

6 maja 2015 ·

10 kwietnia na łamach trójmiejskiej Gazety Wyborczej pojawił się obszerny artykuł Pana Michała Tuska poświęcony projektowi Nowej Politechnicznej. Wiele też zawartych w artykule jest co najmniej dyskusyjnych i Biuro Rozwoju Gdańska odniosło się do nich w polemice wysłanej do redakcji Gazety Wyborczej. Niestety po upływie ok. dwóch tygodni nadal nie doczekaliśmy się publikacji. Uważamy jednak, że w ramach dyskusji o N. Politechnicznej mają Państwo prawo poznać treść polemiki do artykułu Pana Michała Tuska. Oto ona:

"Teza autora tekstu „Nowa Politechniczna to niejedyne rozwiązanie” (Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 10 kwietnia 2015 r.) sprowadza się – w gruncie rzeczy – do alternatywy: albo realizujemy projekt nakreślony przez Biuro Rozwoju Gdańska (z definicji głupi, zły i niepotrzebny), albo budujemy jedynie linię tramwajową w obecnej rezerwie terenowej pod Nową Politechniczną, lub w trasie ulicami Siedlicką, Bohaterów Getta Warszawskiego – co jest jedyną alternatywą zdaniem autora dla okrutnych i niemądrych planów miejskich.

Zacznijmy od ogólnego spojrzenia na Nową Politechniczną. Tak szerokie spojrzenie pozwoli na dostrzeżenie ogólnomiejskiego interesu. Interesu sporej części mieszkańców zamieszkujących dzielnice południowe. Nowa Politechniczna planowana jest jako ulica klasy zbiorczej o docelowym przekroju dwie jezdnie po dwa pasy ruchu wraz z trasą tramwajową i właśnie mieszkańcom południowych dzielnic jest dedykowana, by mogli spokojnie i sprawnie dojechać do Wrzeszcza i z powrotem z ominięciem centrum.

Dlatego dyskusja o Nowej Politechnicznej powinna dotyczyć tego jak ona ma wyglądać, jak mają zostać zaprojektowane i zagospodarowane tereny w rezerwie drogowej nie wykorzystane przy realizacji pierwszego etapu inwestycji, aby według scenariusza przedstawionego w artykule nie były „ugorem w środku miasta zagospodarowanym np. na dziki parking”.

Każda z dróg może mieć atrakcyjne pierzeje i stanowić ciekawą przestrzeń publiczną. Po likwidacji wschodniej pierzei ul. Do Studzienki, wzdłuż Nowej Politechnicznej (od Grunwaldzkiej do Fiszerza) odsłoni się istniejąca zabudowa podobna do likwidowanych trzech budynków. A zatem sąsiedztwo Nowej Politechnicznej będzie utrzymane w charakterze „wrzeszczańskim”. Na odcinku od Fiszerza do Traugutta w ramach rozbudowy kampusu Politechnika chce zorganizować konkurs na zagospodarowanie terenów uczelni w powiązaniu z zabudową Wrzeszcza oraz na wykształcenie atrakcyjnych pierzei właśnie od strony Nowej Politechnicznej. Dziś za zabudową o niskich wartościach estetycznych są budynki dydaktyczne o wysokich walorach architektonicznych (np.: budynek Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki, czy Laboratorium Zanurzonej Wizualizacji Przestrzennej).

Od lat miasto rezerwuje tereny pod Nową Politechniczną. Ulica ta to ważny element układu transportowego Gdańska. Zgodnie z obowiązującym Studium, planowana jest jako ulica miejska z licznymi skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych w poziomie jezdni, z chodnikami, trasą rowerową i małą architekturą. Będzie ona uzupełnieniem istniejącej siatki ulic dojazdowych i przejmie ruch międzydzielnicowy.

Autor przytacza szczegółowe analizy komunikacyjne. Cóż nikt nie ukrywał, że sytuacja dla transportu

indywidualnego w rejonie skrzyżowania Grunwaldzka/Nowa Politechniczna/Miszewskiego ulegnie pogorszeniu, ale jego funkcjonowanie nadal będzie możliwe. Przy realizacji tego skrzyżowania niezwykle ważnym będzie zabezpieczenie zrównoważonego funkcjonowania zarówno transportu zbiorowego jak i indywidualnego. Problemy techniczne związane z budową zostaną rozwiązane na etapie dokumentacji technicznej. A zatem obawy są przedwczesne.

Proponowane w artykule rozjazdy tramwajowe na odcinku Grunwaldzka (od Do Studzienki do Boh. Getta Warszawskiego) są nierealne bez kompleksowej przebudowy Grunwaldzkiej. Chociażby dlatego, że brak miejsca między jej jezdniami - rozwiązania zaproponowane w infografice zajmują ok. 25 m szerokości! To spowoduje konieczność przesunięcia północnej jezdni Grunwaldzkiej w kierunku Parku Uphagena o ok. 10 m, a więc poszerzenia pasa drogowego kosztem parku. Prowadzenie tramwaju przez Park będzie wiązało się z jego zmniejszeniem (a jest pod ochroną konserwatorską!) oraz spowoduje konieczność likwidacji zbiornika retencyjnego na Potoku Królewskim.

Autor pyta czym są gorsi mieszkańcy Do Studzienki od mieszkańców Bohaterów Getta Warszawskiego, którym to „funduje” się ulicę z tramwajem pod oknami. Wynika to z natury planowania w ogóle, gdzie wyprzedzająco – z perspektywy kilku lat i więcej – należy przewidywać rozwiązania i tworzyć warunki dla prawdopodobnej realizacji w przyszłości. Nowa Politechniczna istnieje w dokumentach planistycznych od wielu lat, a rezerwa terenowa w planach miejscowych od kilkunastu. A więc mieszkańcy ul. Do Studzienki, jak i inni żywo interesujący się miastem, winni mieć świadomość, że ich budynki sąsiadują z rezerwą terenową pod Nową Politechniczną, w przeciwieństwie do mieszkańców ulic, po których Michał Tusk poprowadził alternatywną trasę tramwaju.

Autor ma też pomysł, by tramwaj poprowadzić przez Siedlicką. Nie zauważa jednak, że przekreśla to koncepcję Politechniki przeznaczenia tego miejsca na deptak, który ma stać się atrakcyjną przestrzenią publiczną spinającą kampus Politechniki. Prowadzenie trasy tramwajowej przez tereny Politechniki w ul. Do Studzienki z jej kontynuacją w ul. Boh. Getta Warszawskiego przekreśliłoby też zamierzenia inwestycyjne Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa, który zamierza się rozbudować właśnie w tym kierunku.

Zaskakuje, że autor przytacza przykład ulicy Szewskiej we Wrocławiu (którą należy porównać raczej do ulicy Długiej w Gdańsku, a nie Nowej Politechnicznej) jako wzorcowego przykładu prowadzenia linii tramwajowej wśród gęstej zabudowy. Zaskakuje, bowiem Szewska nie pełni praktycznie funkcji komunikacyjnej dla ruchu samochodowego w przeciwieństwie do ul. Do Studzienki, która jest jednym z dwóch korytarzy łączących Wrzeszcz z Górnym Tarasem.

Modelowanie tras ma sens wtedy, jeżeli jest możliwe przełożenie modeli na fizyczną przestrzeń miasta. Propozycje zgłoszone przez Michała Tuska są praktycznie niemożliwe do wdrożenia w istniejącą strukturę Wrzeszcza."