fiszera; w koncepcji projektowej zaproponowano poprowadzenie tędy ciągu pieszo-rowerowego łączącego Plac Grunwaldzki z Placem Fiszera, fot. Wojciech Chmielewski

4 Przebieg procesu partycypacyjnego

4.1. Spotkanie otwarte - 29 września 2022

Spotkanie otwierające proces partycypacyjny poświęcone było przedstawieniu kontekstu formalnego, historycznego i społecznego podjętych prac. Przedstawiono również wariantowe wizualizacje możliwego zagospodarowania przestrzeni publicznych wzdłuż linii tramwajowej projektowanej wzdłuż ul. Do Studzienki, na odcinku od skrzyżowania z ul. Traugutta do istniejącego placu u styku z Aleją Grunwaldzka. Podczas dyskusji grupa mieszkańców ul. Bohaterów Getta Warszawskiego (BGW) wyrażała niezadowolenie z planowego przebiegu linii tramwajowej wnioskując by dyskutowane rozwiązania objęły również wariant z trasą tramwajową przebiegającą w całości w ulicy Do Studzienki, aż do włączenia w Aleję Grunwaldzką.



Publiczność w trakcie prezentacji założeń projektu - fot. Grzegorz Sobczyk



Dokumentacja warsztatów projektowych, fot. Grzegorz Sobczyk

Uczestnicy zostali poinformowani, że przedmiotem procesu nie jest dyskusja nad przebiegiem linii tramwajowej GP-W, ale na temat przestrzeni publicznych, jakie mogą powstać wokół omawianej trasy. Podczas otwartej dyskusji zapisano 28 pytań. Na część z nich odpowiedzi udzielono bezpośrednio w trakcie tego spotkania. Pozostałych udzielono na kolejnych spotkaniach, po uzyskaniu informacji z właściwych jednostek miejskich. Wszystkie pytania i odpowiedzi, jakie padły w trakcie realizacji procesu zamieszczono na końcu niniejszego opracowania (załącznik). Część zagadnień nie związanych bezpośrednio z przedmiotem procesu została ponownie przedyskutowana na ostatnim spotkaniu podsumowującym.



Dokumentacja warsztatów projektowych - fot. Grzegorz Mehring

4.2. I sesja warsztatowa – place, zabudowa, zieleń

22 października 2022

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

Plac Grunwaldzki (w rejonie obecnego DH Jantar)
moderatorki - Karina Rembiewska i Paulina Bone

Plac Fiszera (w rejonie skrzyżowania ulic Fiszera i Do Studzienki)
moderatorzy - Wojciech Lemański i Paulina Borysewicz

Plac Traugutta (w rejonie skrzyżowania ulic Traugutta i Do Studzienki)
moderatorzy – Przemysław Kluz i Paweł Mrozek



Dokumentacja warsztatów projektowych, fot. Grzegorz Sobczyk



Dokumentacja warsztatów projektowych - fot. Jarosław Zulewski



Dokumentacja warsztatów projektowych - fot. Jarosław Zulewski

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

Typ przestrzeni

- Który z trzech zaproponowanych wariantów placu jest najbliższy wyobrażeniom i potrzebom mieszkańców i dlaczego?
- Jaki charakter powinien mieć omawiany plac? (np. wielkomiejski, śródmiejski, podmiejski?)

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

- Kto dzisiaj jest użytkownikiem tej przestrzeni?
- Kogo chcemy zaprosić do niej – jakich użytkowników chcielibyśmy w tej przestrzeni więcej?
- W jaki sposób chcielibyśmy korzystać z tej przestrzeni (być na chwilę, przejść, zatrzymać się – rekreacja)?
- Jeśli rekreacja to jakiego rodzaju? Jakie przestrzenie sprzyjają nieformalnym spotkaniom? S*ąsiedztwo* jakich usług?
- Jaka zabudowa może sprzyjać oczekiwanym przez nas zachowaniom społecznym?
- Jak ruch samochodowy wpływa i może wpływać na przestrzeń na i przy placach?

Przestrzeń placu - zieleń i zabudowa

- Co powinno znajdować się w tej przestrzeni? Jakie typy usług w zabudowie, a jakie na samym placu?
- Jaki rodzaj zieleni będzie odpowiadał charakterowi miejsca?
- Proszę odnaleźć, zaznaczyć i opisać elementy na przygotowanych fotografiach/ inspiracjach, które nam się podobają - dlaczego są ważne?
- Czy omawiane place powinny być bardziej zamknięte, czy otwarte - jakie mogą być tego konsekwencje?

Tramwaj i pieszy

- Jak linia tramwajowa powinna na placach współgrać z ruchem pieszych?
- Proszę odnaleźć, zaznaczyć i opisać elementy na przygotowanych fotografiach, które nam się podobają – dlaczego są ważne?
- Jak zapewnić bezpieczeństwo? czy potrzebne są nam bariery? w jaki inny sposób możemy zapewnić bezpieczeństwo poruszania się w tej przestrzeni?



Skrzyżowanie alei Grunwaldzkiej z ulicami Miszewskiego i Do Studzienki i projektowany "Plac Grunwaldzki"
fot. UrbFoto - Krzysztof Koprowski

4.3. Wybór wariantu i praca nad koniecznymi modyfikacjami

Plac Grunwaldzki – wnioski z pracy grupowej

Typ przestrzeni i użytkownicy, zabudowa i jej funkcje

W ocenie uczestników plac pomiędzy Aleją Grunwaldzką, a Domem Handlowym "Jantar" wzbudza obecnie odczucia *nieprzyjazne*. Przestrzeń jest zaniedbana i nie zachęca do dłuższego przebywania. Miejsce ma obecnie przede wszystkim charakter *tranzytowy*. Uczestnicy warsztatów zgodnie wskazali, że aktualnym i jednocześnie docelowym użytkownikiem tej przestrzeni są mieszkańcy oraz studenci.

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

Przestrzeń placu – zieleń i zabudowa

Wszyscy uczestnicy zgadzali się co do konieczności wprowadzenia zieleni wysokiej oraz urządzenia fontanny w obszarze placu. Zieleń wysoka powinna być zrealizowana na zielonym dywanie, a ciągi piesze wybrukowane. Postulowano, aby potencjalne nasadzenia drzew wprowadzić w formie szpaleru od krawędzi ul. Do Studzienki, co pozwoli stworzyć osłonę od ruchliwego i głośnego skrzyżowania.



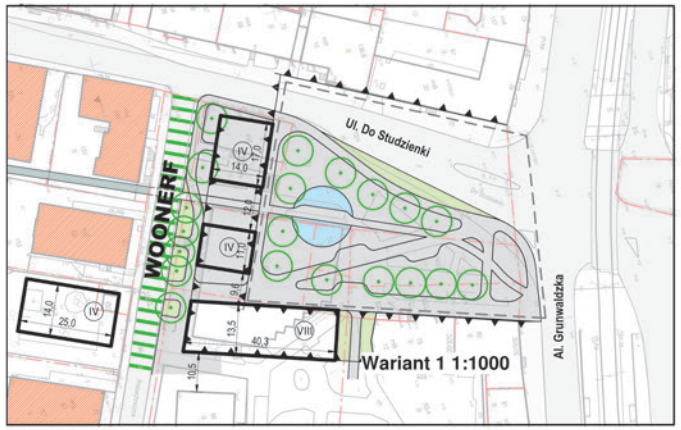
Plac Grunwaldzki wraz z najbliższym otoczeniem; po lewej wylot ul. Bohaterów Getta Warszawskiego; u dołu przyszły przystanek przesiadkowy "Miszewskiego", źródło: obliview.brg.gda.pl

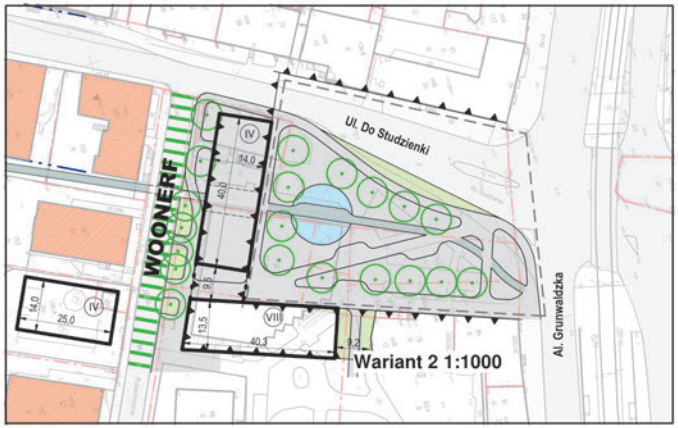
Plac Grunwaldzki w trzech omawianych wariantach (1, 2, 3), skala 1:2000

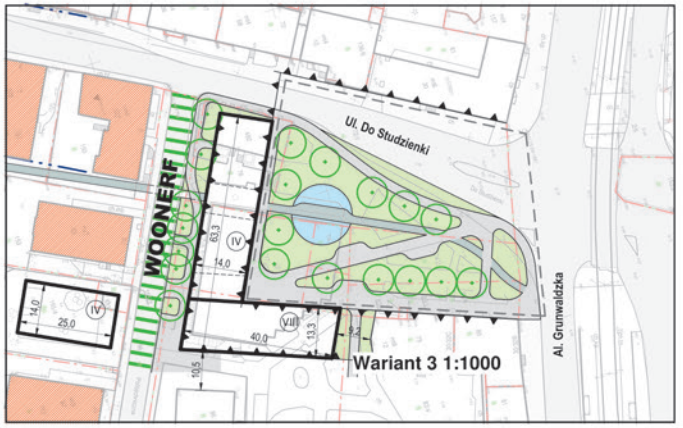












zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski

Legenda:

- Granice własności
- Teren przestrzeni publicznej - Plac
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowana zabudowa
- Wyburzenie budynków istniejących
- Wyburzenie zabudowy wartościowej ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Teren projektowanego torowiska
- Projektowana droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Istniejący układ drogowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Zbiornik wodny
- Drzewo istniejące
- Drzewo do przesadzenia
- Drzewo do nasadzenia

Uczestnicy byli zgodni co do sensu wprowadzenia nowej zabudowy w obszarze placu. Nie było jednak zgodności w zakresie ostatecznego usytuowania zabudowy od strony ul. Politechnicznej. Podnoszono głosy, że nowy budynek lub budynki na placu powinny być zlokalizowane bliżej centralnej części placu, dzieląc plac na dwie części i jednocześnie kreując dodatkową nową kameralną przestrzeń publiczną od strony ul. Politechnicznej. Na tę propozycję pojawiły się stanowcze głosy sprzeciwu, które opowiadały się za przyjętą koncepcją ścisłej zabudowy blisko krawędzi ulicy Politechnicznej pozostawiając większy plac od strony alei Grunwaldzkiej.

Głosy dotyczące skali zabudowy od ul. Politechnicznej również były podzielone. Jedne osoby wskazywały, że mniejsza i bardziej kameralna zabudowa zachowa otaczający *starowrzeszczański* klimat oraz zapewni lepsze doświetlenie dla placu Grunwaldzkiego. Inni uczestnicy postulowali o utrzymanie skali i proporcji do śródmiejskiego charakteru alei Grunwaldzkiej oraz – w mniejszym zakresie – w stosunku do bloków mieszkalnych znajdujących się po stronie południowo-wschodniej. W ramach kompromisu pojawił się głos, aby budynki obniżały się kaskadowo w kierunku placu. Dodatkowo omówiono wariant z dopuszczeniem zabudowy także od strony Alei Grunwaldzkiej celem domknięcia placu i przedłużenia pierzei ulicznej. Padła również propozycja, aby planowanie placu Grunwaldzkiego powtórzyć w przyszłości w poszerzonym zakresie, uwzględniając obszar całego skrzyżowania ul. Do Studzienki z Aleją Grunwaldzką.

Tramwaj, ruch pieszy, rowerowy i samochodowy

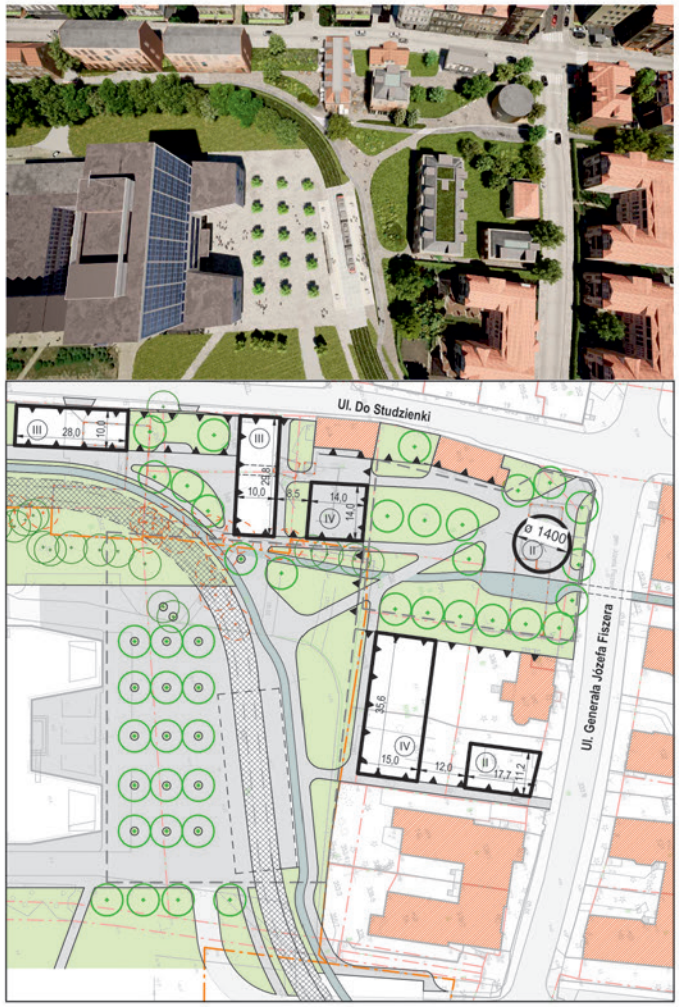
Z obserwacji uczestników wynikało, że dominującym rodzajem ruchu w obrębie proponowanego placu Grunwaldzkiego powinien być ruch pieszy. Na placu Grunwaldzkim nie przewiduje się torowiska ani przystanku tramwaju, nie omawiano zatem kwestii z tym związanych. Podczas warsztatów dyskutowano natomiast nad kanalizacją ruchu rowerowego. Zwrócono uwagę, że prowadzenie separowanej trasy rowerowej w pasie drogowym ul. Do Studzienki nie jest możliwe z uwagi na wąski przekrój oraz kolizje z przylegającymi do niej do niej posesjami prywatnymi. W ramach dyskusji uznano, że droga dla rowerów powinna być prowadzona zapleczem zabudowy ul. Do Studzienki i włączać się w plac od strony południowej, pomiędzy planowanymi budynkami lub w ramach przejścia/przejazdu bramowego w nowo projektowanej zabudowie.

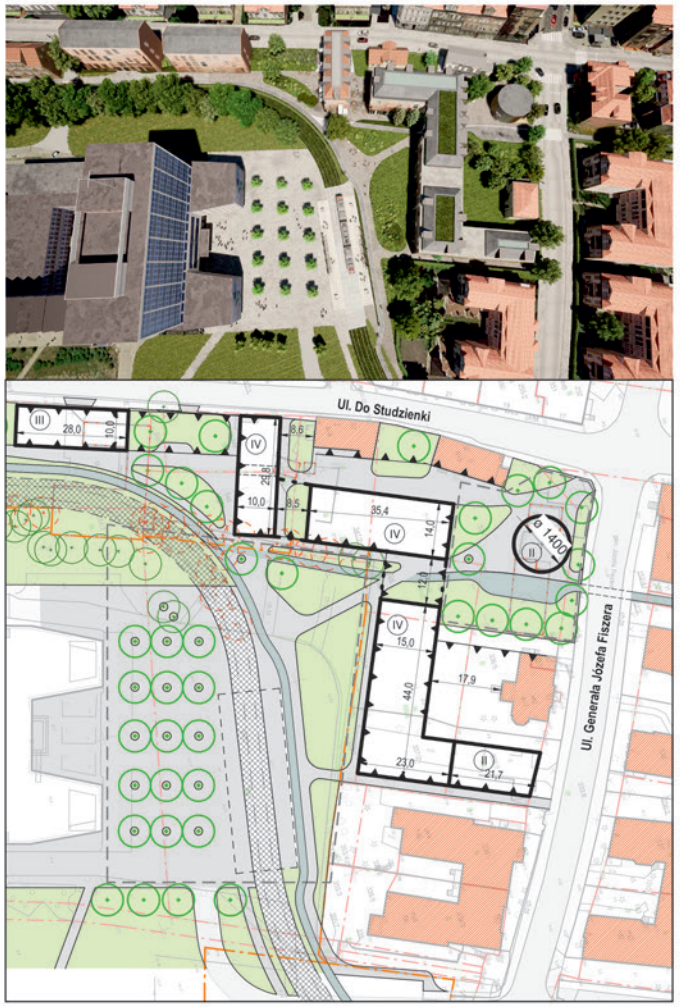


Dom Handlowy "Jantar" - w trakcie warsztatów pojawiły się głosy za jego zachowaniem jako przykładu architektury postmodernistycznej z lat 90. XX w. i zabytku kultury handlowej tamtej epoki, źródło: gedanopedia.pl

Plac Fiszera w trzech omawianych wariantach (1, 2, 3), skala 1: 2000







zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



Legenda:

- Granice własności
- Teren przestrzeni publicznej - Plac
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowana zabudowa
- Wyburzenie budynków istniejących
- Wyburzenie zabudowy wartościowej ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Teren projektowanego torowiska
- Projektowana droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Istniejący układ drogowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Zbiornik wodny
- Drzewo istniejące
- Drzewo do przesadzenia
- Drzewo do nasadzenia

Plac Fiszera – wnioski z pracy grupowej

Typ przestrzeni i użytkownicy, zabudowa i jej funkcje

Podczas dyskusji grupowej uczestnicy jako ważny temat wskazali potrzebę rozwiązania problemu odprowadzania wód opadowych. Istniejące rozwiązanie jest niewystarczające i przy nawalnych opadach posesje są zalewane. Wśród wskazówek znalazły się: mała retencja, budowa/modernizacja kanalizacji deszczowej w ul. Fiszera, retencja wód opadowych na terenie Politechniki Gdańskiej (płyta parkingu przed Wydziałem Oceanotechniki i Okrętownictwa zbiera wodę, która następnie spływa w stronę posesji). Podkreślano, że zagospodarowanie powinno być zróżnicowane (*mixed use*), uwzględniając jako użytkowników zarówno mieszkańców jak i studentów.



Plac Fiszera wraz z najbliższym otoczeniem; po lewej, u dołu wylot ul. Bohaterów Getta Warszawskiego; po prawej ul. Do Studzienki; widoczne budynki Instytutu Maszyn Przepływowych PAN i PG, źródło: obliview.brg.gda.pl

Przestrzeń placu – zieleń i zabudowa

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

Zaproponowano zastąpienie topoli szlachetniejszymi gatunkami drzew liściastych oraz nasadzenie żywopłotu pomiędzy przystankiem tramwajowym „Fiszera" a budynkami nr 12 i 13 (i działkami na których się znajdują). Wyrażono potrzebę rozwoju na placu funkcji związa-



Prezentacja wyników prac warsztatowych poświeconych koncepcji Placu Fiszera; moderatorzy: Przemysław Kluz, Paulina Borysewicz, Paulina Bone, Wojciech Lemański, fot. Grzegorz Sobczyk

nych z rekreacją. Dodatkową propozycją było usytuowanie na placu fontanny. Podkreślano, że docelowy projekt powinien zostac wyłoniony w drodze konkursu.

Tramwaj, ruch pieszy, rowerowy i samochodowy

Uczestnicy określili pieszych priorytetowymi użytkownikami przestrzeni placu. Współdzielone ciągi pieszo-rowerowe były wskazywane przez osoby biorące udział w pracy grupowej jako rozwiązanie niepożądane. Postulowano, aby chodniki i drogi rowerowe były wydzielone - odseparowane od siebie. Zgłoszono także potrzebę uporządkowania parkowania hulajnóg poprzez wyznaczenie miejsc postojowych.



Koncepcja ukształtowania Placu Fiszera – warianty 1 i 2 – wnioski z prac warsztatowych



Plac Fiszera wraz z najbliższym otoczeniem; po lewej, u dołu budynek Instytutu Maszyn Przepływowych PAN, w oddali wzgórza Parku Jaśkowej Doliny, fot. Jarosław Zulewski

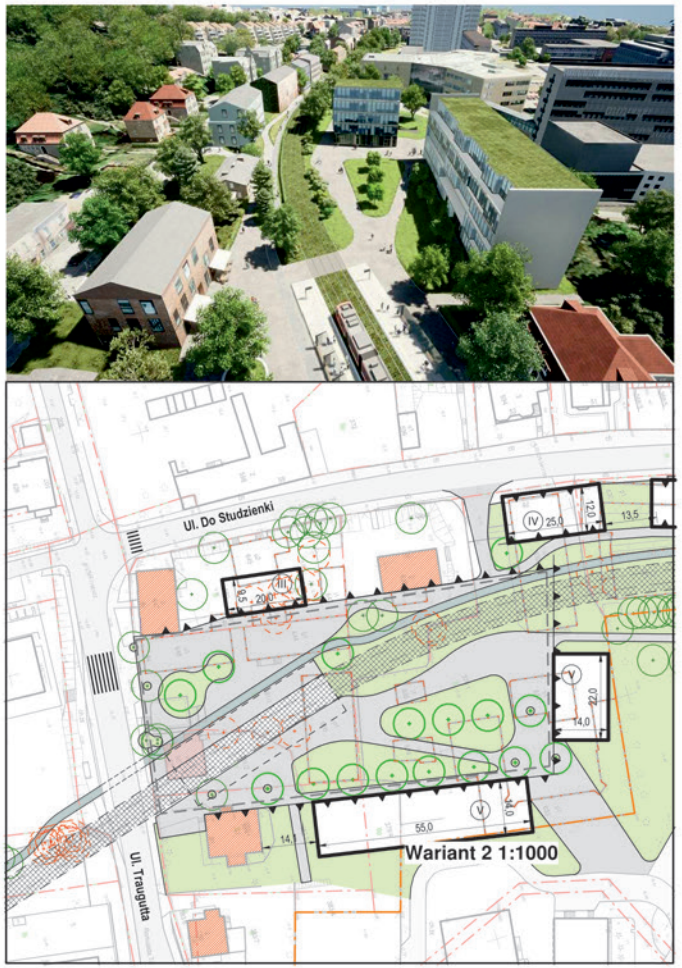


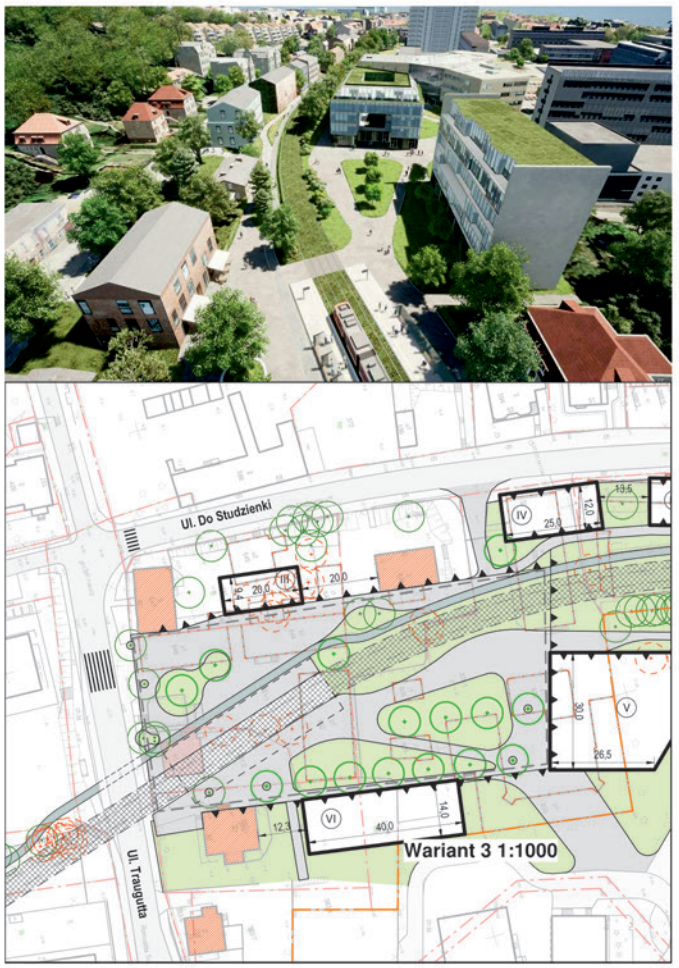
Plac Fiszera - potencjalna brama do kampusu Politechniki Gdańskiej; w nowej zabudowie, która mogłaby domknąć przestrzeń placu uczestnicy warsztatów proponowali funkcje uslugowe i mieszkaniowe, fot. Wojciech Chmielewski

Zaproponowany we wstępnych wizualizacjach ciąg pieszy przy budynkach Fiszera 13B i 12 uznano za zbędny. Wyrażano również opinię, że trasa tramwajowa nie powinna dzielić – konieczna jest budowa licznych przejść w poprzek torów. Poza przejściami torowisko powinno być zielone. Jako ważny aspekt wskazano także dbałość o *klimat akustyczny* i zapewnienie cichego poruszania się tramwajów na łukach.

Plac Traugutta w trzech omawianych wariantach (1, 2, 3), skala 1: 2000







zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski

Legenda:

- Granice własności
- Teren przestrzeni publicznej - Plac
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowana zabudowa
- Wyburzenie budynków istniejących
- Wyburzenie zabudowy wartościowej ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Teren projektowanego torowiska
- Projektowana droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Istniejący układ drogowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Zbiornik wodny
- Drzewo istniejące
- Drzewo do przesadzenia
- Drzewo do nasadzenia

Plac Traugutta – wnioski z pracy grupowej

Typ przestrzeni i użytkownicy, zabudowa i jej funkcje

Uczestnicy prac stolikowych wyobrażali sobie omawiany plac jako przestrzeń o znaczeniu lokalnym i użytkowym: miejsce przesiadek, przelotnych spotkań, szybkiego korzystania z podstawowych usług. Te funkcje miałyby znaleźć odbicie w rozwiązaniach urbanistycznych i architektonicznych placu.

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

W kontekście rodzaju zabudowy omawianego placu zgadzano się co do jej przeznaczenia na funkcje akademickie przy jednoczesnym zapewnieniu ogólnodostępnych usług w parterach. Wymieniano wśród nich gastronomię, warsztaty użytkowe, a także biura mikroprzedsiębiorstw.



Plac Traugutta wraz z najbliższym otoczeniem; po lewej tereny dawnego majątku Studzienka z budynkeim szkoły; u dołu ul. Romualda Traugutta, po prawej budynki Wydziału ETI, źródło: obliview.brg.gda.pl

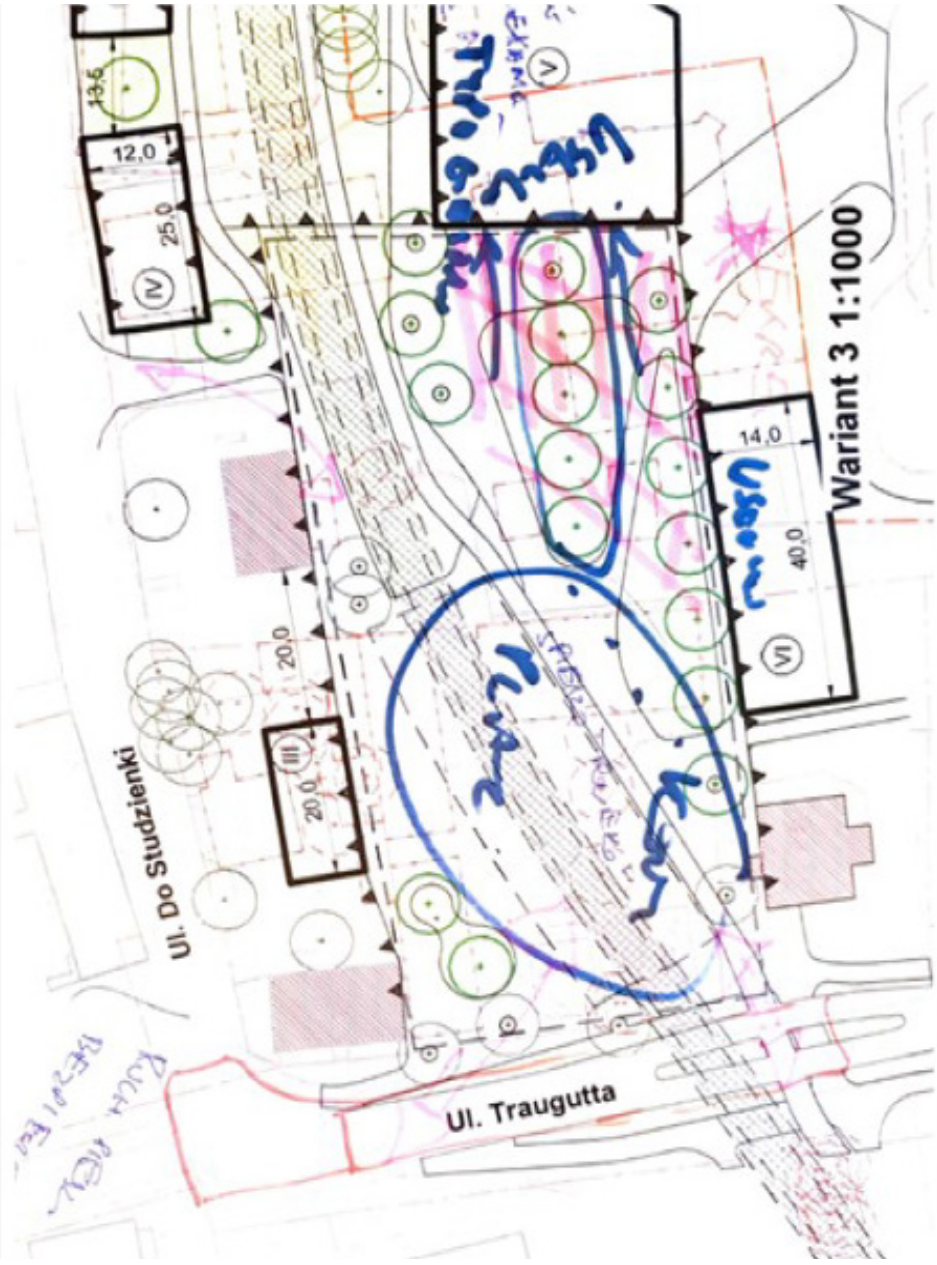
Przestrzeń placu – zieleń i zabudowa

Uczestnicy wskazali, że w obrębie placu można wyróżnić dwie przestrzenie:

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

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

W przestrzeni od strony ul. Traugutta (A) uczestnicy/czki warsztatów widzą otwartą przestrzeń służącą głównie celom komunikacyjnym. Plac, na który bezpiecznie wjeżdża tramwaj. Zatrzymuje się. Spotykają się wsiadający i wysiadający pasażerowie. W tej części placu piesi przemieszczają się bez ograniczeń, podobnie jak rowerzyści. Przestrzeń tę, dostosowaną głównie do potrzeb komunikacji, wyobrażano sobie jako ukształtowaną z wykorzystaniem jednolitej posadzki, bez zieleni. Zaznaczono jednak, że wyjątkiem mógłby być szpaler drzew od strony południowej, który dawałby kojący cień w słoneczne dni. W projekcie zieleni obok nowych nasadzeń należałoby uwzględnić adaptację istniejących drzew. Podkreślono również, że wyzwaniem będzie połączenie placu z przejściem przez ul. Traugutta w taki sposób, aby było bezpieczne dla pieszych (np. wyniesienie ulicy na szerokości placu), ale również tworzyło przyjazną przestrzeń otwartą w stronę kampusu.



Koncepcja ukształtowania Placu Traugutta – wariant 3 – wnioski z prac warsztatowych

W odróżnieniu od części południowej, plac od strony północno-wschodniej (B) powinien według uczestników być zabudowany nowymi budynkami PG, których kubatura, wraz z zielenią, tworzyłaby „szczelne ramy" przestrzeni publicznej. W toku dyskusji większość uczestników optowała za wariantem zabudowy zwartej i intensywnej. Natomiast w samej przestrzeni tej części placu widziano kontynuację funkcji usługowych lokali umieszczonych w parterach sąsiadujących budynków, a więc ogródki gastronomiczne, tymczasowe stoiska lub aranżacje w typie *przestrzeni nieformalnej* pozwalające w komfortowych warunkach oczekiwać na środek transportu lub spotkanie. Podkreślano rolę zieleni wysokiej rzucającej cień jako ochrony przed wysoką temperaturą.



Fotografie porównawcze użyte na warsztatach i wskazane jako oddające „styl i klimat" zielonej części placu





Projektowany "Plac Traugutta" i ulica Do Studzienki, widoczne tereny na zapleczu ulicy, którymi pobiegnie linia tramwajowa w kierunku ul. Fiszera, fot. Jarosław Zulewski

Tramwaj, ruch pieszy, rowerowy i samochodowy

Jednym z głównych wyzwań zidentyfikowanych podczas pracy przy stoliku „Plac Traugutta" był sposób bezpiecznego współdzielenia placu (w szczególności części południowej) przez tramwaj, pieszych i rowerzystów. Wnioskowano, aby ruch pieszy nie był skrępowany barierami lub wygrodzeniami charakterystycznymi dla istniejących gdańskich przystanków tramwajowych. Zastanawiano się jednak w jaki sposób zapewnić wzajemną widoczność różnych użytkowników sugerując zastosowanie specjalnego oznakowania i oświetlenia. Także ruch rowerowy na placu postrzegany był różnorodnie. Z jednej strony pojawiały się głosy, aby ścieżka rowerowa była jak najszersza, z drugiej proponowano, aby na samym placu nie było żadnej wyznaczonej ścieżki, a ruch rowerzystów przenikał się swobodnie z ruchem pieszych. W kontekście ruchu rowerowego podkreślano również potrzebę rozbudowy całej siatki tras rowerowych i łączenia ich w węzłach takich jak omawiany plac.

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



Dokumentacja warsztatów projektowych - fot. Grzegorz Mehring

4.4. II sesja warsztatowa – przestrzeń pomiędzy Placem Traugutta i Placem Fiszera – kompozycja i powiązania przestrzenne 07 listopada 2022

Podczas drugiej sesji warsztatowej uczestnicy pracowali w trzech grupach. W przeciwieństwie do sesji I – wszystkie grupy zajmowały się tą samą przestrzenią publiczną. W dyskusji skupiono się nad kompozycją i powiązaniami przestrzennymi pomiędzy Placem Traugutta i Placem Fiszera, a więc bezpośrednim otoczeniem linii tramwajowej w pasie obecnego zaplecza ul. Do Studzienki . Uczestnicy/czki nadali swoim grupom nazwy. Grupy były moderowane przez członków zespołu projektowego.

Grupa A „Zgodnych"
moderatorzy - Piotr Lorens i Przemysław Kluz

Grupa B „Generałów"
moderatorki - Karina Rembiewska i Paulina Bone

Grupa C „Zielonych"
moderatorzy – Wojciech Lemański i Paulina Borysewicz

Każdej z grup zaproponowano do dyskusji następujące pytania pomocnicze oraz udostępniono materiały graficzne, w tym plany terenu i modułowe diagramy powierzchni zabudowy:

Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? Charakter i intensywność

- Jak przestrzeń pomiędzy placami powinna nawiązywać do omawianych wcześniej placów?

- Jaki charakter i intensywność powinna mieć zabudowa pomiędzy linią tramwajową a ulicą Do Studzienki?

- Ile i jakiej zieleni powinno się znaleźć w analizowanej przestrzeni?

Jakie (gdzie) powinny być wykształcone powiązania i przejścia? (Jak zapewnić bezpieczeństwo?)

- Jak powinny zostać wytyczone przejścia/połączenia między przestrzeniami publicznymi do Studzienki i przestrzeniami po drugiej stronie projektowanej linii tramwajowej?

- Jak zapewnić bezpieczeństwo różnych użytkowników?

- Jakie rozwiązania powinny służyć zapewnieniu bezpieczeństwa?



Wnętrze projektowanego Placu Traugutta, obecnie zaplecze ul. Do Studzienki, fot. Wojciech Chmielewski

Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?

- *Gdzie powinny rozwijać się główne przestrzenie publiczne?*
- *Jaki powinny mieć charakter?*
- *Jak powiązać ze sobą przestrzenie projektowanych placów?*

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

- *Jakiego rodzaju usługi powinny być promowane w tej przestrzeni? Gdzie?*
- *Czy w przestrzeni tej powinny znajdować się przestrzenie rekreacyjne? Parki kieszonkowe?*
- *Jaki charakter małej architektury związany z wypoczynkiem i rekreacją powinien się znaleźć w tej przestrzeni?*



Ul. Do Studzienki między Placem Traugutta a ulicą Fiszera, fot. Wojciech Chmielewski

Grupa A „Zgodnych" – wnioski z pracy grupowej

Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? Jaka powinna być jej intensywność.

Uczestnicy/czki w „grupie A" zastanawiając się nad przestrzenią pomiędzy projektowanym Placem Fiszera a Placem Traugutta podkreślali kilka cech, którymi powinna się charakteryzować się zabudowa. Wprowadzono rozróżnienie wskazujące, że największą intensywnością i zwartą zabudową powinien charakteryzować odcinek ul. Do Studzienki od strony ul. Fiszera. Odnośnikiem wielkości budynku dla uczestników warsztatów była bryła istniejącego budynku przy ul. Do Studzienki 18. Nowo projektowane obiekty zlokalizowane między tym budynkiem i ul. Fiszera powinny się charakteryzować podobną skalą i proporcjami. Natomiast zabudowa zbliżająca się do ul. Traugutta powinna być dostosowana do zabudowy otaczającej, wolnostojąca, z mniejszą intensywnością i o mniejszej wysokości (rysunek).

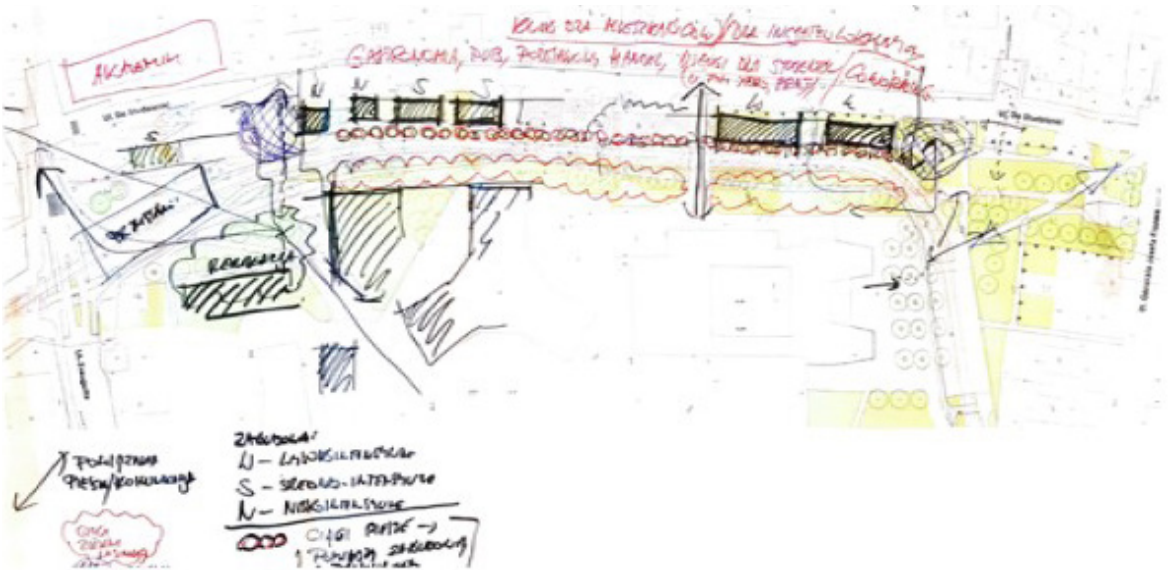
Jak kształtować powiązania? Gdzie lokalizować przejścia? Jak zapewnić bezpieczeństwo?

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

Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?

Biorąc pod uwagę wymiary analizowanej przestrzeni i jej niewielką szerokość oraz konieczność pomieszczenia w niej linii tramwajowej oraz wydzielonych dróg dla rowerów i pieszych, główne przestrzenie publiczne sytuowano u styku z projektowanymi placami (rysunek). Przestrzenie te miałyby łączyć omawiane place z ulicą Do Studzienki tworząc kameralne i zielone przejścia o charakterze parków kieszonkowych z możliwością chwilowego odpoczynku lub rekreacji. Uwzględniono w ich kompozycji dużo zieleni wysokiej dającej cień latem, a jednocześnie wyposażonej w małą architekturę zapewniającą kameralność. Mówiono o klasycznych ławkach i stolikach oraz o zadaszonej altanie.

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



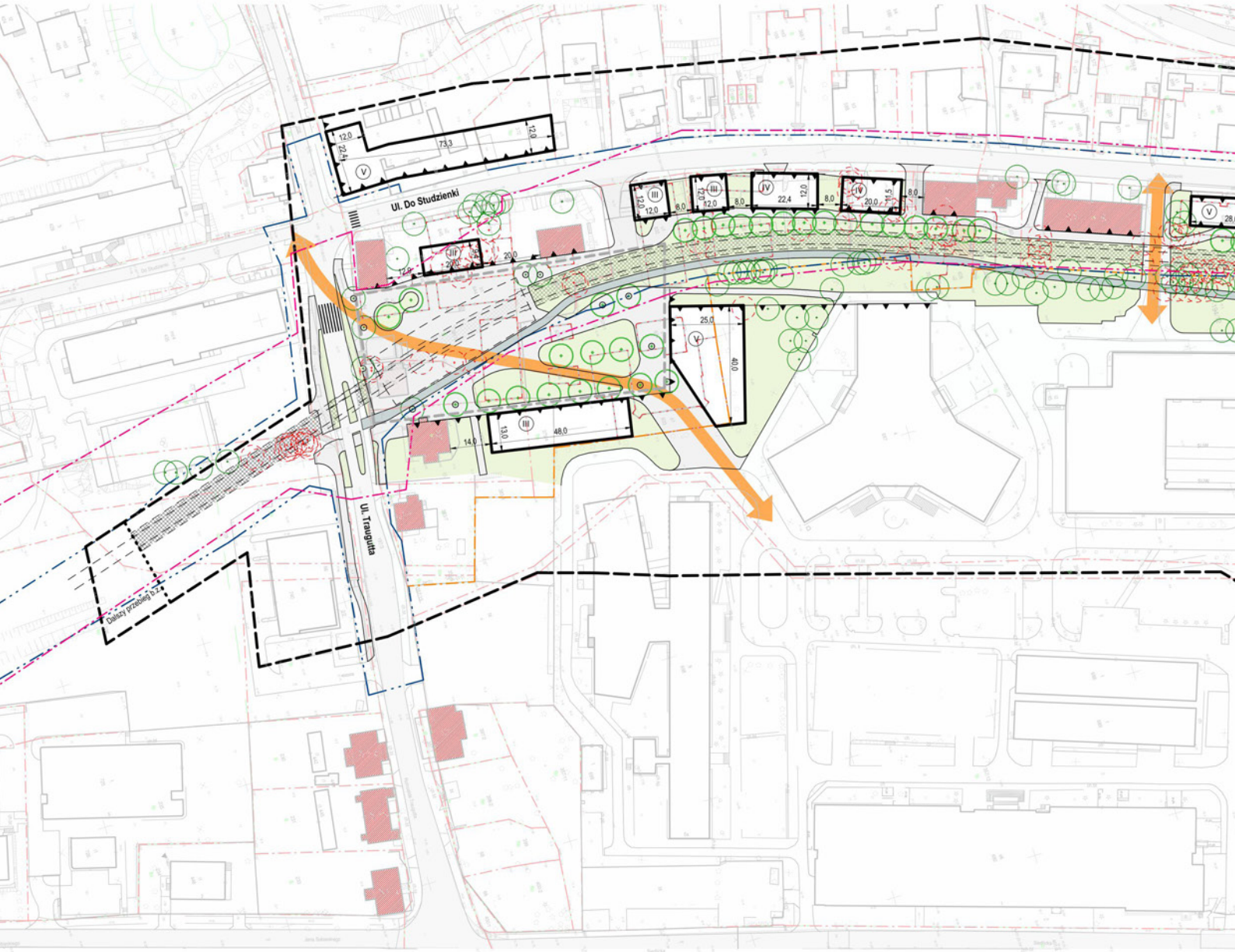
Koncepcja ukształtowania przestrzeni wykonana w trakcie prac grupy A

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

Dużą część dyskusji w grupie zajął temat funkcji zabudowy pomiędzy linią tramwajową, a ul. Do Studzienki. W analizie tej spotkały się zgodnie dwa punkty widzenia uczestników – perspektywę mieszkańców i studentów. Wskazywano potrzebę lokalizacji w przyziemiach dostępnych cenowo usług gastronomicznych typu „bistro" czy „na wynos"), małych punktów usługowych związanych z potrzebami codziennymi – np. papierniczy, drogeria, ksero. Podnoszono również potrzebę lokalizacji obiektów wymagających większej powierzchni użytkowej – takich jak *coworking* i *fitness* (siłownie). Bardzo mocno akcentowano potrzebę powołania „klubu sąsiedzkiego", wspólnego miejsca spotkań dla mieszkańców i innych użytkowników (np. studentów). Upatrywano w tym szansy na rozwój funkcji społecznych i integracyjnych w omawianym rejonie i stworzenia przestrzeni, w której mogłyby się rozwijać już funkcjonujące inicjatywy sąsiedzkie.

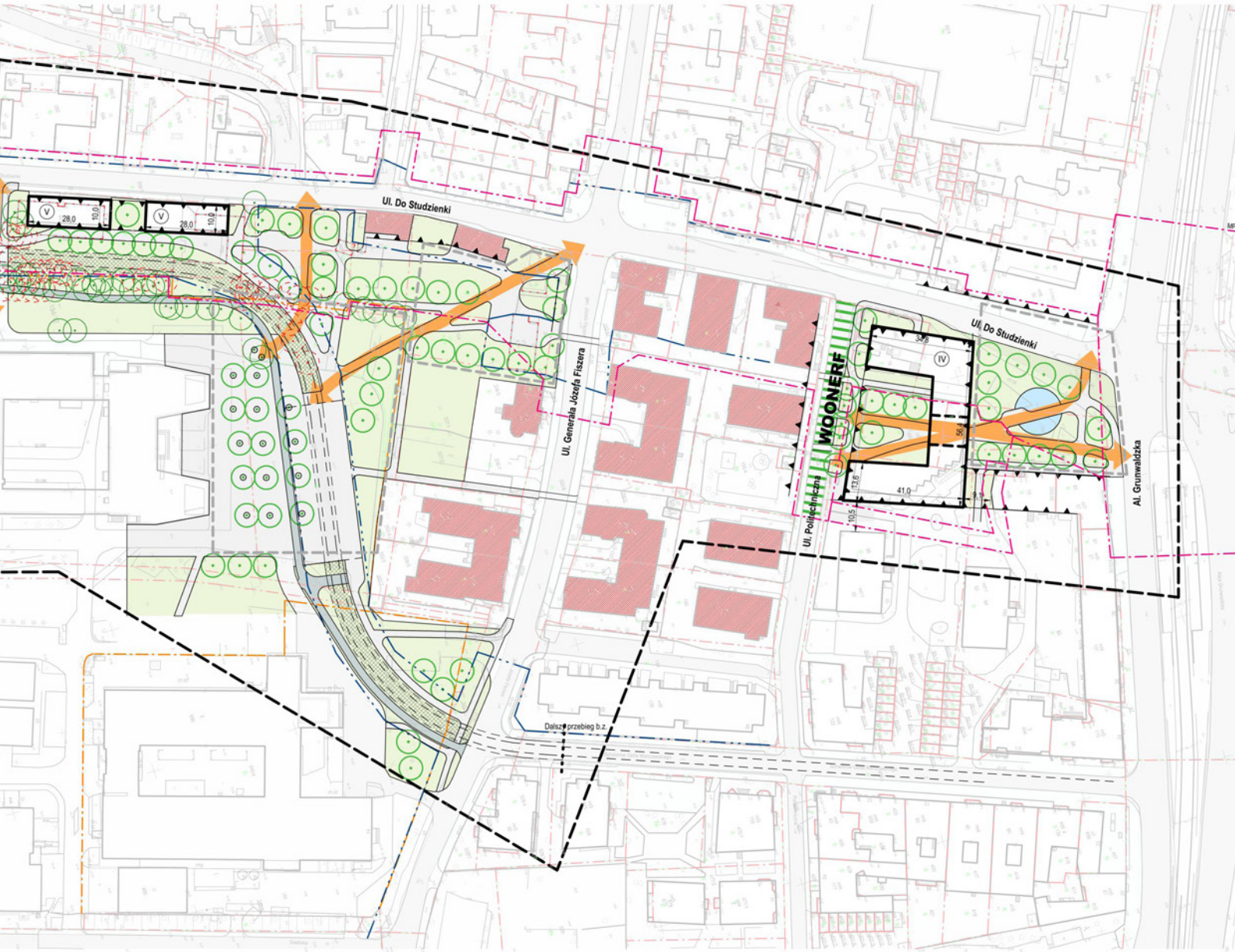


Koncepcja ukształtowania przestrzeni wykonana w trakcie prac grupy B - opis na kolejnych stronach



Wnioski z pracy grupowej opracowano po zakończeniu warsztatów
oraz zaprezentowano i opublikowano w formie niniejszego rysunku

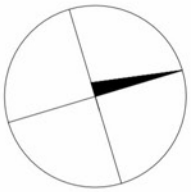
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa A "Zgodna"

Legenda:

- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Obrys projekowanych placy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne do wyburzenia
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy
- Linie powiązań
- Drzewo istniejące (115 sztuk)
- Drzewo do przesadzenia (70 sztuk)
- Drzewo do nasadzenia (120 sztuk)



Grupa B „Generałów” – wnioski z pracy grupowej

Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? Jaka powinna być jej intensywność.

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

Według uczestników budynki powinny być wycofane względem ul. Do Studzienki, aby chodnik przy tej ulicy posiadał odpowiednie parametry (szerokość). Wycofanie budynków wywołało dyskusję dotyczącą możliwości zrealizowania chodnika pomiędzy budynkami, a przyszłym położeniem torów tramwajowych. Wśród pomysłów pojawiła się koncepcja prowadzenia chodnika od strony tramwaju „pod arkadami”, czyli w zadaszonym portyku. Grupa postulowała wyburzenie budynku przy ul. Do Studzienki 12 u wylotu ul. Pileckiego, aby otworzyć w osi tej ulicy „wejście” na plac Fiszera. W obrębie tego placu uczestnicy widzą wprowadzenie nowej zabudowy m.in. w połączonej formie z przejściem bramowym od narożnika skrzyżowania ulic Fiszera i Do Studzienki.

W ogólnej opinii grupy nowa zabudowa powinna dobrze wkomponować się w otoczenie i stworzyć udane połączenie pomiędzy nowoczesnym kampusem Politechniki a tradycyjną zabytkową zabudową miejską. Nową zabudowę uczestnicy zaplanowali również poza zakresem opracowania, tj. za skrzyżowaniem ulic Do Studzienki i Traugutta (tzn. w stronę parku leśnego Jaśkowej Doliny). Pojawił się też głos wzywający do zachowania Domu Handlowego „Jantar” jako przykładu znikającej architektury lat 90-tych.



Wylot ul. Pileckiego - nie brakowało głosów postulujących wyburzenie budynku Do Studzienki 12 i przebicia tej ulicy aż do połączenia z Placem Fiszera i nowym ciągiem pieszo-rowerowym, fot. Wojciech Chmielewski

Jak kształtować powiązania? Gdzie lokalizować przejścia? Jak zapewnić bezpieczeństwo?

W trakcie pracy grupy zwrócono uwagę na barierę tworzoną przez różnice wysokości terenu pomiędzy ul. Do Studzienki, a budynkami Politechniki, którą określono jako „skarpę". Uczestnicy wskazali, że choć potencjalnie generuje one problemy techniczne, to przy dobrych rozwiązaniach projektowych można przekuć je w zalety tworząc atrakcyjną przestrzeń publiczną.

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

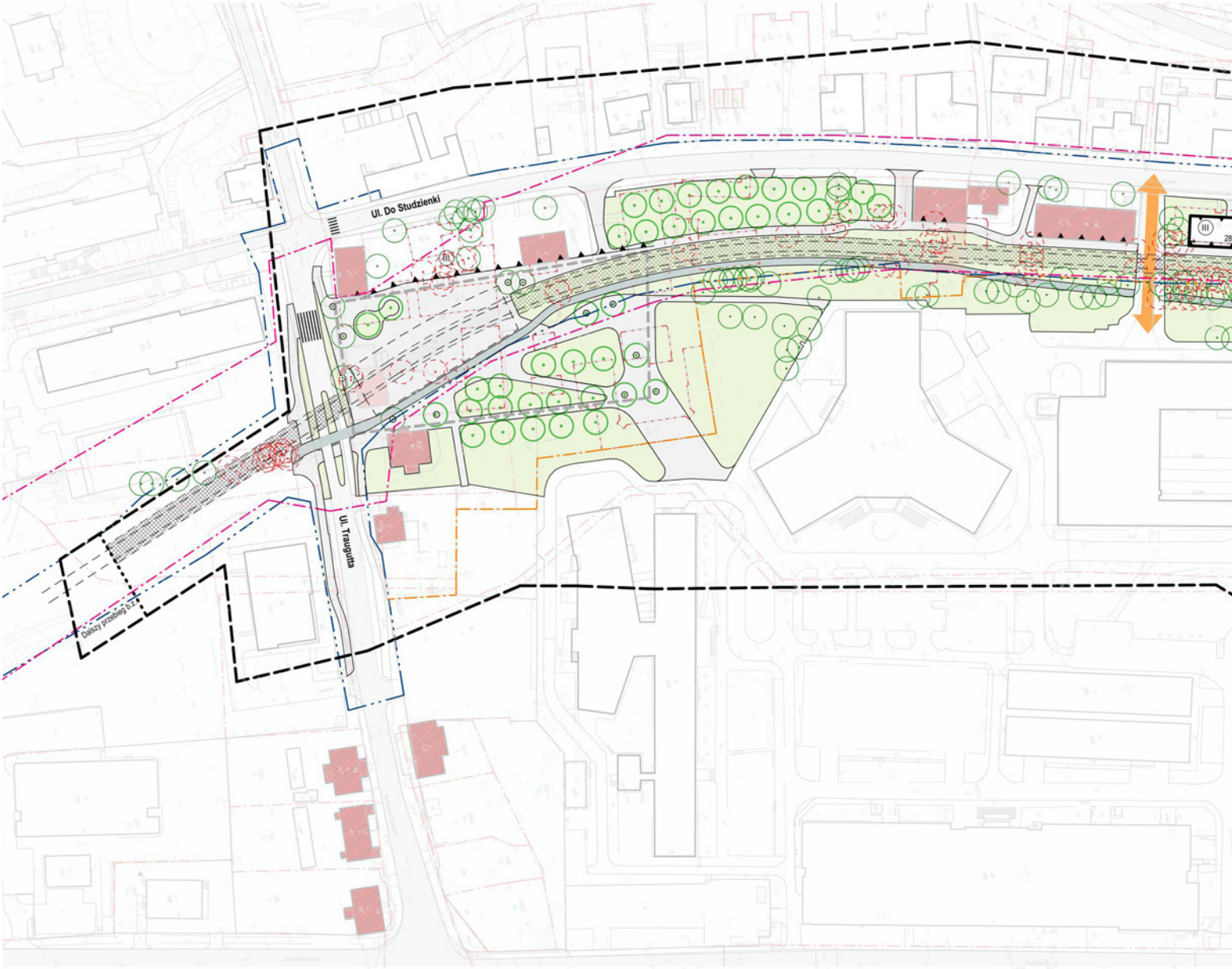
Dla uczestników warsztatów ważny był aspekt likwidacji barier wejścia na teren Politechniki Gdańskiej. Mieszkańcy nie widzieli potrzeby tworzenia barier odgradzających linię tramwajową. Poza obszarem opracowania dla uczestników bardzo istotne było wykreowanie przejścia i połączenia ze schodami prowadzącymi w kierunku lasu (parku leśnego Jaśkowej Doliny), które znajdują się przy kompleksie budynków administracji wojskowej (ciąg pieszy łączący posesje Do Studzienki 37 i 39).

Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?

Grupa uczestników zaproponowała przeznaczenie odcinka od Traugutta do wysokości budynku Politechniki (potocznie zwanego ETI) pod zieleń i funkcje rekreacyjne. Wszyscy byli zgodni co do zasadności wprowadzania zieleni wysokiej w możliwie szerokim zakresie, podkreślając jednak kwestie bezpieczeństwa w odniesieniu do m.in. starych topól, które wymagałyby wymiany na trwalszą odmianę drzew lub intensywnych działań pielęgnacyjnych. Podniesiono również temat estetyki oraz stylistyki przestrzeni publicznej. Postulowano wytworzenie pewnego wyróżnienia w przestrzeni stylistyki związanej z Politechniką w kontraście do przestrzeni miejskich. Z pojawiających się bardziej odważnych pomysłów uczestników, wartym wspomnienia jest pomysł odkrycia Potoku Królewskiego obok przebiegu linii tramwajowej oraz stworzenie przejścia na wzór High Line Park z Nowego Jorku (park liniowy utworzony w śladzie nieczynnej linii kolejowej). Kładka łączyłaby teren uczelni z ul. Do Studzienki, uwzględniając występujące naturalnie różnice w terenie.

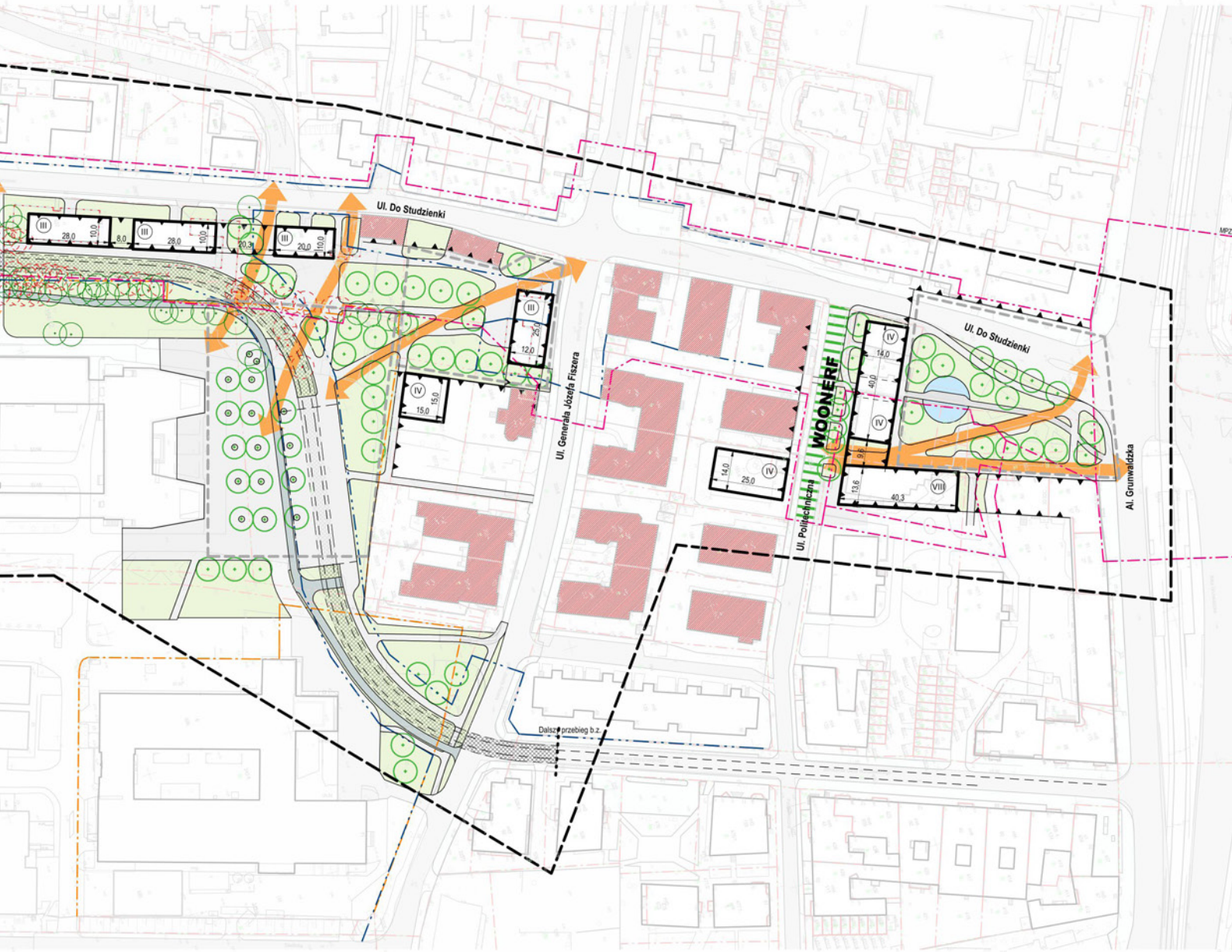
Jakie funkcje powinna pełnić zabudowa pomiędzy ul. Do Studzienki a linią tramwajową?

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



Wnioski z pracy grupowej opracowano po zakończeniu warsztatów
oraz zaprezentowano i opublikowano w formie niniejszego rysunku

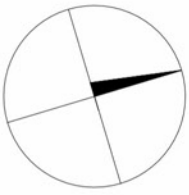
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa B "Generałów"

Legenda:

- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Obrys projekowanych placy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne do wyburzenia
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy
- Linie powiązań
- Drzewo istniejące (109 sztuk)
- Drzewo do przesadzenia (78 sztuk)
- Drzewo do nasadzenia (120 sztuk)



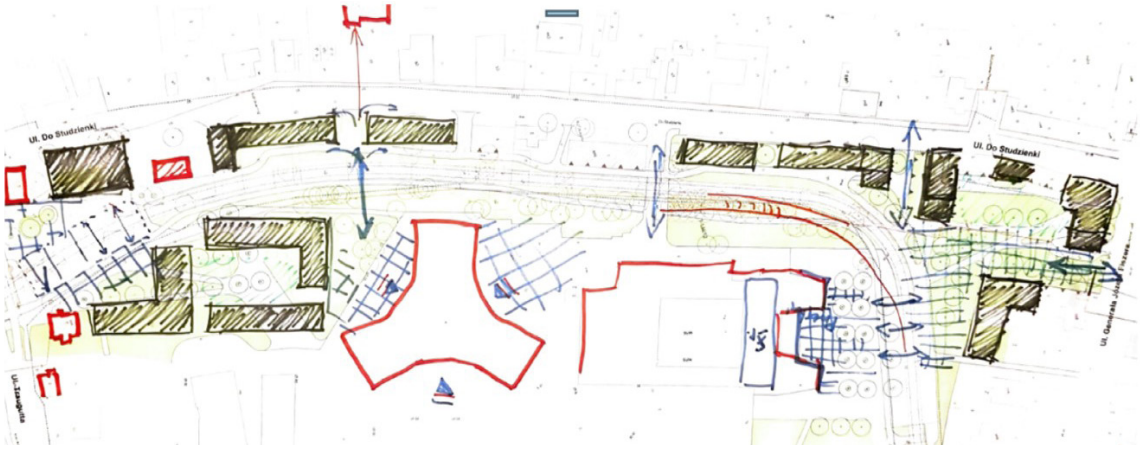
Grupa C „Zielonych” – wnioski z pracy grupowej

Gdzie powinniśmy wprowadzić zabudowę? Jaka powinna być jej intensywność.

Grupa C „Zielonych” zastanawiając się nad przestrzenią pomiędzy projektowanym placem Fiszera, a placem Traugutta zgodnie podkreślała konieczność wprowadzenia intensywnej zabudowy wielkomiejskiej, niezbędnej do wykreowania przestrzeni publicznych. Jej wysokość powinna pozostawać w korelacji z północno-zachodnią pierzeją ulicy Do Studzienki. Zabudowa w tym rejonie powinna mieć charakter pierzejowy. Zbliżając się do placu Traugutta intensywność powinna się stopniowo zmniejszać w nawiązaniu do luźnej zabudowy w typie willowym dominującej w tej części ulicy Do Studzienki. Partery zabudowy powinny mieścić usługi dostępne dla korzystających z przestrzeni publicznych. Z uwagi na różnicę poziomów w terenie, możliwe jest wygospodarowania w niektórych miejscach dwóch poziomów: „zero” i „plus zero” od strony ul. Do Studzienki oraz „minus zero” od strony torowiska. Zabudowa powinna być zróżnicowana w rytmie pionowym i poziomym, unikając zarazem efektu „leżącego wieżowca”. Wskazano, że przyjazne przestrzenie publiczne wytwarzają się tam, gdzie architektura jest zróżnicowania, a jednocześnie rytmiczna. Wysokość budynków nie powinna przekraczać 4 kondygnacji, włączając wysokie, usługowe przyziemia.

Jak kształtować powiązania? Gdzie lokalizować przejścia? Jak zapewnić bezpieczeństwo?

Podkreślono konieczność poszerzenia chodnika od strony południowej nowej pierzei ul. Do Studzienki. Stwierdzono że miejsca postojowe wymagają szczegółowego rozwiązania projektowego z wyłączeniem parkingów terenowych jako formy niepożądanej. Podkreślano przyjazny charakter tramwaju i brak potrzeby jego wygradzania. Jako wzory sposobu zagospodarowania pasa ruchu dla tramwaju wskazano realizacje z centrów Katowic i Grudziądza oraz Aleksanderplatz w Berlinie. Postulowano powiązanie i przestrzeni publicznych funkcjonujących przy budynkach PG z nowo projektowanymi wzdłuż trasy tramwaju oraz wykorzystanie i kontynuację istniejących powiązań w postaci ciągów pieszych i jezdnych poprzecznych względem ul. Do Studzienki. Mieszkańcy wyrażali nadzieję, że Politechnika Gdańska otworzy się „siłą rozpędu” przestrzeni publicznych i usług zlokalizowanych w pierzei nowej ulicy Do Studzienki.



Koncepcja ukształtowania przestrzeni wykonana w trakcie prac grupy C



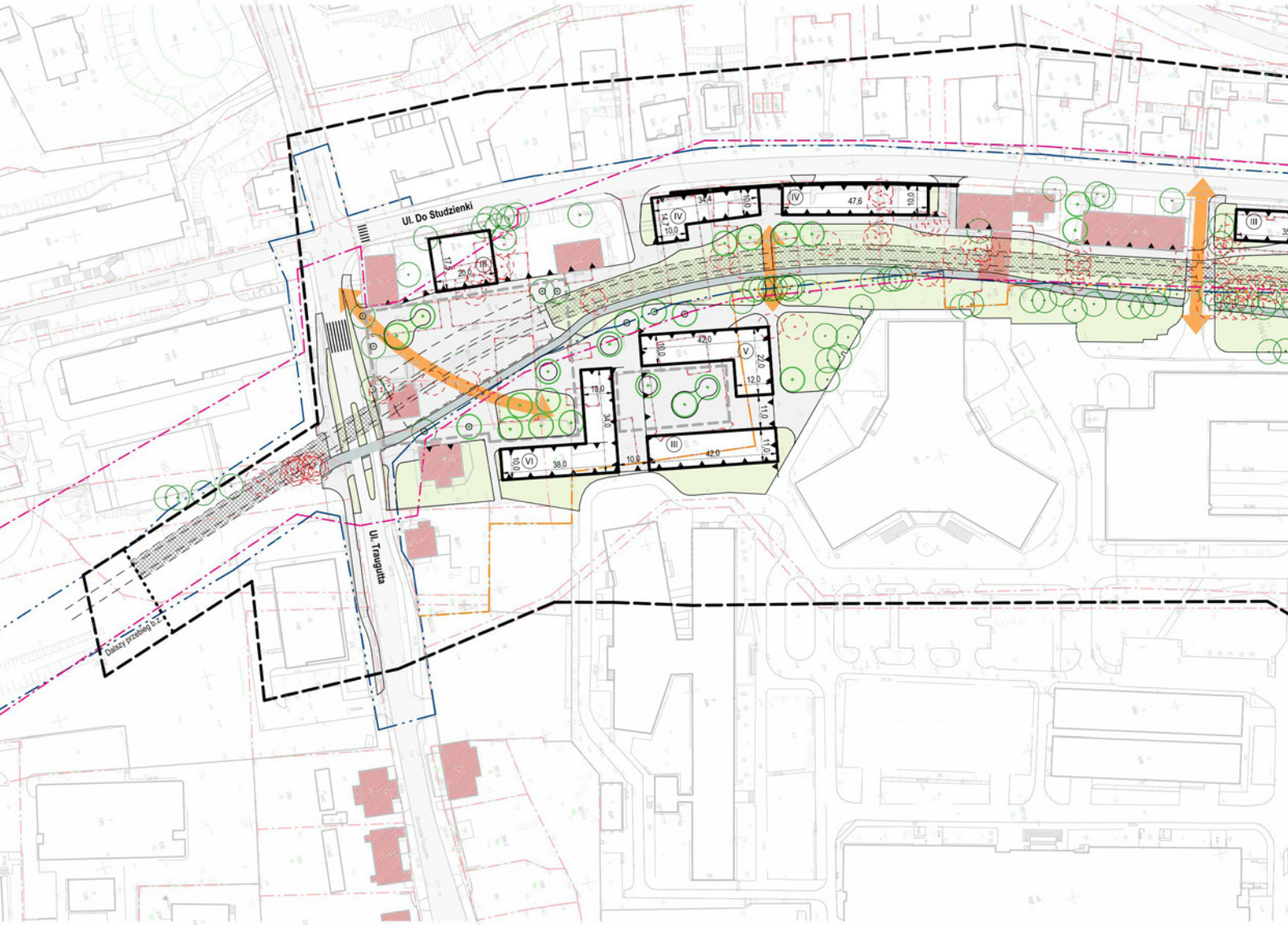
Zaplecze budynku Do Studzienki 18/20 - obecna elewacja tylna zwrócona do projektowanego ciągu pieszo-rowerowego towarzyszącego linii tramwajowej stanie się elewacją frontową, fot. Wojciech Chmielewski

Gdzie ulokować główne przestrzenie publiczne? Jaki powinny mieć charakter?

Przestrzenie publiczne powinny mieć charakter ciągły, zacierający podziały własnościowe. Przestrzenie wokół budynków PG, powinny w naturalny sposób łączyć się z teremnem pomiędzy tramwajem a nową pierzeją. Przestrzenie publiczne powinny się składać z ciągu placów, placyków, ogródków, przystanków, usług wychodzących z wnętrz na ulice. Funkcje placów powinny być dostosowane do potrzeb użytkowników. Na placach może znaleźć się zabudowa pawilonowa. Podkreślano konieczność urządzenia placów, nie pozostawiania otwartych płaskich „płytowisk". Różnicę poziomów terenu pomiędzy torowiskiem a ulicą Do Studzienki ponownie wskazano jako potencjał do wykorzystania. Przestrzenie publiczne powinny być ciągiem, układem, a nie oderwanymi od siebie fragmentami.

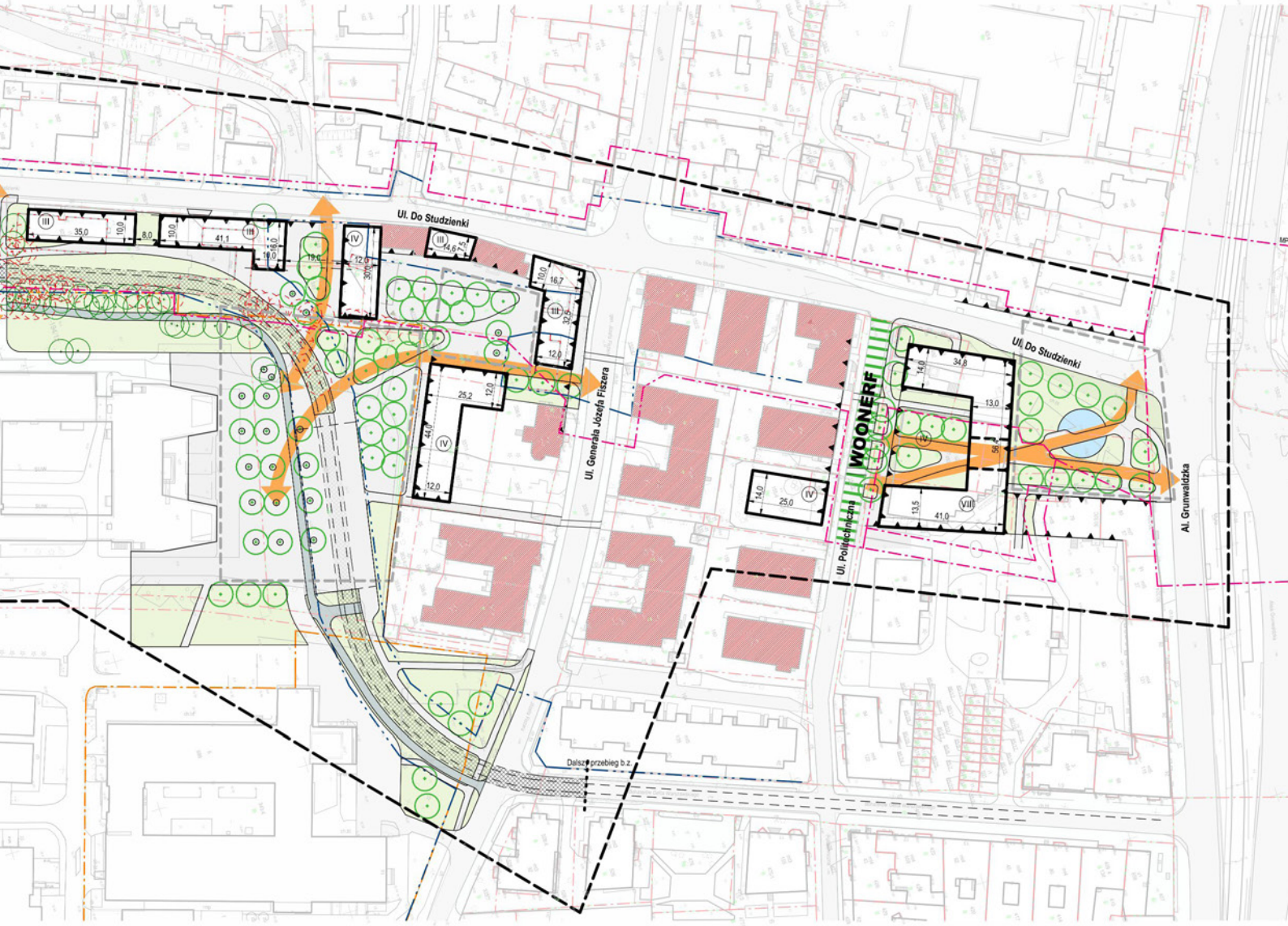
Jakie funkcje powinna pełnić zabudowa pomiędzy ul. Do Studzienki a linią tramwajową?

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



Wnioski z pracy grupowej opracowano po zakończeniu warsztatów
oraz zaprezentowano i opublikowano w formie niniejszego rysunku

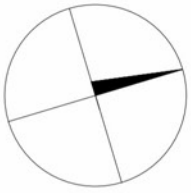
zespół projektowy: prof. Piotr Lorens, arch. Paweł Mrozek, arch. Stanisław Szabłowski



Powarsztatowe opracowanie koncepcji zagospodarowania terenu - grupa C "Zielonych"

Legenda:

- Granice opracowania
- Zakres inwestycji przyjęty w zgłoszonej decyzji środowiskowej
- Granice własności
- Granice MPZP nr 0808 z podziałem na strefy
- Obrys projekowanych placy
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne
- Istniejąca zabudowa wartościowa ze względu na walory zabytkowe lub kompozycyjne do wyburzenia
- Pozostałe budynki istniejące
- Projektowany przebieg torów tramwajowych
- Projektowana droga rowerowa
- Istniejące chodniki
- Projektowane chodniki
- Projektowane chodniki
- Obszary możliwej lokalizacji zabudowy
- Obrysy możliwej lokalizacji zabudowy
- Tereny zieleni projektowanej
- Istniejący układ drogowy
- Linie powiązań
- Drzewo istniejące (109 sztuk)
- Drzewo do przesadzenia (78 sztuk)
- Drzewo do nasadzenia (139 sztuk)





Dziedziniec budynku Centrum Nanotechnologii B Politechniki Gdańskiej przy ul. Siedlickiej,
fot. Krzysztof Krzempek, CC SA3.0, źródło: commons.wikimedia.org

5 Podsumowanie procesu partycypacyjnego

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

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

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

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

   Drugi postulat wydaje się wynikać z pierwszego. W trakcie warsztatów podkreślano potencjał, jaki drzemie w bliskości kampusu Politechniki Gdańskiej. Podkreślano, że naturalnymi i głównymi użytkownikami projektowanych przestrzeni publicznych będą studenci i pracownicy PG oraz mieszkańcy. Aby przestrzenie te były funkcjonalne, muszą być dostępne, zadbane i wypełnione różnorodnymi usługami, przede wszystkim w parterach. Będą one ożywiały omawiane przestrzenie i kreowały miejskość łącząc grupy osób o różnym doświadczeniu i zamożności.

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

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

4. Wprowadzanie dużej ilości zieleni.

Na każdym etapie prac podkreślano potrzebę aranżacji przestrzeni tworzonych w oparciu o zieleń, stworzenia zielonych wnętrz. W projektach pojawiały się przede wszystkim szpalery drzew, dające cień, lub tworzące naturalny ekran akustyczny. Innym razem były to przestrzenie do odpoczynku i rekreacji. Zachęcano do budowania zielonych torowisk, a w przypadku potrzeby budowy bariery ze względów bezpieczeństwa powinno się ją wykonać z mądrym użyciem roślin.

5. Współdzielona przestrzeń z priorytetem pieszych

Prace dotyczyły miejsc o nasilonym ruchu, głównie placów przenikających się z linią tramwajową. Rodziło to dyskusje dotyczące pierwszeństwa, bezpieczeństwa, w tym obecności barier lub ich braku. Najczęstszym wnioskiem była propozycja budowy przestrzeni, w tym przystanków tramwajowych, z miejscami dostosowanymi do swobodnego przekraczania przez pieszych. Komfort i bezpieczeństwo pieszego jako najwrażliwszego i jednocześnie najliczniejszego użytkownika analizowanych przestrzeni zostały uznane za priorytet. Jednocześnie wiele dyskusji dotyczyło współdzielenia przestrzeni przez pieszych, rowerzystów, tramwaj i samochody. Często zwracano uwagę na konieczność promocji ruchu pieszego. Podkreślano potrzebę tworzenia bezpiecznych i wygodnych chodników, zadaszonych pasaży (przejść bramowych, portyków) o wysokim standardzie wyposażenia i wykończenia.



Detal skrzydła rzeźbionych drzwi budynku przy ul. Do Studzienki 11,
fot. Wojciech Chmielewski



Budynek przy ul. Politechnicznej 9 (d. adres Politechniczna 9/Do Studzienki 4),
na dalszym planie, po prawej budynki przy ul. Do Studzienki 6 i 8, fot. Grzegorz Sobczyk

6 Załączniki

6.1. Odpowiedzi na pytania zadane podczas spotkań i warsztatów

Pytanie 1

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

Z oceny przeprowadzonej przez Miejskiego Konserwatora Zabytków wynika, że budynki te mają dużą wartość historyczną i artystyczną. Z tego powodu należy uchronić je przed zniszczeniem lub rozbiórką.

Uzupełnienie Biuro Architekta Miasta, Miejski Konserwator Zabytków

Budynki przy ulicy Do Studzienki nr 6 i 8 nie są objęte prawną ochroną konserwatorską, nie zostały bowiem ujęte ani w rejestrze zabytków, ani w gminnej ewidencji zabytków. Omawiane budynki nie są również chronione zapisami aktualnie obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Budynek znajdujący się przy ul. Politechnicznej 9 (omyłkowo identyfikowany także jako Do Studzienki 4 – na historycznych planach funkcjonują oba adresy). jest natomiast ujęty w gminnej ewidencji zabytków i jako jedyny w tym sąsiedztwie posiada ochronę konserwatorską.

Pytanie 2

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

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

Pytanie 3

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

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

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

Dialog społeczny prowadzony przez BAM z mieszkańcami nie ma oficjalnego statusu konsultacji społecznych. Jest to inicjatywa podejmowana w ramach zadań własnych Biura tj. „wyznaczanie warunków, ram i wytycznych dla realizacji przedsięwzięć zmierzających do zapewnienia harmonijnego rozwoju architektury przestrzeni miejskiej; inicjowanie dialogu i poszukiwanie najlepszych rozwiązań dla obszarów konfliktowych/strategicznych w zakresie zagospodarowania przestrzeni miejskiej" przed formalnym podjęciem prac nad zmianami w planach miejscowych, które ustawowo podlegają konsultacjom społecznym.

Pytanie 4

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

Zakres opracowania obejmuje plac przed DH Jantar, okolice posesji Do Studzienki 2 [miejsce po wyburzonej w 2014 kamienicy Beyerów – obecnie parking dzierżawiony przez właścicieli domu handlowego] oraz potencjalną nową zabudowę w miejscu DH Jantar. Przyszłość DH Jantar jest do rozstrzygnięcia na późniejszym etapie. Możliwe jest zarówno utrzymanie zabudowy w obecnym obrysie (na obecnej działce) jak i zmiany w tym zakresie.

Pytanie 5

Który budynek na ul. Do Studzienki jest najcenniejszy? Czy uwzględniony jest fakt, że jeden z budynków został zburzony i odbudowany w innej formie?

Uzupełnienie Miejskiego Konserwatora Zabytków

Najcenniejszymi obiektami znajdującym się w najbliższej okolicy ul. Do Studzienki są: siedemnastowieczny Dwór Królewskiej Doliny (ul. Do Studzienki 36 – obecna forma pochodzi z okresu po 1813) i osiemnastowieczny zespół dworsko-parkowy Studzienka (także: Zielony Dwór, *św. Zdrój*, ul. Romualda Traugutta 94). To najstarsze i najcenniejsze budynki w tym

rejonie, o dużym znaczeniu dla lokalnego dziedzictwa kulturowego, wpisane ponadto w historyczne układy zieleni z zachowanym starodrzewem. Okazów wiekowych drzew, zwłaszcza lip i kasztanowców nie brakuje też przy samej ul. Do Studzienki, a także przy ul. Traugutta i Sobieskiego.



Dwór w Królewskiej Dolinie (obecnie przedszkole) z pocz. XIX w., ul. Do Studzienki 36, nr rej. zabytków 768
fot. Wojciech Chmielewski



Kamienica czynszowa z pocz. XX w. przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 4, nr rej. zabytków 1906
fot. Grzegorz Sobczyk

Spośród obiektów rejestrowych warto wymienić także narożny budynek na skrzyżowaniu ulic Bohaterów Getta i Politechnicznej. Autorami tej okazałej kamienicy [Bohaterów Getta Warszawskiego 4] ukończonej pod koniec 1907 byli wybitni gdańscy architekci R. Walther Marks i Bruno Bahr. Drugim obiektem z początku XX w. wpisanym do rejestru zabytków jest kamienica przy gen. Józefa Fiszera 8 [jest to połowa symetrycznego założenia Fiszera 7-8]. Wiele innych budynków znajdujących się przy ul. Do Studzienki, Bohaterów Getta Warszawskiego, czy Fiszera pochodzących z tego okresu wartych jest zachowania. Dotyczy to także przykładów międzywojennego (Do Studzienki 18/20) i powojennego modernizmu (obiekty PG i PAN). Z tego powodu już na etapie koncepcji trasy GPW Biuro Architekta Miasta wykonało waloryzację obiektów, które kolidowały z inwestycją. Dzięki temu udało się przesunąć *ślad* projektowanej trasy i zminimalizować ingerencje w istniejącą zabudowę. Przykłady rozbiórek lub odbudowy pojedynczych budynków, niezależnie od ich jakości i formy nie miały wpływu na waloryzację, ani na wybrany przebieg projektowanej trasy.



Dom wielorodzinny z pocz. XX w. przy ul. gen. Fiszera 8, nr rej. zabytków 1897
fot. Grzegorz Sobczyk

Pytanie 6

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

Kolizja z zabytkowymi budynkami wartymi zachowania, kwestie techniczne, organizacja ruchu.

Uzupełnienie Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM)

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

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



Kontrowersyjny fragment Trasy GP-W, czyli miejsce włączenia torowiska tramwajowego w al. Grunwaldzką przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, źródło: materiały prasowe BPBK

Pytanie 7

Czy można przygotować pełną i rzeczywistą wizualizację trasy GPW w okolicy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego oraz analizę planowanego w tym obszarze ruchu tj. wraz z wpięciem się tramwaju w al. Grunwaldzką oraz oszacowaniem kosztów? Wnioskujemy o przeprowadzanie konsultacji dot. przebiegu trasy tramwajowej.

Spróbujemy opracować wizualizację przebiegu przez ulicę BGW wraz z samochodami i wizerunkiem domów. Nie jest pewne czy uda się to zrealizować do końca obecnie zaplanowanych spotkań czy w nowym procesie. Wszystkie koszty można oszacować dopiero po finalizacji dokumentacji projektowej, która nadal jest w opracowaniu. Dodatkowy proces konsultacyjny dotyczący przebiegu trasy GWP nie jest obecnie planowany.

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

Wizualizacja, o którą wnioskowali mieszkańcy została opracowana i opublikowana w portalu informacyjnycm miasta Gdańska: https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Nowa-linia-tramwajowa-i-nowe-przestrzenie-publiczne-WIZUALIZACJE,a,230291





Miejsce włączenia torowiska tramwajowego w al. Grunwaldzką przez ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, u dołu propozycja uzupełnienia zabudowy narożnika nową kubaturą - fragment animacji, opr. Paweł Mrozek







Przebieg linii tramwajowej GP-W w ul. Bohaterów Getta Warszawskiego, u góry propozycja uzupełnienia zabudowy w miejscu obecnych garaży nową kubaturą - fragment animacji, opr. Paweł Mrozek

Pytanie 8

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

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

Uzupełnienie wykonawcy wizualizacji

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

Pytanie 9

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

Projektowana inia tramwajowa ma za zadanie wpiąć się w aleję Grunwaldzką i nie ma obecnie w planach realizacji połączenia z placem Komorowskiego.

Uzupełnienie Zarządu Transportu Miejskiego

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



Ul. Klonowa - tu planowany jest łącznik tramwajowy - widok w kierunku dworca kolejowego Gdańsk Wrzeszcz; ulice zaprojektowano jako ciąg pieszy w ramach Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej, fot. materiały prasowe DRMG

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

[Połączenie tramwajowe do dworca we Wrzeszczu przez ul. Klonową to część opisanej wyżej koncepcji Alter Polis z 2015. Prace nad przyszłym kształtem tej ulicy toczą się w oparciu o wyniki rozstrzygniętego w 2022 konkursu architektoniczno-urbanistycznego, o którego przeprowadzenie wnioskowała Rada Dzielnicy Wrzeszcz Górny.]

Pytanie 10

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

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

Pytanie 11

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

Granice są zdefiniowane zakresem planu miejscowego 0808. Zgodnie z intencją Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny (RDWG) dążymy do realizacji tego planu w skali minimum tj. zachowania jak największej liczby wartościowych budynków, opracowania propozycji ukształtowania nowych przestrzeni publicznych i w dalszej kolejności przeprowadzenia zmiany planu miejscowego oraz studium (SUiKZP miasta Gdańska). Zakres wynika z uchwały RDWG. Dodatkowo wspomniany fragment ul. Bohaterów Getta Warszawskiego jest ograniczony kwestiami



Wyjazd trasy tramwajowej w ul. Bohaterów Getta w kierunku ulicy (i projektowanego placu) Fiszera, fragment animacji, opracowanie: Paweł Mrozek

własnościowymi. Obecnie proponowany zakres dotyczy w głównej mierze terenów przy ul. Do Studzienki, które stanowią własność gminy.

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

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

Pytanie 12

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

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

Pytanie 13

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

Kanclerz Politechniki Gdańskiej

Teren Politechniki jest obecnie zamykany o godzinie 22 z uwagi na kwestie bezpieczeństwa. Realizujemy nowe inwestycje, podnosimy jakość zieleni oraz tworzymy nowe przestrzenie



Brama terenu Instytutu Maszyn Przepływowych PAN od strony ul. Fiszera, po prawej budynek Fiszera 13A/13B
fot. Wojciech Chmielewski

dostępne dla mieszkańców. Deklarujemy aktywnie uczestnictwo w procesie konsultacyjnym oraz współpracę przy realizacji.

Pytanie 14

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

Nie ograniczymy. Zaproponowany zakres procesu partycypacyjnego objął całość ulicy Do Studzienki właśnie po to, aby opracować wszystkie przestrzenie publiczne wokół planowanych przystanków tramwajowych. Równolegle trwają prace projektowe, które mają na celu zachowanie jak największej części obecnego drzewostanu przy planowanej budowie trasy tramwajowej. Pozostałe elementy podnoszone w pytaniach są również przedmiotem tego procesu.

Uzupełnienie eksperckie

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

Pytanie 15

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

Uzupełnienie Miejskiego Konserwatora Zabytków

Na mapie na przedstawionej prezentacji na czerwono oznaczono obiekty wartościowe przeznaczone do zachowania. Wśród nich są obiekty już objęte ochroną konserwatorska jak i te które w wyniku wyżej wymienionej waloryzacji zaproponowano do objęcia ochroną w ramach rejestru zabytków lub gminnej ewidencji zabytków.

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

Gdańskie Nieruchomości nie mają obecnie w planach inwestycyjnych remontów przedmiotowych budynków, niemniej ten stan rzeczy może ulec zmianie w wyniku decyzji jakie mogą zostać podjęte w związku z rezultatami tego procesu partycypacyjnego.



Wykwaterowany budynek przy ul. Traugutta 72 - własność Politechniki Gdańskiej, fot. Wojciech Chmielewski



Wykwaterowany budynek przy ul. Do Studzienki 30 - własność gminy, fot. Wojciech Chmielewski

Pytanie 16

Czy jeżeli wypracujemy przestrzeń otwartą, to możemy liczyć na to, że teren PG nie będzie oddzielony płotem od ulicy Fiszera?

Kanclerz Politechniki Gdańskiej

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

Pytanie 17

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

Uzupełnienie Miejskiego Inżyniera Ruchu

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

Uzupełnienie eksperckie

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

Pytanie 18

Czy możliwe jest odsłonięcie Potoku Królewskiego?

W ramach prowadzonych obecnie prac projektowych związanych z tramwajem nie planuje się odkrycia koryta potoku Królewskiego.



Królewska Dolina - Potok Królewski w naturalnym korycie, fot. Wojciech Chmielewski

Uzupełnienie eksperckie

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

Pytanie 19

Czy filmik z wizualizacją może zostać opublikowany?

Tak. Film z wizualizacją jest opublikowany i dostępny w artykule: https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Start-warsztatow-Do-Studzienki-Nowe-Przestrzenie-Publiczne,a,228640

Wersja rozszerzona o ulicę Bohaterów Getta Warszawskiego: https://www.gdansk.pl/wiadomosci/Nowa-linia-tramwajowa-i-nowe-przestrzenie-publiczne-WIZUALIZACJE,a,230291

Pytanie 20

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

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

Uzupełnienie Biura Rozwoju Gdańska

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

Pytanie 21

Czy prawdą jest, że celem jest niedoprowadzenie do powstania autostrady miejskiej (4 pasy)? Czy możemy prosić o pewną deklarację, że to, co wypracujemy na konsultacjach doprowadzi do zmiany planów miejscowych i zmiany studium? Czy władze miasta zmienią obecne studium i usuną z planów Nową Politechniczną w tej formie?

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

Pytanie 22

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

Decyzja o wyborze obecnego wariantu przebiegu trasy tramwajowej jest obowiązująca.

Pytanie 23

Czy Brama Królewska [barokowa brama prowadząca do parku w Królewskiej Dolinie], która nie jest w ewidencji zabytków, zostanie przesunięta? Czy Park Doliny Królewskiej zostanie zniszczony lub uszczuplony przez nową trasę tramwajową?

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

Uzupełnienie Biura Architekta Miasta

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

Uzupełnienie eksperckie

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

Pytanie 24

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

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



Królewska Dolina - aleja wjazdowa wraz z barokową bramą, pocz. XX w., źródło: Wrzeszcz na starej fotografii

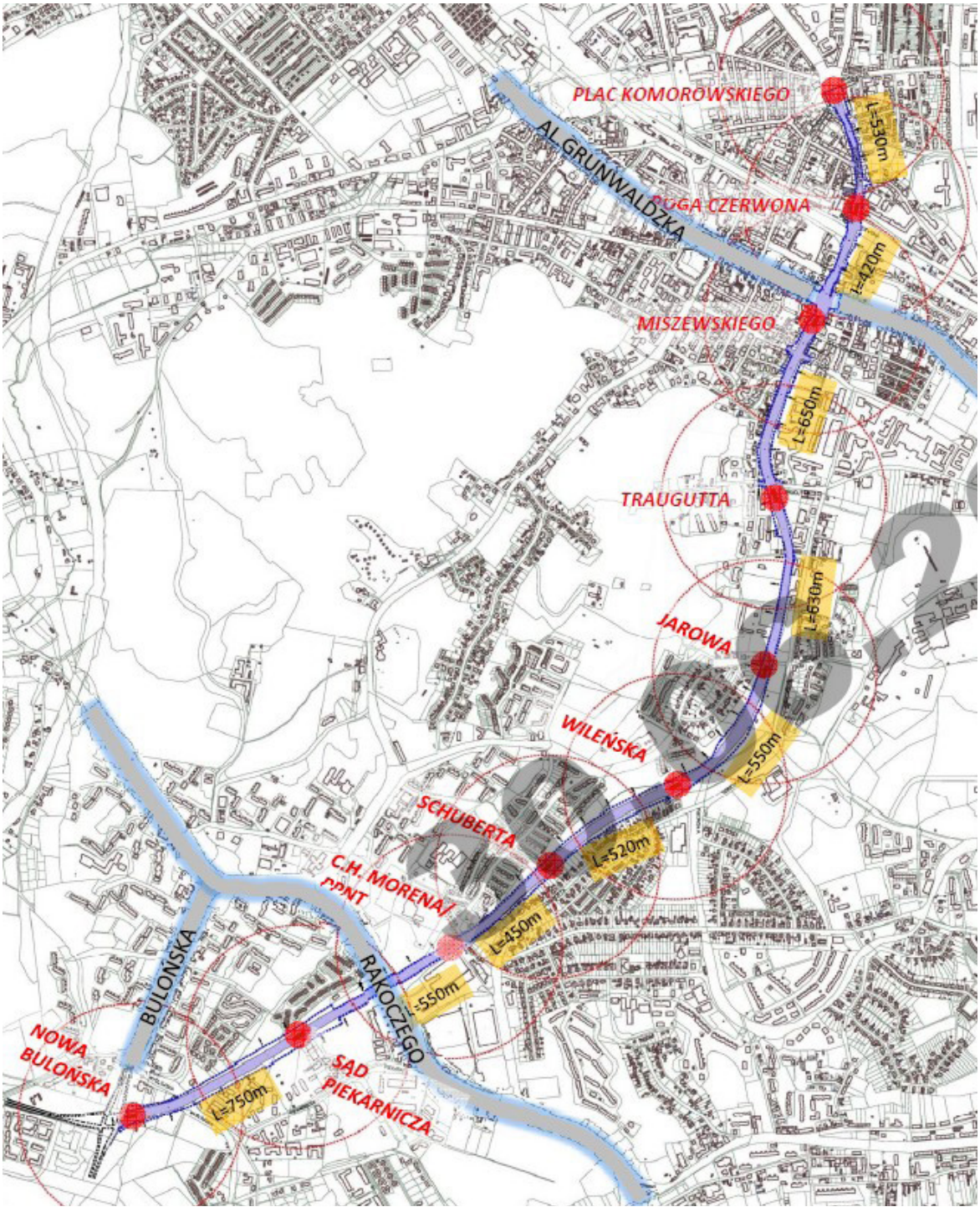


Królewska Dolina - barokowa brama i dom dozorcy, lata 70. XX w., mat. WUOZ, źródło: Dziennik Bałtycki

Pytanie 25

Jaka będzie wysokość przyszłej zabudowy?

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



Pierwotna koncepcja przebiegu trasy Nowej Politechnicznej wraz z przystankami tramwajowymi, fragment prezentacji BRG, 30 czerwca 2014

Pytanie 26

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

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

Pytanie 27

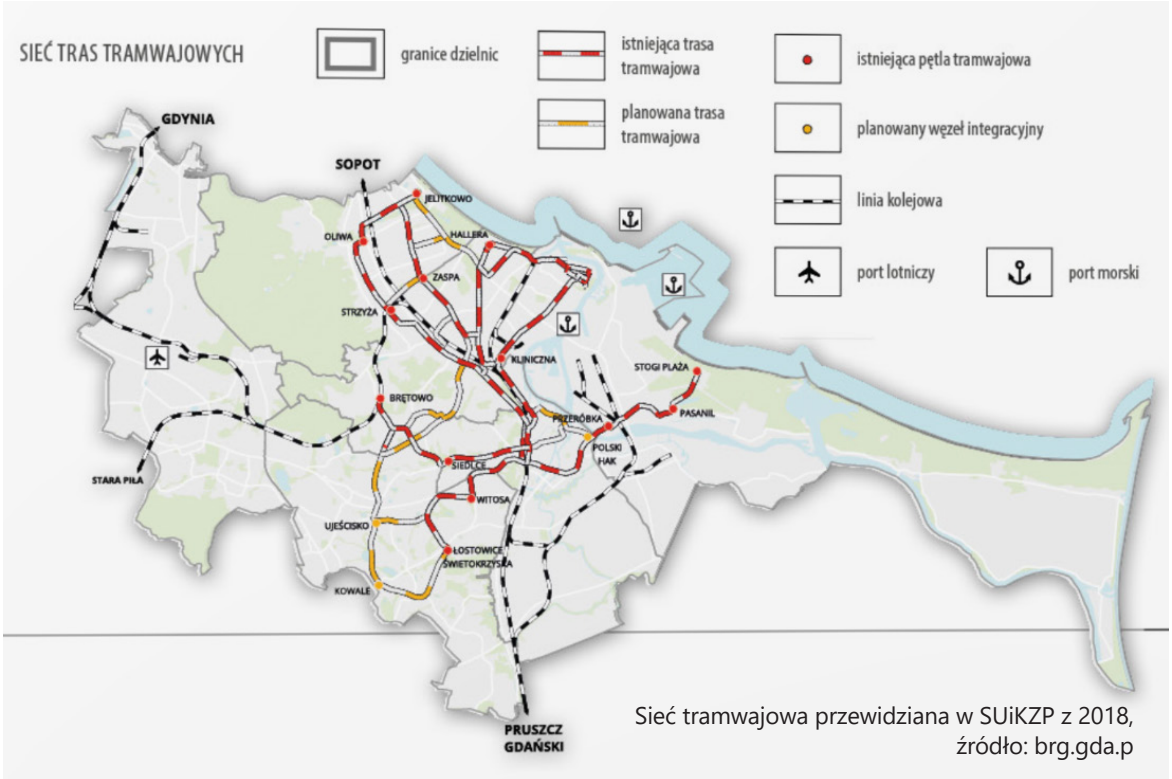
Dla kogo jest realizowana linia GPW? Jakie są prognozy ruchu dla tej linii? Na jakiej podstawie podjęto decyzję o realizacji tej linii tramwajowej?

W dzielnicach południowych Gdańska mieszka obecnie ponad 100 tys. osób. Wraz z powiększaniem się tych dzielnic, coraz bardziej dokuczliwy jest brak bezpośredniego połączenia tramwajowego z obszarem Wrzeszcza oraz Oliwy, gdzie znajduje się większość celów codziennych podróży – szkół i miejsc pracy. Chodzi o połączenie, które jednocześnie omijałoby Hucisko – „wąskie gardło" gdańskiej sieci tramwajowej. Prognozy ruchu wypracowywane parę lat temu są aktualne i przewidują zwiększającą się potrzebę mobilności na trasie Gdańsk Południe <–> Wrzeszcz. Zapotrzebowanie to jest potwierdzone w opiniach mieszkańców dzielnic południowych oraz Piecek-Migowa. Mapa obrazuje stan tras tramwajowych z obowiązującego studium (SUiKZP miasta Gdańska z 2018).

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska:

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

https://www.brg.gda.pl/planowanie-przestrzenne/studium-uwarunkowan-i-kierunkow-zagospodarowania-przestrzennego



Sieć tramwajowa przewidziana w SUiKZP z 2018, źródło: brg.gda.p

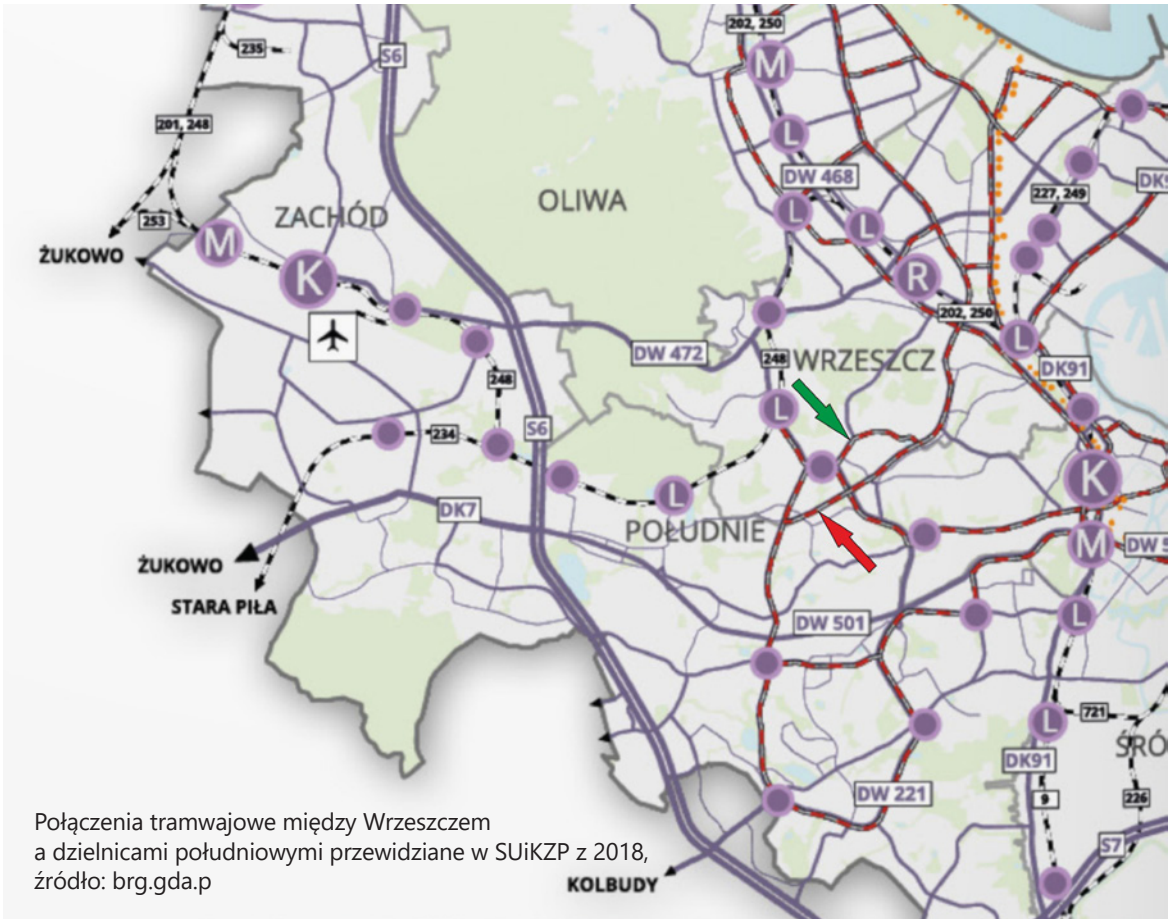
Pytanie 28

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

Półtora roku temu toczyła się dyskusja o zachowanie budynków przy ul. Do Studzienki, co jest możliwe przy przesunięciu przebiegu planowanej trasy tramwajowej. Jeżeli chodzi o funkcję terenu/zabudowy, to jest to jednym z elementów dyskusji – czy zachować funkcję mieszkaniową, czy wprowadzić funkcję usługową? Sytuacja przy ul. Fiszera, gdzie funkcja mieszkaniowa jest możliwa do zachowania, jest inna. Natomiast przy ul. Do Studzienki funkcja mieszkaniowa wydaje się mniej pożądana i wymaga odpowiedzi na pytanie o komfort zamieszkiwania faktycznych mieszkańców tych budynków. Efekt „wysepki", który znamy z al. Grunwaldzkiej jest mocno zaakcentowany z uwagi na szerokości otaczających jezdni. Ulica Do Studzienki będzie miała zupełnie inny charakter, ponieważ pozostanie – tak jak obecnie – dużo węższa i będzie można przez nią swobodnie przejść w prawie każdym miejscu. Liczymy na to, że będzie to ulica miejska.

Uzupełnienie eksperckie

Projektowana trasa tramwajowa wzdłuż terenu Politechniki Gdańskiej planowana jest jako element przestrzeni reprezentacyjnej. Wykorzystane zostaną najnowsze technologie tłumienia drgań i hałasu. Należy do nich także trawiasta zabudowa nawierzchni posiadająca przy tym walory estetyzujące. Zostanie ona zastosowana wszędzie, gdzie będzie to technicznie i funkcjonalnie możliwe.



Połączenia tramwajowe między Wrzeszczem a dzielnicami południowymi przewidziane w SUiKZP z 2018, źródło: brg.gda.p



Zachowana kamienica przy ul. Romualda Traugutta 81 po wykwaterowaniu lokatorów, stan obecny; na dalszym planie Wydział Zarządzania i Ekonomii Politechniki Gdańskiej, fot. Wojciech Chmielewski

6.2. Waloryzacja zabytków architektury

Niniejsze opracowanie przygotowano na podstawie materiałów Biura Architekta Miasta prezentowanych podczas spotkania informacyjnego (Paulina Świercz, Grzegorz Sobczyk 2021), materiałów Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny (Wojciech Chmielewski 2014) oraz danych z rejestru zabytków i gminnej ewidencji zabytków wg stanu na rok 2022 dotyczących obszaru inwestycji komunikacyjnej o przebiegu odpowiadającym wnioskowi o decyzję środowiskową z 2016 złożonemu w oparciu o koncepcję trasy tramwajowej prowadzonej korytarzem określonym w MPZP 0808 jako teren ulicy Do Studzienki oraz w końcowym przebiegu wariantowo, tzn. z włączeniem linii tramwajowej w aleję Grunwaldzką:

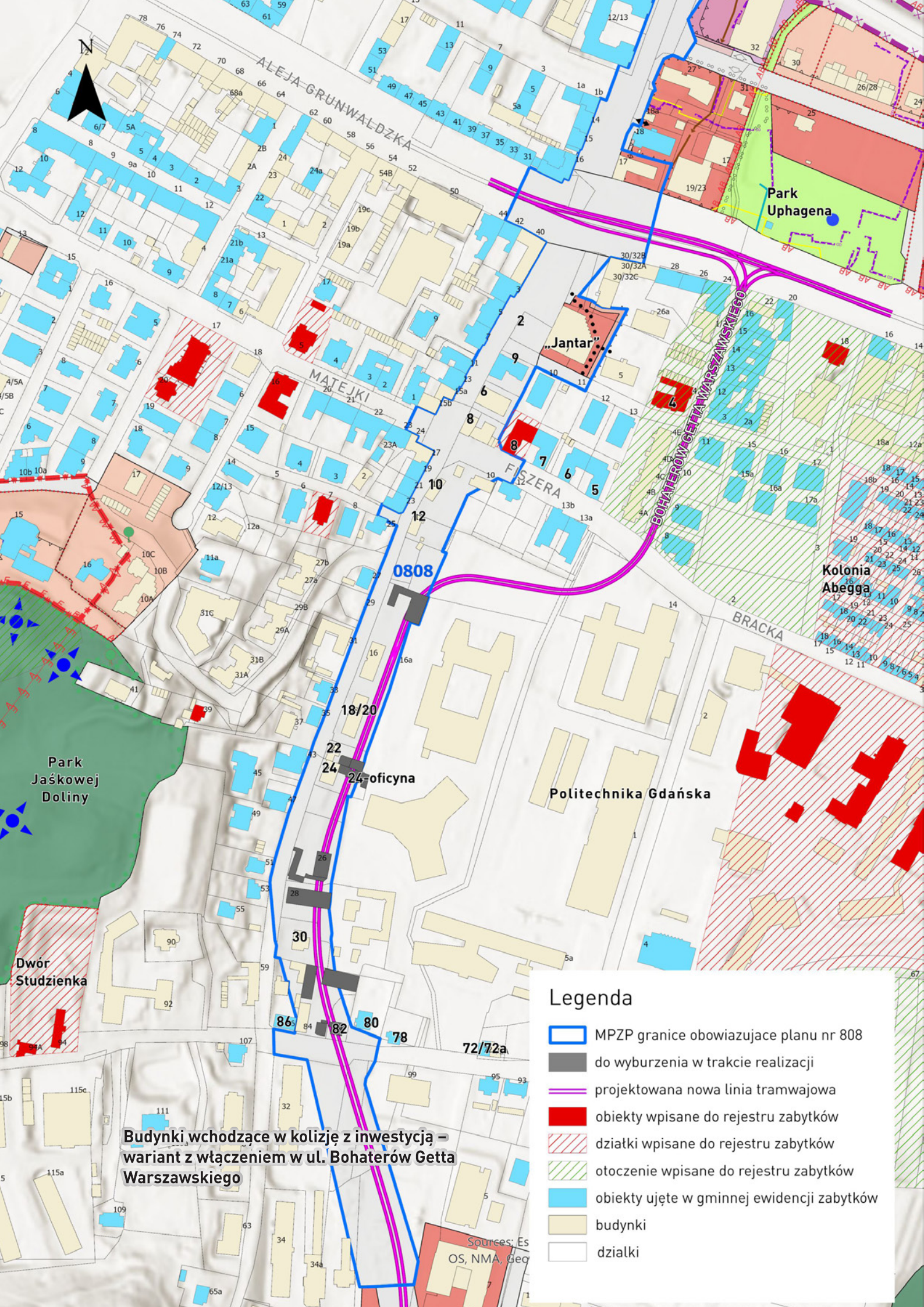
- **wariant I** – rekomendowany – ulicą Bohaterów Getta Warszawskiego, a więc częściowo poza granicami planu miejscowego, tj. z zastosowaniem łącznika na zapleczu ul. Fiszera.
- **wariant II** – w całości w granicach planu – poszerzoną ulicą Do Studzienki.

Podstawowe wnioski dotyczące zidentyfikowanych obiektów:

- Zabudowa w obszarze inwestycji zróżnicowana, w różnej stylistyce i gabarytach.
- W północnej części, w rejonie al. Grunwaldzkiej, ulic Bohaterów Getta Warszawskiego, Fiszera, Politechnicznej, północnej części ulicy Do Studzienki – dominują okazałe kamienice i domy wolnostojące, eklektyczne i secesyjne, część w zwartej zabudowie pierzejowej, część wolnostojąca, z ogrodami i przedogródkami.
- Im bardziej na południe od ulicy Fiszera, tym zabudowa luźniejsza, skromniejsza, w nieregularnym układzie, w mniejszych gabarytach, typowa dla terenów podmiejskich i wiejskich (z wyjątkami).
- MPZP przewiduje ochronę budynków o wartościach kulturowych oraz warunki ich ochrony, lecz nie określa ich lokalizacji. Na rysunku planu brak oznaczeń, do których odnosi się treść karty terenu.



Lokalizacja budynków stanowiących przedmiot analiz, fragment prezentacji BAM, opracowanie: Grzegorz Sobczyk


ALEJA GRUNWALDZKA
MATEJKI
FISZERA
BRACKA
BOHATERÓW GETTA WARSZAWSKIEGO
Park Uphagena
„Jantar"
Kolonia Abegga
Park Jaśkowej Doliny
Dwór Studzienka
Politechnika Gdańska
0808
24 - oficyna
Budynki wchodzące w kolizję z inwestycją – wariant z włączeniem w ul. Bohaterów Getta Warszawskiego
Legenda
MPZP granice obowiazujace planu nr 808
do wyburzenia w trakcie realizacji
projektowana nowa linia tramwajowa
obiekty wpisane do rejestru zabytków
działki wpisane do rejestru zabytków
otoczenie wpisane do rejestru zabytków
obiekty ujęte w gminnej ewidencji zabytków
budynki
dzialki

Budynki wchodzące w kolizję z inwestycją komunikacyjną przewidziane do wyburzenia i nie podlegające ochronie prawnej – wariant z włączeniem w ul. Bohaterów Getta Warszawskiego:

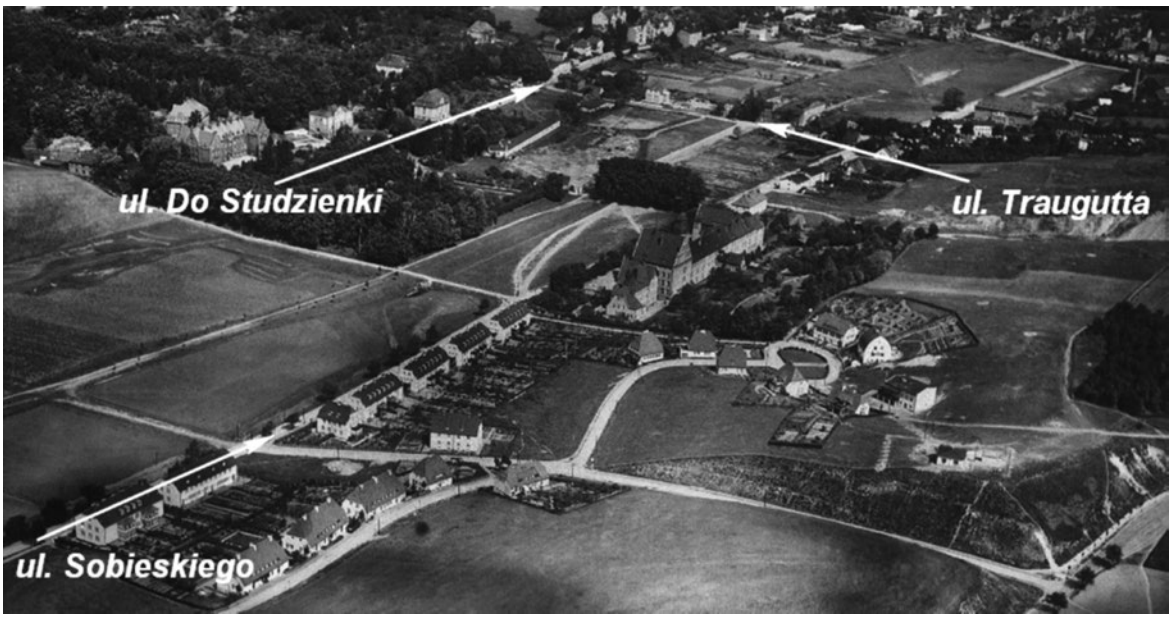
- **Do Studzienki 18/20** (d. 33), budynek wielorodzinny wolnostojący w stylu modernistycznym, około 1930 (po 1933?)

- **Do Studzienki 22** (d. 32), budynek mieszkalny, być może pierwotnie w typie wolnostojącego parterowego domu wiejskiego z wystawką szczytową zachowaną w elewacji podwórzowej, z IV ćw. XIX w., niski barter prawdopodobnie nadbudowany w I ćw. XX w. i zaadaptowany do funkcji usługowej (zachowany relikt reklamy w formie muralu)

- **Do Studzienki 24** (d. 31), budynek wielorodzinny w typie kamienicy w stylu eklektycznym (detal neobarokowy i secesyjny), około 1910 oraz zespół oficyny bocznej (kilka brył), której główny budynek, ze szczytowym ryzalitem mógł powstać jako część wcześniejszego założenia, przed realizacją domu frontowego.

- **Do Studzienki 30**, budynek wielorodzinny wolnostojący w typie tradycyjnego domu wielorodzinnego (indywidualne wejścia do lokali w parterze i na piętrze) z IV ćw. XIX w.

- **Traugutta 82**, budynek jednorodzinny wolnostojący w typie willi miejskiej z około 1930 (po 1933?)



Sytuacja terenu stanowiącego przedmiot analiz, fragment prezentacji BAM, opracowanie: Grzegorz Sobczyk



Wnętrze budynku przy ul. Do Studzienki 18/20,
fot. Wojciech Chmielewski

DO STUDZIENKI 18/20

Obecna forma ochrony: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

- **Charakterystyczny przykład zabudowy mieszkalnej socjalnej z okresu międzywojennego, jedyny tego typu w tym rejonie**
- **Czytelna stylistyka modernistyczna, reprezentatywna dla czasu powstania budynku**
- Duży stopień autentyzmu
- Murowany z cegły, nietynkowany, pokrycie dachu z dachówki zakładkowej
- Dobrze zachowana bryła i rzut – na rzucie wydłużonego prostokąta, prostopadłościenna, 3-kondygnacyjna, z poddaszem, z dachem dwuspadowym, z szerokimi mansardami, biegnącymi niemal przez całą szerokość dachu; w tylnym trakcie częściowo garaże
- Częściowo zachowana kompozycja elewacji – horyzontalna, symetryczna, z głębokimi wnękami przy wejściach do dwóch klatek schodowych; ich dopełnieniem były wnęki logii balkonowych powyżej, obecnie zabudowane oknami; część otworów okiennych przemurowana.
- Wykończenie elewacji cegłą w dwóch kolorach; partia cokołowa z ciemnowiśniowej o nierównym spieku i miejscami nieregularnym układzie (opis poniżej); wyżej wątek z jasnoczerwonej cegły uzupełniony główkami cegły wiśniowej. W fasadzie pod częścią okien i balkonów pasy glazurowanej, dużej cegły w ciemnym kolorze. Gzyms tynkowany.
- **Unikatowe opracowanie elewacji szczytowej i części elewacji podwórzowej - w partii cokołowej wątek o cechach dekoracyjnej mozaiki z cegieł o różnej barwie, fakturze i kształcie**
- Oryginalne drzwi wejściowe i pojedyncze przykłady stolarki okiennej (jedno okno w fasadzie z charakterystycznymi podłużnymi kwaterami). Większość okien wymieniona, bez powtórzenia podziałów historycznych. Zakłóca to częściowo kompozycję elewacji.
- **Unikatowy detal - przy wejściach do klatek schodowych geometryzujące mozaiki z cegieł, przedstawiające gdański Żuraw i kościół mariacki**
- **Oryginalny wystrój klatek schodowych: schody betonowe, ze stopnicami i podstopnicami drewnianymi, z metalową balustradą w formie siatki; okładzina ścian z glazurowanej cegły (jak na elewacji); część korytarzy i podestów z posadzką ceglaną; kilka przykładów oryginalne stolarki drzwiowej.**
- Drobne detale wykończeniowe, np. profilowane drewniane parapety, ryflowana posadzka przy wejściach do klatek; wrota garażowe z okuciami.











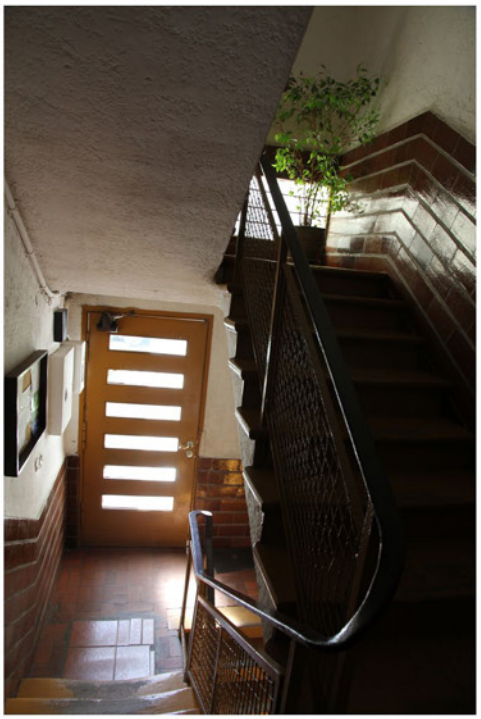
DO STUDZIENKI 18/20

fot. Wojciech Chmielewski (2014), Grzegorz Sobczyk (2021)

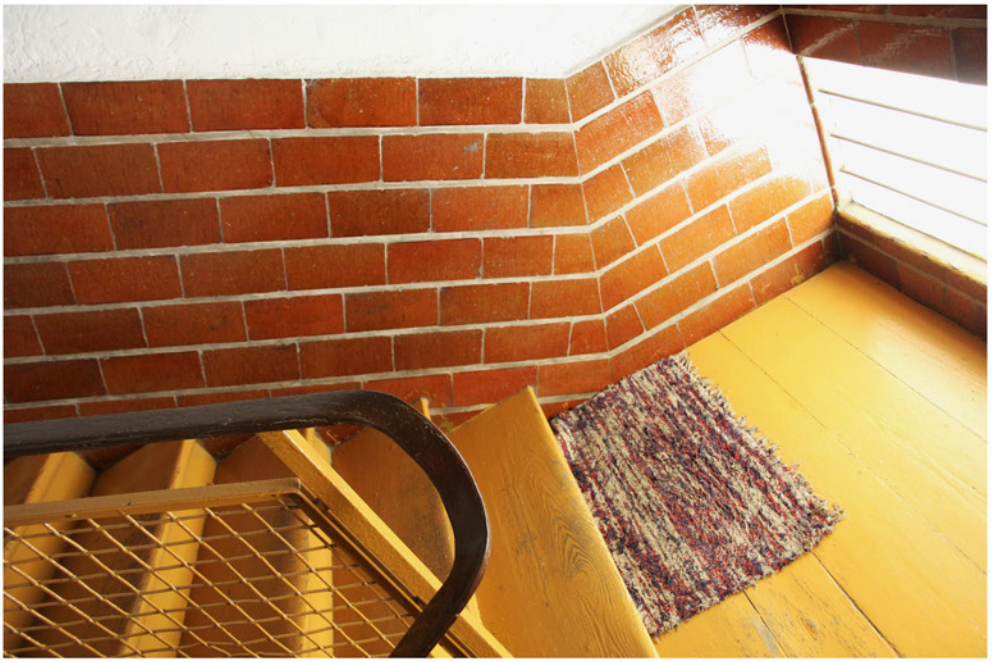


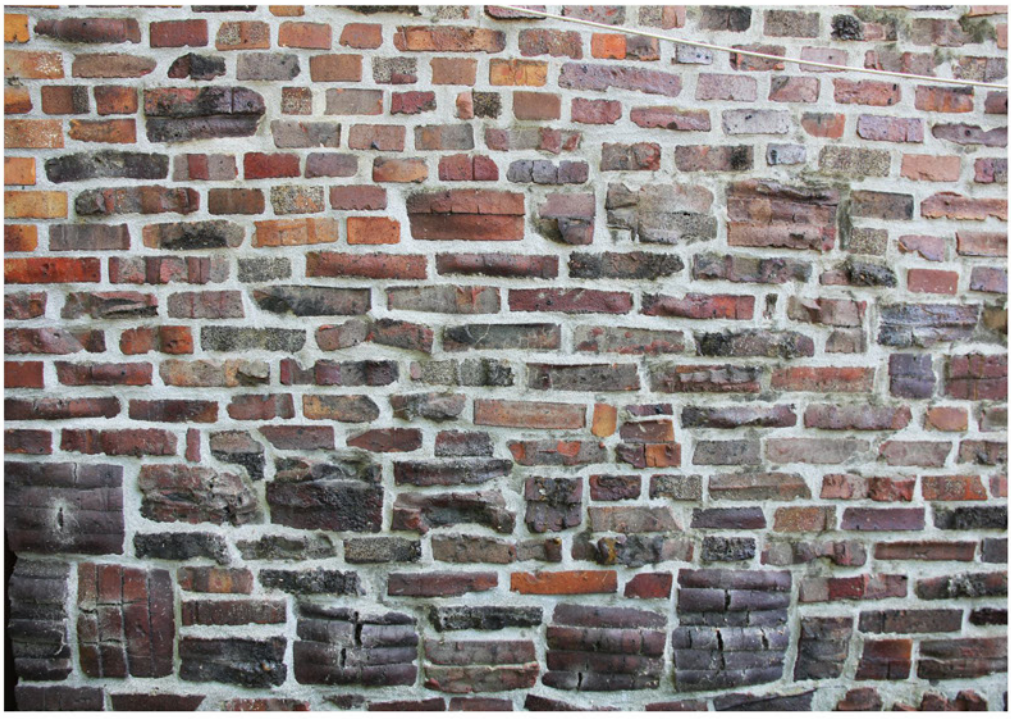














DO STUDZIENKI 22

Obecna forma ochrony: BRAK

Postulowana ochrona: do zinwentaryzowania

- **Typowy przykład skromnej podmiejskiej zabudowy mieszkalnej, bez wyraźnych cech stylowych**
- Murowana, tynkowana, pokrycie dachu z papy
- Zachowana bryła i rzut – na planie prostokąta z tylnym ryzalitem, piętrowa, z niskimi dachami pulpitowym i dwuspadowym
- Kompozycja i detal elewacji – artykulacja ograniczona do profilowanego gzymsu ścianki kolankowej w fasadzie i prostych opasek okiennych; okna prostokątne, różnej wielkości, większe na piętrze;
- Zachowana drewniana, kwaterowa stolarka okienna, w pojedynczych przypadkach wymieniona; drzwi współczesne
- Wnętrze niedostępne

DO STUDZIENKI 24

Obecna forma ochrony: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

- **Przykład kamienicy czynszowej z zabudową oficynową w głębi posesji**
- **Czytelna stylistyka, reprezentatywna dla czasu powstania budynku**
- **Duży stopień autentyzmu**
- Murowany z cegły, tynkowany, pokrycie dachu z dachówki esówki i papy
- Dobrze zachowana bryła i rzut – zwarta, na rzucie prostokąta, 2-piętrowa z podpiwniczeniem i poddaszem, z facjatą i lukarnami, 2-traktowa
- W dużej części zachowana kompozycja elewacji, artykułowana prostokątnymi oknami. Fasada podzielona na cztery części lizenami, zwieńczona gzymsem koronującym oraz zwieńczona falistym szczytem mansardy. Zachowane cztery balkony. Przekształcony parter – usunięto boniowanie i przemurowano witryny;
- Detal architektoniczny czytelny, mimo częściowej destrukcji – boniowane lizeny zakończone secesyjnym motywem okręgów z tenulami; listwowe obramienia okien; ząbkowanie gzymsu koronującego; geometryzujące woluty spływów w facjacie; metalowa, koszowa balustrada balkonów z motywem kratki regencyjnej i wici roślinnej;
- Drzwi główne oryginalne – płycinowe, z płaskorzeźbioną dekoracją kwiatową i ornamentalną; zachowany kształt nadświetla ale z usuniętymi podziałami;
- Jedno okno oryginalne – drewniane, w układzie krzyżowym, z kolumienkowymi słupkami i profilowanym ślemieniem;
- Zachowane elementy wystroju wnętrza: ceramiczna posadzka z wzorzystą bordiurą w sieni; drewniane schody z pełną, tralkową balustradą o ozdobnych słupkach i drewnianą podłogą podestów; drewniane drzwi wiatrołapu z witrażowymi szybkami

DO STUDZIENKI 24 - oficyna

Obecna forma ochrony: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

- **Przykład kamienicy czynszowej z zabudową oficynową w głębi posesji**
- **Duży stopień autentyzmu**
- Murowany z cegły, nietynkowany, pokrycie dachu z papy
- Dobrze zachowana bryła i rzut – na rzucie litery L, 2-kondygnacyjny, z poddaszem, połączona łącznikami z sąsiednimi budynkami
- Elewacje dwubarwne, suterena i wysoki parter z czerwonej cegły, poddasze z cegły żółtej, z detalem z cegły czerwonej
- Dobrze zachowana kompozycja elewacji, z półpiętrem poddasza wydzielonym gzymsem; artykułowana prostokątnymi otworami i blendami, w partii poddasza mniejszymi i zakończonymi łukiem odcinkowym;
- Dobrze zachowany detal elewacji – ceglany gzyms z cegieł ułożonych rębem; drewniane opaski okienne; wiatrownica z pazdurem w szczycie.
- Nie zachował się drewniany ganek;
- Częściowo zachowana drewniana stolarka okienna, w tym jedno okno skrzynkowe z układzie krzyżowym, z kolumienkowym słupkiem i profilowanym ślemieniem;
- Zachowana metalowa krata w jednym z okien z nitowanych elementów;
- Wnętrze niedostępne;

ROMUALDA TRAGUTTA 82

Obecna forma ochrony: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

- Przykład willi miejskiej o prostej, tradycyjnej formie
- Murowany z cegły, tynkowany, pokrycie z dachówki karpiówki (w łuskę)
- Dobrze zachowana bryła i rzut – na rzucie kwadratu, 2-kondygnacyjny, z piwnicą i poddaszem; dach namiotowy o wysuniętym okapie, z lukarnami;
- Elewacje bez artykulacji, przeprute prostokątnymi oknami różnej wielkości (w przyziemiu szerszymi); wejście do budynku poprzedzone 2-kondygnacyjnym, murowanym gankiem;
- Stolarka wymieniona, podziały okien nawiązują do historycznych;
- We wnętrzu zachowane drewniane schody zabiegowe z drewnianą balustradą; drewniane ościeżnice drzwi;





▽ ▷ **DO STUDZIENKI 24**

fot. Wojciech Chmielewski (2014)







△ **DO STUDZIENKI 22**

fot. Wojciech Chmielewski (2014, 2023), Grzegorz Sobczyk (2021)

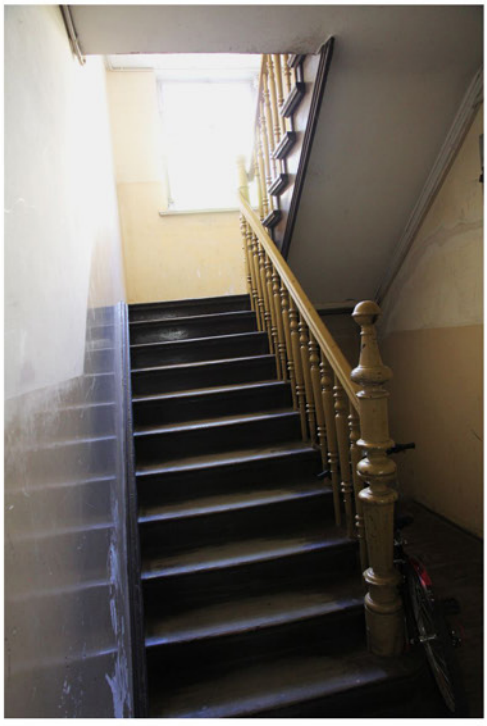













ŻUBR
ŻUBR. I WSZYSTKO W CIENIU.


BUDYNEK
DO ROZBIÓRKI
WSTĘP WZBRONIONY
2021


STOLAR



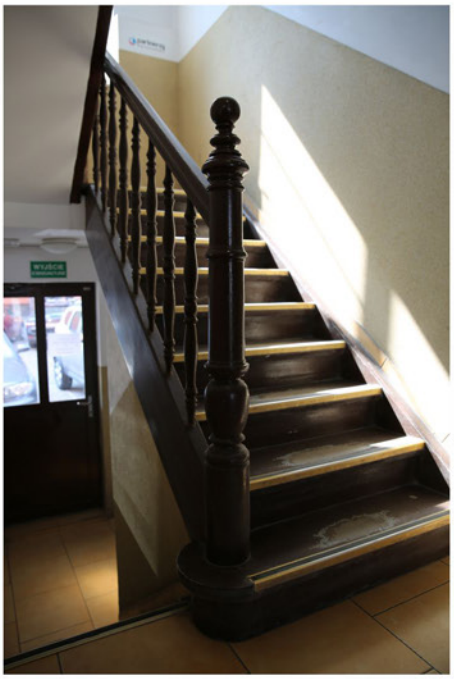

STOLARNIA















▷ TRAUGUTTA 82

fot. Grzegorz Sobczyk (2021)

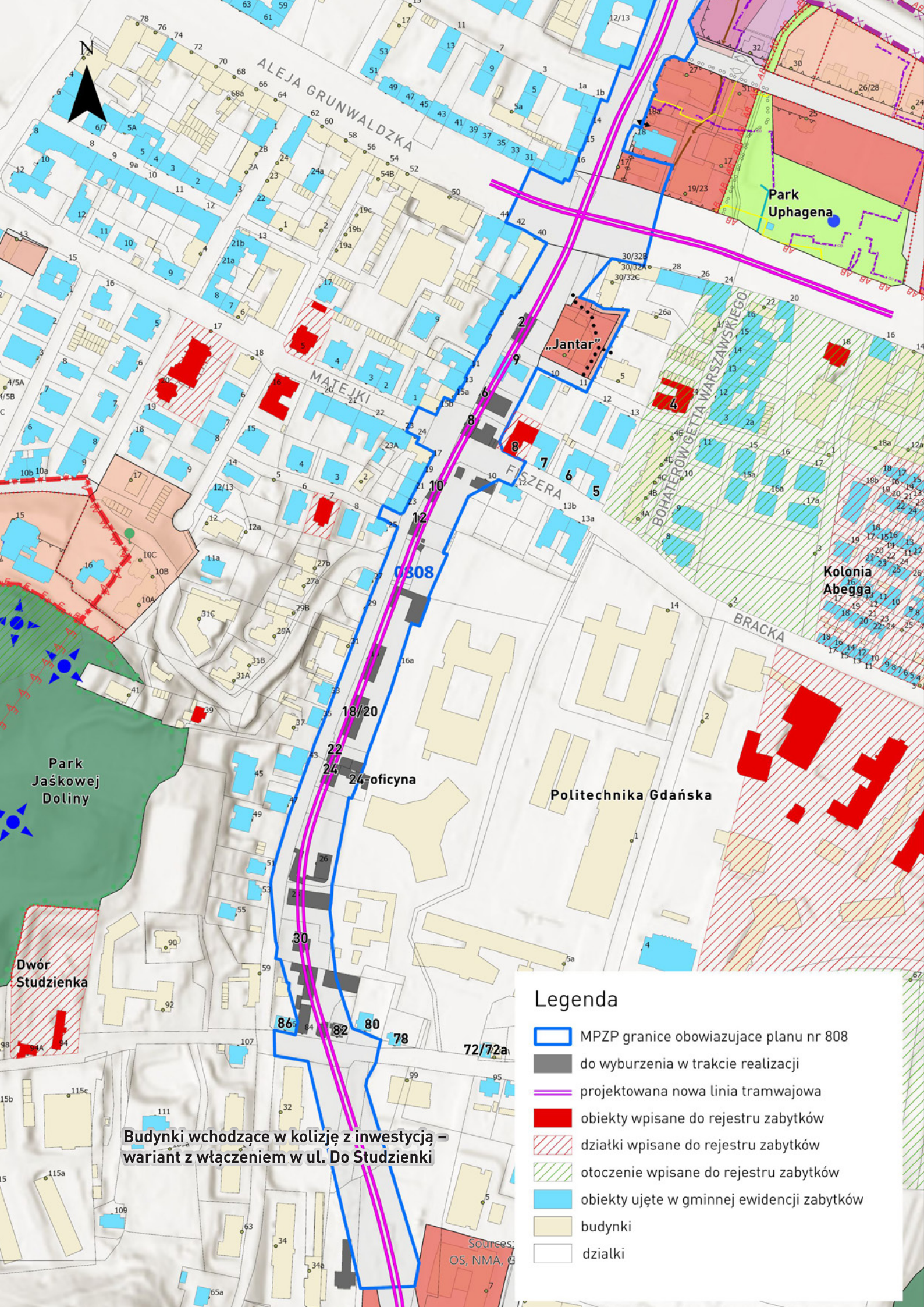


DO STUDZIENKI 24 - oficyna ◁

fot. Wojciech Chmielewski (2014), Grzegorz Sobczyk (2021)






ALEJA GRUNWALDZKA
MATEJKI
FISZERA
BOHATEROW GETTA WARSZAWSKIEGO
BRACKA
„Jantar"
Park Uphagena
Kolonia Abegga
Politechnika Gdańska
Park Jaśkowej Doliny
Dwór Studzienka
0808
18/20
22
24
24 - oficyna
30
86
82
80
78
72/72a
Budynki wchodzące w kolizję z inwestycją – wariant z włączeniem w ul. Do Studzienki
Legenda
MPZP granice obowiazujace planu nr 808
do wyburzenia w trakcie realizacji
projektowana nowa linia tramwajowa
obiekty wpisane do rejestru zabytków
działki wpisane do rejestru zabytków
otoczenie wpisane do rejestru zabytków
obiekty ujęte w gminnej ewidencji zabytków
budynki
dzialki

Budynki wchodzące w kolizję z inwestycją komunikacyjną przewidziane do wyburzenia – wariant z włączeniem w ul. Do Studzienki

- **Politechniczna 9** (d. Do Studzienki 44), budynek wielorodzinny wolnostojący naśladujący budownictwo rezydencjonalne w typie willi miejskiej, z lokalem usługowym w obniżonej części parteru w narożniku (i wtórnymi lokalami usługowymi w zaadaptowanych pomieszczeniach mieszkalnych w wysokim parterze), około 1910.
- **Do Studzienki 6** (d. 43), budynek wielorodzinny wolnostojący naśladujący budownictwo rezydencjonalne w typie willi miejskiej, około 1910.
- **Do Studzienki 8** (d. 42, Fiszera 9), budynek wielorodzinny wolnostojący naśladujący budownictwo rezydencjonalne w typie willi miejskiej, z lokalem usługowym w obniżonej części parteru w narożniku (i wtórnymi lokalami usługowymi w zaadaptowanych pomieszczeniach mieszkalnych w wysokim parterze), około 1910, destrukt – budynek silnie uszkodzony prawdopodobnie w czasie działań wojennych – wyraźny brak zwieńczeń, uzupełnienia i przemurowania całych partii elewacji, zwłaszcza w ul. Fiszera – adaptacja ruiny przykrytej powojennym dachem.
- **Do Studzienki 10** (d. 40), budynek mieszkalny z IV ćw. XIX w., być może nadbudowa starszego, wolnostojącego parterowego domu wiejskiego (niski parter) lub adaptacja obiektu o charakterze przemysłowym – w ścianie szczytowej, nad wejściem do lokalu w przyziemiu drewniana wystawka podcieniowa w typie spotykanym przy kuźniach i podobnych warsztatach.
- **Do Studzienki 12** (d. 39), budynek mieszkalny w typie wolnostojącego parterowego domu wiejskiego z wystawką szczytową, z IV ćw. XIX w.



Budynki do wyburzenia w ramach budowy Nowej Politechnicznej - fragment prezentacji BRG z 30 czerwca 2014, w kalkulacji pominięto koszty pozyskania nowych mieszkań dla wykwaterowanych lokatorów





Budynek przy ul. Politechnicznej 9 - stan obecny, po remoncie z lat 2016-2017,
fot. Grzegorz Sobczyk

POLITECHNICZNA 9

Obecna ochrona: gminna ewidencja zabytków

Postulowana ochrona: włączenie do rejestru zabytków. Wskazana rekonstrukcja – obiekt utracił wiele elementów oryginalnego wystroju w trakcie niedawnego remontu, w tym całą zachowaną stolarkę okienną oraz rzeźbione drzwi wejściowe (!). Zamurowano także część otworów okiennych. Wzmożony ruch uliczny i tramwajowy może znacznie pogorszyć stan obiektu – pęknięcie w osi klatki schodowej widoczne przed remontem świadczyło o niestabilnym podłożu i zagrożeniu awarii konstrukcji.

- Typ domu wielorodzinnego, wolnostojącego
- Czytelna stylistyka
- Duży stopień autentyzmu
- Murowany, tynkowany, pokrycie dachu z dachówki zakładkowej
- Dobrze zachowana rozczłonkowana bryła i rzut – na planie litery L, piętrowa, z podpiwniczeniem i poddaszem, z wykuszami, łamanym dachem, facjatami i lukarnami, z narożnym podcieniem
- Czytelna kompozycja elewacji – asymetryczna, z otworami różnej wielkości i kształtu, z pilastrową artykulacją wykuszy
- Bogaty detal sztukatorski – m.in. dekoracja kartuszowa, girlandy, kimation joński
- Większość stolarki okiennej, w tym indywidualnie projektowane, rzeźbione drzwi zewnętrzne wymienione, zachowany jeden przykład oryginalnego okna, część otworów przemurowana i zaślepiona (okienka tryforyjne nad portalem), częściowo przeszklono podcień wejściowy
- W oknie klatki schodowej witraże
- Obecnie, z powodu rozbiórek sąsiedniej zabudowy, północna elewacja odsłonięta i wyeksponowana od strony Al. Grunwaldzkiej
- **Wewnątrz w 2014 stwierdzono bogato zdobioną, indywidualnie projektowaną secesyjną stolarkę konstrukcyjną i otworową, boazerie.**



Politechniczna 9 - okno klatki schodowej nad głównym wejściem - stan z 2014, fot. Wojciech Chmielewski











POLITECHNICZNA 9

fot. Wojciech Chmielewski (2014), Grzegorz Sobczyk (2021 - poprzednia strona)





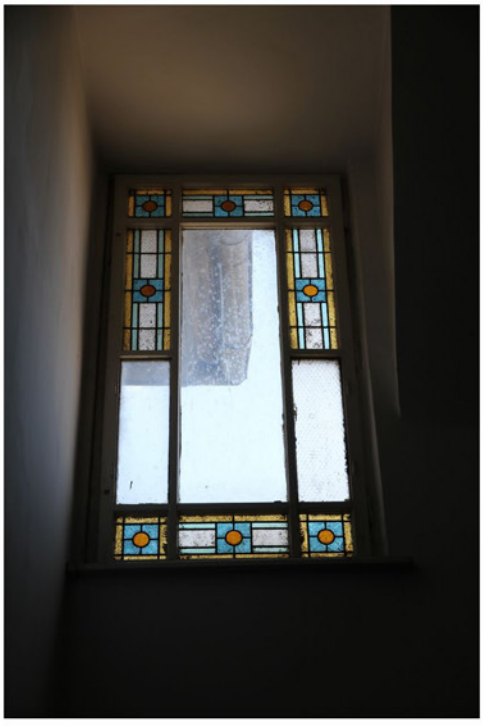
















Budynek Do Studzienki 6 - stan obecny,
fot. Grzegorz Sobczyk

DO STUDZIENKI 6

Obecna ochrona: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do rejestru zabytków

Mocna destrukcja detalu sztukatorskiego. Wzmożony ruch uliczny i tramwajowy może znacznie pogorszyć stan obiektu. Konieczny pilny remont. Należy powstrzymać znikanie z obiektu oryginalnej stolarki, ślusarki ogrodzeń i krat i innego wyposażenia.

- Typ domu wielorodzinnego, wolnostojącego
- Czytelna stylistyka
- Bardzo duży stopień autentyzmu
- Murowany, tynkowany, pokrycie dachu z dachówki esówki
- Dobrze zachowana bryła i rzut – na planie prostokąta, piętrowa, z podpiwniczeniem i poddaszem, z łamanym dachem, lukarnami i dużą facjatą na froncie
- Dobrze zachowana kompozycja elewacji – symetryczna, z otworami różnej wielkości i kształtu, z pilastrową artykulacją fasady, z balkonami
- Bogaty detal sztukatorski – m.in. kartusze, blendy, kimationy jońskie, festony, roślinne wici, geometryzujące rozety i fryzy, ryflowania, różnego rodzaju płyciny
- Dekoracja facjaty imitacją konstrukcji ryglowej i szalowaniem
- Szablonowa dekoracja malarska okapu
- Niemal kompletna drewniana stolarka okienna o geometrycznej dekoracji oraz częściowo oryginalne drzwi zewnętrzne z fazowanym szkleniem;
- Zachowane kraty w oknach i balustrady balkonów
- Ogrodzenie od strony ulicy – z betonowych słupków o geometrycznej dekoracji, z metalową balustradą
- **Wewnątrz w 2014 stwierdzono bogato zdobioną, indywidualnie projektowaną secesyjną stolarkę konstrukcyjną, otworową, boazerie.**



Do Studzienki 6 - zachowane secesyjne kraty w oknach - stan z 2014, fot. Wojciech Chmielewski

DO STUDZIENKI 6

fot. Wojciech Chmielewski (2014)



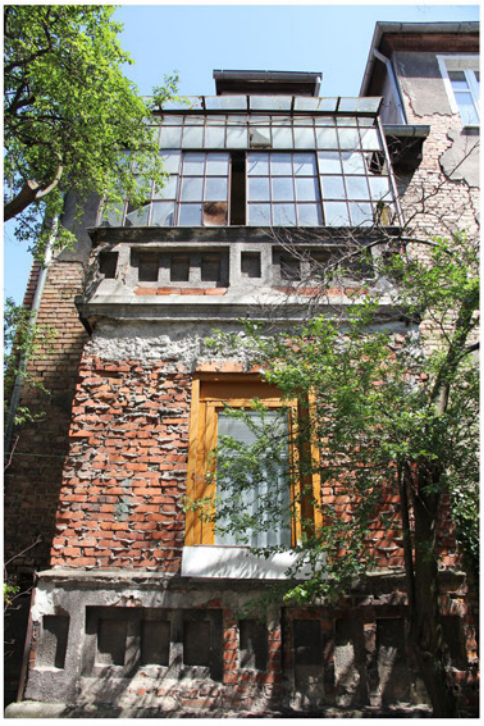


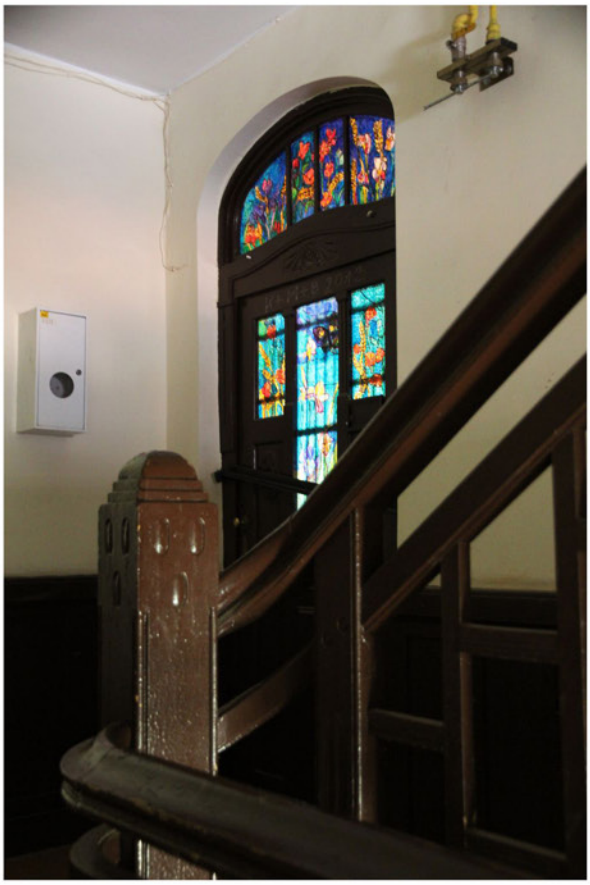








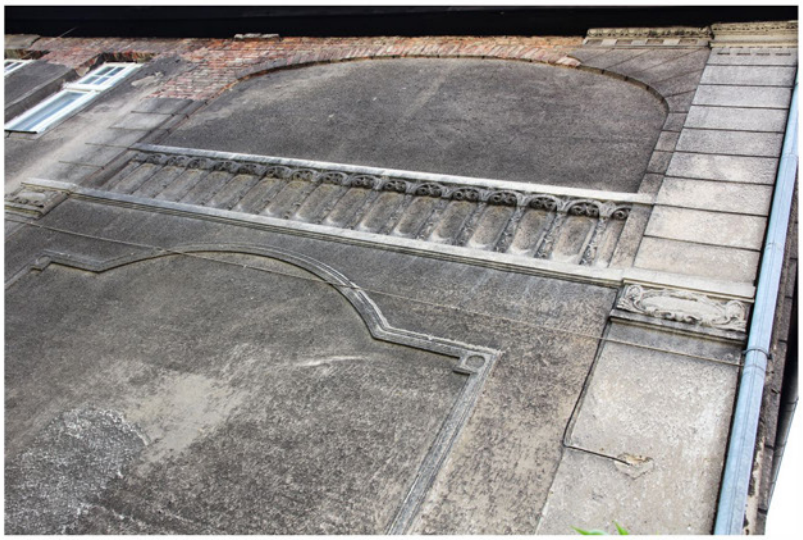
















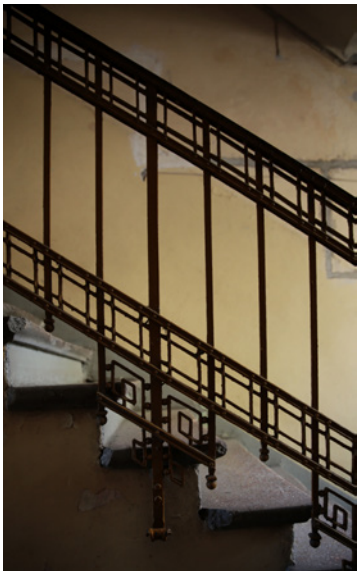
DO STUDZIENKI 8

Obecna ochrona: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

Mocna destrukcja detalu sztukatorskiego. Wzmożony ruch uliczny i tramwajowy może znacznie pogorszyć stan obiektu. Konieczny pilny remont. Wskazana rekonstrukcja.

- Typ domu wielorodzinnego, wolnostojącego
- Czytelna stylistyka, pomimo przekształceń i uszkodzeń detalu
- Murowany, tynkowany (oryginalne partie murów), pokrycie dachu z dachówki zakładkowej
- Dobrze zachowana bryła i rzut – na planie litery U, piętrowa, z podpiwniczeniem i poddaszem, z niskim dachem czterospadowym, z charakterystycznym wykuszem od ul. Do Studzienki
- Częściowo zachowana kompozycja elewacji. Otwory parteru przemurowane. W pn.-zach. Narożniku najprawdopodobniej zamurowane loggie. Charakterystyczny przedsionek głównego wejścia, z półkolistą arkadą. Na północnej ścianie pozostałości podziałów pilastrowych.
- Czytelny detal elewacji pomimo dużych zniszczeń – m.in. kartusze, girlandy, kimation joński, ryflowanie dużych partii ścian parteru i częściowo piętra
- **Zachowana ceramiczna okładzina przedsionka wejściowego, z wzorzystymi flizami; częściowo zachowane zielone płytki w przyziemiu elewacji, wtórnie zamalowane; w przedsionku posadzka z lastriko z bordiurą**
- Brak oryginalnej stolarki okiennej i drzwiowej. W narożnym lokalu usługowym do 2016 zachowała się (prawdopodobnie) oryginalna witryna wraz z reliktami mechanizmów żaluzji lub markiz oraz dekoracja z zielonych płytek ceramicznych.
- **Dobrze zachowana klatka schodowa – wyjątkowa w zabudowie dzielnicy konstrukcja żelbetowa z kutą balustradą o geometrycznych, secesyjnych wzorach, stopnice z różowego lastriko, oryginalna numeracja mieszkań w szklanych kasetonach nad drzwiami**



Do Studzienki 8 - balustrada schodów, fot. Grzegorz Sobczyk

DO STUDZIENKI 10

Obecna ochrona: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

- Typ domu podmiejskiego lub wiejskiego
- Duży stopień autentyzmu w wyglądzie zewnętrznym
- Konstrukcja ryglowa, tynkowana – za wyjątkiem poddasza z dekoracyjnym opracowaniem drewnianych elementów konstrukcji; pokrycie dachu z papy
- Zachowana bryła i rzut – prosta, na planie prostokąta, piętrowa, z niskim poddaszem, z niskim dachem dwuspadowym;
- **W elewacji bocznej drewniana przybudówka (wystawka podcieniowa) szalowana pionowo. Pod obu słupami kamienne postumenty, wejście na piętro – przez wystawkę, zewnętrznym obudowanym, zadaszonym biegiem schodów, również o szalowanej elewacji.**
- Czytelna kompozycja i detal elewacji – artykulacja wysokiej kondygnacji piętra prostokątnymi oknami w profilowanych obramieniach oraz gzymsami – działowym i podokiennym, poniżej poddasza ozdobne ostatki belek stropowych opracowane w formie konsol; otwory w parterze przemurowane;
- Częściowo zachowana oryginalna stolarka okienna, w tym dwóch wysokich okien w lokalu na piętrze o formach późnoklasycystycznych.

DO STUDZIENKI 12

Obecna ochrona: BRAK

Postulowana ochrona: włączenie do ewidencji zabytków

- Typ archaicznego domu podmiejskiego lub wiejskiego o skromnej, bezstylowej formie (lokalna tradycja późnoklasycystyczna?)
- Murowany (ryglowa wystawka?), tynkowany, pokrycie dachu współczesne
- Zachowana bryła i rzut – parterowa, na planie wydłużonego prostokąta, z wysokim dachem dwuspadowym, z dużą dwuosiową facjatą na osi.
- Kompozycja elewacji częściowo przekształcona – przemurowane otwory okienne, wybita witryna sklepowa, wtórne okładziny ceramiczne; brak detalu; współczesny mural w partii poddasza w elewacji południowej.



Do Studzienki 12 - mural autorstwa Titos i Tuse, 2020, fot. Andrzej Otrębski, CC SA 4.0, źródło: commons.wikimedia.org


alabalakebap
number one
warzywa i owoce
WARZYWA-OWOCE
2014




alabalakebap
alabalakebap









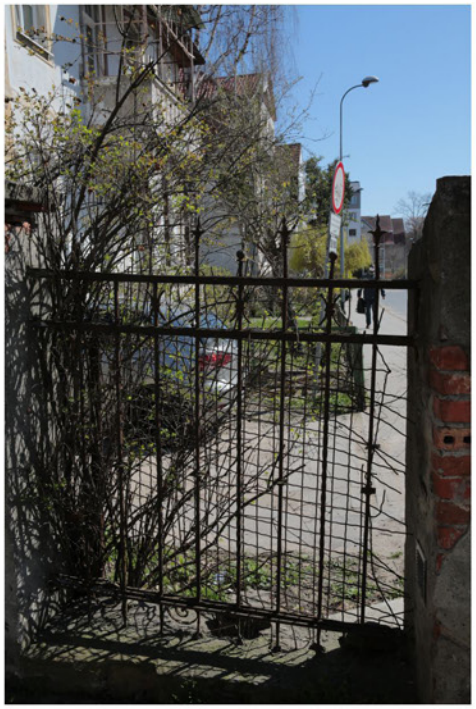



2014


2014


WARZYWA-OWOCE
2014







DO STUDZIENKI 8

◁◁ fot. Wojciech Chmielewski (2014)

▽△▷ fot. Grzegorz Sobczyk (2021)

















◁◁ **DO STUDZIENKI 10**
fot. Wojciech Chmielewski (2014)

◁ **DO STUDZIENKI 10, 12**
fot. Grzegorz Sobczyk (2021),
fot. Robert Krygier (2018, źródło: fotopolska.eu)




2021


2014


panie
PRZODEM
12
panie
PRZODEM


2018
Robert Krygier


P
2021

Budynki i obszary wpisane do rejestru zabytków sąsiadujące z inwestycją

- **Otoczenie zabytku - kolonii domów robotniczych dr Abegga** - obejmuje m.in. zabudowę ul. Bohaterów Getta Warszawskiego (nr rejestru A-961) – otoczenie zabytku sięga ul. Fiszera, politechnicznej i BGW – w całości

- **Kamienica przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 4/ul. Politechniczna 4** (nr rejestru A-1906) – obiekt objęty ochroną wraz z ogrodzeniem i terenem posesji

- **Dom wielorodzinny wolnostojący przy ul. Fiszera 8** (nr rejestru A-1897). Jest to połowa budynku (symetrycznego założenia na planie podkowy) – wraz z przynależną częścią działki obejmującą połowę dziedzińca. Wpisu do rejestru zabytków dokonano w 2014 na wniosek właścicieli – wspólnoty mieszkaniowej. Ochronę uzasadnia wieloletnie położenie właśnie tej części budynku w rezerwie drogowej przewidzianej planem z 1954. Zasadnym byłoby poszerzenie tego wpisu o drugą (symetryczną) część budynku (Fiszera 7) oraz wpis sąsiednich budynków o analogicznej bryle: Fiszera 6 i 5 oraz 13a i 13b – dawałoby to szansę na powstrzymanie indywidualnie wykonywanych prac remontowych, które w tym ostatnim przypadku wpłynęły na powstanie różnic w obrębie bryły zarządzanej przez różnych właścicieli.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji rozpoznano także inne niechronione budynki o wartościach kulturowych zagrożone rozbiórką, katastrofą budowlaną lub utratą wartości zabytkowych.



Bliźniacze budynki przy ul. gen. Fiszera nr 8 i 7. Do rejestru zabytku wpisano jedynie lewą (zachodnią) połowę założenia - zagrożoną rozbiórką w przypadku budowy Nowej Politechnicznej w wersji z 1954, fot. Elmis, źródło: fotopolska.eu

Park Królewskiej Doliny – obiekt wymagający wpisu do rejestru zabytków jako historyczne rozplanowanie wraz z okazami starodrzewu, urządzeniami wodnymi (stawy, przepusty, kaskada), tzw. „Parnasem" (rodzaj ziemnej piramidy, tumulusu nadsypanego na konstrukcji sklepienia murowanego podziemia użytkowanego dawniej jako dworska lodownia) i reliktem **bramy wjazdowej**. Park wymaga konserwacji i bieżącego utrzymania licującego z rangą obiektu. Obecnie wpisem do rejestru zabytków objęty jest tylko dwór (nr rejestru 768). Trwają prace nad przywróceniem mu historycznego wyglądu.



Schody wejściowe na szczyt kopca Parnasu wykonane z inicjatywy Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny w ramach projektu "Spojrzenie na Gdańsk" - Widok XIX - proj. Witold Burkiewicz, GZDiZ, grudzień 2021; historycznie platforma widokowa na szczycie pozwalała na obserwację parku Królewskiej Doliny oraz całej doliny Potoku Królewskiego, aż po wody Zatoki Gdańskiej na wysokości Brzeźna, fot. Wojciech Chmielewski



Fragment barokowego sklepienia lodowni w podziemiu Parnasu - cegły w typie holenderskim, spoiny skrajnie zasolone i wypłukane, liczne wtórne uzupełnienia w technologii współczesnej, wnętrze zaśmiecone - fot. Wojciech Chmielewski

Parnas wymaga pilnego remontu, jest zagrożony katastrofą budowlaną, tymczasem konstrukcja nie figuruje nawet na mapach geodezyjnych jako budynek. **Brama wjazdowa** uległa już częściowej rozbiórce (północny pylon) i uszkodzeniom przez pojazdy, jej spodziewana rozbiórka w związku z kolizją z projektem trasy tramwajowej pozwoli na rekonstrukcję w bezpiecznym miejscu, na stabilnym podłożu, na nowych fundamentach. W ramach rekonstrukcji powinna powstać replika nieistniejącego północnego pylonu oraz krat. Należy wykorzystać i umieścić w obiekcie kamieniarkę zdemontowaną z obiektu w trakcie wcześniejszych prac zabezpieczających wykonanych przez GZDiZ na zlecenie Rady Dzielnicy Wrzeszcz Górny.[22]

Ochroną należy objąć wszystkie historyczne budynki zachowane w obrębie dawnego Zakładu dla ociemniałych w Królewskiej Dolinie, w tym **domek dozorcy** lub ogrodnika (Do Studzienki 36a) przy bramie, który powinien odzyskać cechy zabytkowe, które utracił wskutek ostatniego remontu. Pilnego zabezpieczenia i odbudowy wymaga ruina spalonego budynku dawnego **hotelu asystenckiego** (Do Studzienki 36a). Obiekt jest otwarty dla osób postronnych i grozi kolejnym pożarem, kradzieżami lub aktami wandalizmu. Przeszkodą dla jakichkolwiek legalnych działań przy obiekcie są toczące się sprawy sądowe związane z upadłością właściciela.

Kompozycję zespołu dworsko-parkowego w Królewskiej Dolinie dopełnia wybudowany w 1908 potężny gmach d. **Katolickiego Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego** (**Sobieskiego 18/19**). Wobec braku ochrony osi widokowych w planie miejscowym, powiązanie neorenesansowej bryły z układem geometrycznym parku uległo zatarciu wskutek jej całkowitego przesłonięcia przez nowo wybudowany zespół akademików "Collegia". Należy mieć ten przykład na uwadze przy planowaniu lokalizacji i parametrów przyszłych obiektów kubaturowych w sąsiedztwie.

Budynki komunalne **Do Studzienki 33, 35** – obiekty wpisane do gminnej ewidencji zabytków oraz **59** (d. 18 – dawna siedziba Związku Studentów Ukraińskich „Osnowa" przy Technische Hochschule) – obiekt pozbawiony ochrony prawnej – znajdują się w fatalnym stanie wizualnym i coraz gorszym stanie technicznym. Nieliczne zachowane jeszcze elementy oryginalnej stolarki powinny zostać zinwentaryzowane i zabezpieczone przed przemieszczeniem, a oryginalne formy elewacji zrekonstruowane.

Budynki **Do Studzienki 59 i 37** – należy dążyć do objęcia ochroną poprzez wpis do gminnej ewidencji zabytków.

Budynek **Do Studzienki 30** – jest już w fazie wykwaterowania lokatorów, część lokali zabezpieczono przed użytkowaniem, co można uznać za wstęp do prac rozbiórkowych. Jest to budynek, który służył za jeden z punktów odniesienia dla koncepcji Placu Traugutta. Założenia tej koncepcji stracą po jego rozbiórce część swojego uzasadnienia.

Budynki **Tragutta 72 i 81** wpisane do gminnej ewidencji zabytków – pozostają nieużytkowane od około 10 lat. Wobec ogromnej skali rozbiórek, która objęła kilkanaście podobnych obiektów w tym rejonie (domy jednorodzinne typu wiejskiego, kamienice, tradycyjne domy wielorodzinne z ul. Traugutta i Sobieskiego wyburzane od około 2012) należy zdecydowanie dążyć do zabezpieczenia i wyeksponowania przynajmniej tych zachowanych jako przykładów **dawnego budownictwa podmiejskiego doliny Potoku Królewskiego**.

22 Zgodnie z treścią wciąż obowiązującego MPZP 1014: „Pozostałości bramy wjazdowej do zespołu dworskiego (u wylotu ciągu 028-81) do zachowania i rekonstrukcji".



Do Studzienki 36a - prawdopodobnie dawny dom dozorcy Zakładu dla niewidomych w Królewskiej Dolinie, fot. po lewej: fotomemoria.pl, lata 70. XX w., fot. po prawej: Wojciech Chmielewski, 2022



Do Studzienki 33 - przykład domu typu podmiejskiego w układzie bliźniaczym imitującym kamienicę, zachowana stolarka jednych drzwi wejściowych i jednego okna w przyziemiu, fot. Wojciech Chmielewski



Kamienica przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 4: elewacja frontowa, budynek wpisany do rejestru zabytków, wewnątrz zachowana w dużym stopniu stolarka, posadzki i sztukaterie w stylu secesyjnym, fot. Wojciech Chmielewski



Zachowana kamienica przy ul. Romualda Traugutta 81 w trakcie wykwaterowania lokatorów, lipiec 2014; na dalszym planie Wydział Zarządzania i Ekonomii Politechniki Gdańskiej, fot. Wojciech Chmielewski



Budynek przy ul. Traugutta 80 (dom rodziny Wieczorek): elewacja frontowa, zachowana balustrada i stolarka drzwi wejściowych w elewacji bocznej (skierowanej do proj. Placu Traugutta), fot. Wojciech Chmielewski

Budynek **Tragutta 80** – przykład dobrze zachowanej willi miejskiej z początku XX w. z zachowaną w niespotykanie dużym stopniu stolarką otworową i ślusarką krat w elewacjach.

Dwór Studzienka – ul. **Do Studzienki 94** i dawna stajnia – nr 94a (nr rejestru 769). Budynki znajdują się w rękach prywatnych – w 1998 jej właścicielem została firma Aleksandra sp. z o.o. Założycielka spółki, powołała następnie Europejską Fundację Ochrony Zabytków, której głównym celem miała być rewaloryzacja obiektu i utworzenie w nim pensjonatu i domu pracy twórczej dla konserwatorów. Zachował się on jednak właściwie jedynie dzięki interwencjom Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków, który przeprowadzał w nim kolejne



Dwór Studzienka przy ul. Traugutta 94 - stan w roku 1956; widoczne zachowane ogrodzenie, źródło: muzeumpolski.pl



Budynek przy ul. Do Studzienki 59, w okresie międzywojennym siedziba stowarzyszeń studenckich; zachowana stolarka głównego wejścia; budynki przylegające od prawej wyburzono w l. 90. XX w. fot. Wojciech Chmielewski

kontrole z nakazami wykonania, a także wsparł wniosek o dotację ministerialną pozwalającą sfinansować najbardziej niezbędne zabezpieczenia. Inwestorzy prywatni z Rosji i Litwy, którzy wg fundacji mieli być zainteresowani sfinansowaniem remontu wycofali się z przedsięwzięcia. Szansą dla obiektu może być przejęcie go przez sąsiadującą z nim prywatną szkołę, dzięki czemu zostałaby scalona i spójnie zaaranżowana spora część dawnego barokowego założenia krajobrazowego, na którym stoją oba obiekty.



Budynek przy ul. Traugutta 68 w trakcie rozbiórki, czerwiec 2014 - obecnie działka jest użytkowana jako parking terenowy Politechniki Gdańskiej, fot. Wojciech Chmielewski



Budynek przy ul. Traugutta 72 - własność Politechniki Gdańskiej - przed wykwaterowaniem lokatorów, czerwiec 2014 - budynek uniknął rozbiórki dzięki wpisowi do gminnej ewidencji zabytków, fot. Wojciech Chmielewski



Skrzyżowanie ulic Do Studzienki i Traugutta, po prawej budynek przy ul. Traugutta 86, po prawej para kasztanowców, w głębi budynek przy ul. Do Studzienki 59, fot. Wojciech Chmielewski



Zabytkowa aleja lipowa - widok spod barokowej bramy parku Królewskiej Doliny w kierunku ul. Sobieskiego, na pierwszym planie rezerwa terenowa "Nowej Politechnicznej", fot. Wojciech Chmielewski

Inwentaryzacja wartościowej zieleni

Największym zespołem starodrzewu w sąsiedztwie projektowanej inwestycji jest park Jaśkowej Doliny (wraz z dawnym cmentarzem żydowskim u stóp Królewskiego Wzgórza), w którym dominują buki. Wiek sporej części tych drzew może przekraczać sto lat. Trudno jednak mówić w przypadku tego parku leśnego o typowym zespole starodrzewu. Był on wielokrotnie niszczony, przekształcany, użytkowany gospodarczo z wyrębem i wtórnymi nasadzeniami. Zmieniały się przez lata charakter, gęstość, wysokość i gatunki drzew. Jednak z nazw historycznych alejek – ścieżka sosnowa – przypomina o gatunku, którego próżno tam dziś szukać.

Głównym zabytkiem zieleni ogrodowej w dolinie Potoku Królewskiego jest park Królewska Dolina. Obecny publiczny park zajmuje obszar ok. 2 ha. „W roku 1993 na skutek silnej wichury bardzo ucierpiał stary drzewostan parku. W trakcie podjętych prac rewaloryzacyjnych uzupełniono drzewostan, odtworzono układ alejek spacerowych, wykonano schody terenowe i rampy, założono trawniki oraz posadzono krzewy ozdobne oraz byliny. Jednocześnie przeprowadzono kosztowne prace hydrotechniczne, którymi objęto cały układ wodny parku: trzy zachowane stawy parkowe, potok oraz kaskadę wodna i przepusty. Park został wyposażony w ławki i kosze na śmieci. Z dawnego historycznego układu ogrodowego oprócz wspomnianych stawów, kaskady i potoku zachował się stary drzewostan. Szczególnie cenne są dwie aleje lipowe, w tym aleja dojazdowa (do bramy wjazdowej) od strony ul. Sobieskiego oraz szpaler grabowy w sąsiedztwie dolnego stawu. Niektóre z drzew uzyskały status pomników przyrody. Z uwagi na cenny drzewostan w parku wyznaczono ścieżkę dendrologiczną."[23]



Park Jaśkowej Doliny - dawne założenie parkowe z alejami obiegającymi liczne wzgórza i łączącymi urządzone na nich punkty widokowe wyposażone w małą architekturę obecnie formą i funkcją przypomina raczej park leśny; na dalszym planie widoczna wieża widokowa na Królewskim Wzgórzu (Sobótce), fot. Wojciech Chmielewski

23 *Park w Królewskiej Dolinie*, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, https://gzdiz.gda.pl/mapa/park-w-krolewskiej-dolinie,o,6

W pasie drogowym południowej części ul. Do Studzienki zachował się fragment historycznej alei lipowej, zapewne relikt alei dojazdowej do jednego z barokowych dworów. Na zapleczu budynku Do Studzienki 59 stoją natomiast dwa wiekowe kasztanowce, być może pozostałość założenia ogrodowego dworu Studzienka. Pojedyncze sztuki wartościowych kilkudziesięcio-stukilkudziesięcioletnich drzew: lip, kasztanowców, klonów, robinii akacjowych, drzew owocowych i innych, w tym pojedyncze okazy dorodnych drzew iglastych można napotkać na posesjach, w ogrodach i przedogródkach, a także wzdłuż ogrodzeń i w miejscu dawnych granic działek.

Do tych ostatnich należy także szpaler potężnych topoli na działce Politechniki Gdańskiej nasadzony wzdłuż ogrodzeń posesji Do Studzienki 14-16. Badanie stanu zdrowotnego drzewostanu nie było przedmiotem niniejszego opracowania, nie da się jednak nie zauważyć, że wiele drzew jest zaatakowanych przez jemiołę, zniszczonych przez wiatry i niewłaściwą pielęgnację, doświadczanych przez suszę i działanie soli drogowej przowadzące do zamierania, a wiele dawniej formowanych drzew, zwłaszcza w szpalerach straciło regularny pokrój.

W ulicy Traugutta, leżącej w większości poza obszarem opracowania zachowała się niemal kompletna aleja wiekowych kasztanowców. Wskutek rozbiórek zabudowy starodrzew, na który składają się także relikty zieleni wewnątrz dawnych posesji, w tym cmentarza urnowego i kompleksu krematorium oraz otoczenia gmachu głównego Politechniki Gdańskiej, stał się bardzo ważnym świadectwem historii tego średniowiecznego traktu. Jako Michaelisweg służył on mieszkańcom Studzienki w drodze na nabożeństwa w kościele św. Michała i Wszystkich Aniołów Bożych, od których bierze nazwę współczesna dzielnica Aniołki.



Park Królewska Dolina - typowa aleja prowadzona groblą powyżej zagłębionych stawów; dawniej szpalery miały charakter regularny, jednak w okresie powojennym zaniechano ich formowania i uzupełniania, wskutek czego park przyjął bardziej naturalistyczne oblicze, a perspektywy widokowe uległy zatarciu, fot. Wojciech Chmielewski



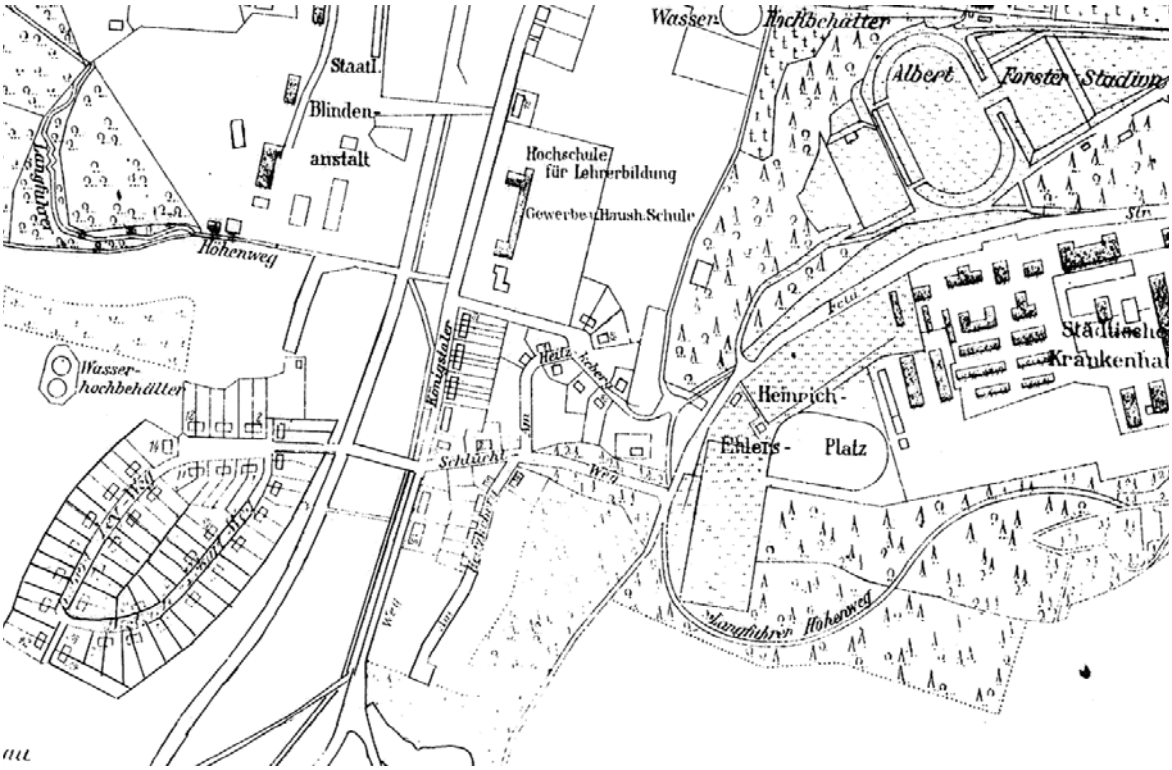
Park Królewska Dolina - główna aleja parkowa, której oś zamykał korpus główny d. Królewskiego Seminarium Nauczycielskiego została przesłonięta przez zespół domów studenckich "Collegia"; widoczna droga gruntowa równoległa do elewacji budynku to rezerwa terenowa "Nowej Politechnicznej" - tędy wg projektu zostanie poprowadzona trasa tramwajowa od ul. Traugutta do styku z ul. Wileńską, fot. Wojciech Chmielewski



Ul. Traugutta tuż przed skrzyżowaniem z ulicami Sobieskiego i Siedlicką - szpalery kasztanowców to jedna z nielicznych pozostałości po dawnym krajobrazie przedmieścia - zabudowę po obu stronach ulicy (za wyjątkiem budynku nr 81 wpisanego do gminnej ewidencji zabytków) wyburzono w latach 2012-2015;
działki po wyburzonych budynkach pełnią obecnie funkcję parkingów terenowych, fot. Wojciech Chmielewski

Zidentyfikowane perspektywy i osie widokowe

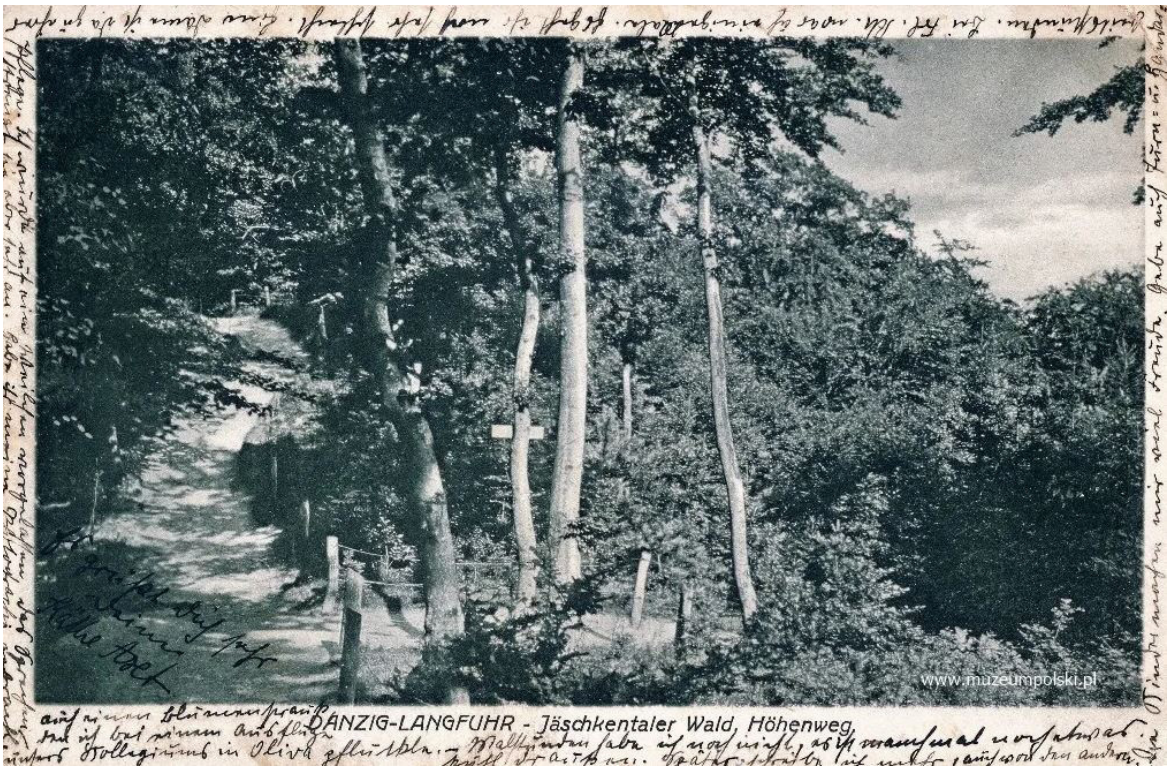
- Widoki w historycznych osiach ul. Do Studzienki, Traugutta, Sobieskiego oraz w alejach dojazdowych do dworów Studzienka i Królewska Dolina.
- Potencjalne widoki z Parnasu – barokowej platformy widokowej (w formie kopca-piramidy) w parku Królewskiej Doliny i z tarasów parku (obecnie przesłonięte zabudową i koronami drzew, w tym wartościowych).
- Widoki z panoramicznych wzgórz parku Jaśkowej Doliny (Wzgórze Królewskie, Wzgórze Albrechta, Wzgórze Następcy Tronu, Droga Książęca) i tarasów ul. Do Studzienki, w tym tarasowego dziedzińca posesji nr 43-47.
- Widoki ze szczytu Szubienicznej Góry i tarasów zbocza wzdłuż ul. Traugutta.
- Wrzeszczańska Droga Wzgórz (Langfuhrer Hohenweg) – wytyczony w okresie międzywojennym szlak krajobrazowy łączący kompleks parkowy w rejonie Placu Zebrań Ludowych (Strzelnica, Wronia Górka) z Suchaninem (Cygańska Góra, Polana Ehlersa), Górą Szubieniczną, Królewską Doliną i Królewskim Wzgórzem (Sobótką), gdzie krzyżowała się ze szlakami parku Jaśkowej Doliny i Drogą Prezydencką - szlakiem prowadzącym do Oliwy (Dolina Henrietty, Głowica, Pachołek) i Sopotu.
- Skrzyżowanie Alei Grunwaldzkiej z ciągiem ulic Miszewskiego i Do Studzienki – część socrealistycznego założenia urbanistycznego Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej.
- Oś ul. Bohaterów Getta Warszawskiego w kierunku Park Uphagena (zaznaczona lokalizacją zabytkowego pawilonu toalet).



Przebieg szlaku Langfuhrer Hohenweg (Wrzeszczańskiej Drogi Wzgórz) między przez dolinę Potoku Królewskiego między ul. Dębinki, a Parkiem Jaśkowej Doliny, fragment mapy z 1940, źródło: Biblioteka Gdańska PAN



Góra Szubieczniczna (Galgenberg) - punkt widokowy powyżej ul. Traugutta i Sobieskiego - teren rekreacyjny otwarty w 2018 w ramach Gdańskiego Szlaku Wodociągowego, widok w kierunku północnym; na wzgórzu znajduje się udostępniony do zwiedzania zbiornik wodny "Stary Sobieski" z 1911 (na planie po lewej oznaczony jako: "Wasser Hochbehalter"); do widocznej polany przylega nieczynny cmentarz urnowy założony w 1914, w 2018 udostępniony do zwiedzania jako "Park Nostalgiczny", fot. Wojciech Chmielewski



Fragment szlaku Langfuhrer Hohenweg w Parku Jaśkowej Doliny - być może odcinek łuku powyżej Królewskiej Doliny, pocztówka z okresu międzywojennego, źródło: fotopolska.eu

6.3. Wizualizacje

Opracowanie perspektyw i animacji na zlecenie Biura Architekta Miasta: Paweł Mrozek.

Przygotowano na podstawie koncepcji stanowiącej punkt wyjścia procesu partycypacyjnego.



Paweł Mrozek, dyskusja nad koncepcją w czasie warsztatów projektowych 24.10.2022
fot. Grzegorz Mehring



PRZYSTANEK „MISZEWSKIEGO"
Przystanek przesiadkowy przy Placu Grunwaldzkim
Koncepcja wiaty w formie hali dworcowej



PRZYSTANEK „MISZEWSKIEGO"
Przystanek przesiadkowy przy Placu Grunwaldzkim
Początek linii tramwajowej Gdańsk-Południe - Wrzeszcz
Koncepcja wiaty w formie hali dworcowej



PLAC TRAUGUTTA

Przestrzeń publiczna wokół planowanego przystanku
Kompozycja i kubatura nowej zabudowy
Zachowany budynek przy ul. Romualda Traugutta 80
Zachowany budynek przy ul. Do Studzienki 30



PLAC TRAUGUTTA

Przestrzeń publiczna wokół planowanego przystanku
Kompozycja i kubatura nowej zabudowy
Zachowany budynek przy ul. Do Studzienki 30



ULICA BOHATERÓW GETTA WARSZAWSKIEGO

Perspektywa ulicy po wprowadzeniu torów tramwajowych
Nawierzchnie nawiązują do rozwiązań historycznych
Po prawej: budynek przy ul. Bohaterów Getta Warszawskiego 4



ULICA DO STUDZIENKI

Aleja o charakterze parku linearnego
Ciąg pieszy i droga rowerowa na zapleczu zabudowy ulicy biegną wzdłuż projektowanej linii tramwajowej
Po prawej: gmach Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa



PLAC FISZERA

Przestrzeń publiczna wokół planowanego przystanku
Gmach Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa
Uzupełnienia w zabudowie



ULICA DO STUDZIENKI

Aleja o charakterze parku linearnego
Ciąg pieszy i droga rowerowa na zapleczu zabudowy ulicy biegną wzdłuż projektowanej linii tramwajowej
Gmach Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa



PLAC FISZERA

Przestrzeń publiczna wokół planowanego przystanku
Gmach Wydziału Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa
Uzupełnienia w zabudowie



PLAC FISZERA

Przystanek tramwajowy wraz z otoczeniem
Widok z lotu ptaka
Kadr z animacji



PLAC TRAUGUTTA

Przestrzeń publiczna wokół planowanego przystanku
Kompozycja i kubatura nowej zabudowy
Zachowany budynek przy ul. Romualda Traugutta 80
W tle istniejące budynki Politechniki Gdańskiej



PLAC TRAUGUTTA

Przystanek tramwajowy wraz z otoczeniem
Widok z lotu ptaka
Kadr z animacji

Bibliografia:

1. Katarzyna Rozmarynowska, *Ogrody odchodzące...? Z dziejów gdańskiej zieleni publicznej 1708–1945,* Gdańsk 2011.
2. Jerzy Samp, *Wrzeszcz. Kościół na Czarnej,* Gdańsk 1992.
3. Jerzy Samp, *Gdańskie dwory i pałace,* Gdańsk 1998.
4. Jan Daniluk, Jarosław Wasielewski, *Wrzeszcz na dawnej pocztówce. Spacer pierwszy,* Gdańsk 2014.
5. Jan Daniluk, Jarosław Wasielewski, *Wrzeszcz na dawnej pocztówce. Spacer drugi,* Gdańsk 2019.
6. Jarosław Wasielewski, *Wrzeszcz dla początkujących i średnio zaawansowanych*, Gdańsk 2024.
7. Dariusz Świsulski, *Politechnika Gdańska na dawnych pocztówkach,* Gdańsk 2020.
8. Jakub i Katarzyna Szczepańscy (red.), *Wędrówki po Wrzeszczu*, Gdańsk 2011.
9. Jakub Szczepański, *Architektura zespołu Politechniki Gdańskiej 1904–2018*, Gdańsk 2019.
10. Jakub Szczepański, Krzysztof Krzempek, *Kampus Politechniki Gdańskiej*, Gdańsk 2017.
11. Sebastian Zomkowski, *Tramwajem przez Gdańsk*, Gdańsk 2015.
12. Romana Cielątkowska, Piotr Lorens, *Architektura i urbanistyka osiedli socjalnych Gdańska okresu XX-lecia między-wojennego*, Gdańsk 2000.
13. Jagoda Załęska-Kaczko, *Nawiązania do tradycji budownictwa wiejskiego w architekturze Wolnego Miasta Gdańska w dobie narodowego socjalizmu* [w:] *Porta Aurea,* (20), 174–205, Gdańsk 2021.
14. Beata Oracz, *Nowa Architektura Gdańska 1945-1956,* Gdańsk 2020.
15. Anna Krüger, *Cmentarze przy Wielkiej Alei w Gdańsku 1867–1945*, Gdańsk 2021.
16. Piotr Perkowski, *Gdańsk - miasto od nowa. Kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970,* Gdańsk 2013.
17. Elise Püttner, *Jaśkowa Dolina i Góra Jana nieopodal Gdańska*, Gdańsk 2015.
18. Ewa Barylewska-Szymańska, Wojciech Szymański i in., *Gdańsk na fotografii lotniczej z okresu międzywojennego,* Wrocław 2010.
19. Jerzy Stankiewicz, Bohdan Szermer, *Gdańsk rozwój urbanistyczny i architektoniczny oraz powstanie zespołu Gdańsk Sopot Gdynia,* Warszawa 1959.
20. Edmund Cieślak (red.), *Historia Gdańska 3* (I i II), Gdańsk 1993.
21. Edmund Cieślak (red.), *Historia Gdańska 4* (I i II), Gdańsk 1998.



Barokowa brama do parku Królewskiej Doliny,
stan przed demontażem kamieniarki, lipiec 2014, fot. Wojciech Chmielewski

GDAŃSK

GDAŃSKIE
WARSZTATY
PROJEKTOWE

