

**Uchwała Nr XXXIX/...../2024**  
**Rady Dzielnicy Aniolki**  
**z dnia 13 czerwca 2024 roku**  
**w sprawie koncepcji przebiegu ekostrady**

Na podstawie § 15 ust. 1. pkt 5) Statutu Dzielnicy Aniolki stanowiącego załącznik do Uchwały Nr LII/1188/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 24 kwietnia 2014 roku (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 2005 z dnia 30.05.2014 r. z późn. zm.)

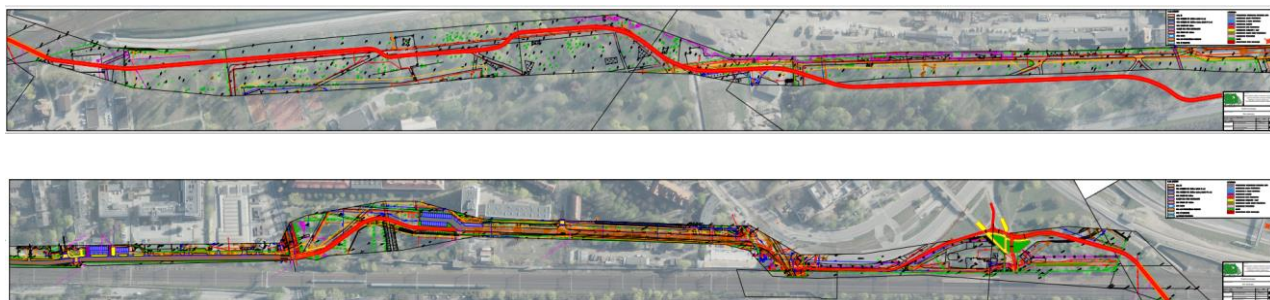
**Uchwala się, co następuje:**

**§ 1**

Opiniuje się **pozytywnie** przedstawioną koncepcję przebiegu ekostrady na terenie Aniołków w ramach opracowania analizy możliwości wykonania systemu ekostrad na terenie miasta Gdańska, zadanie „Dokumentacja dla przyszłych projektów”, **pod warunkiem** uwzględnienia uwag zawartych w załączniku 1 do uchwały.

**§ 2**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.



**Uwagi do opinii nt. koncepcji przebiegu ekostrady przez teren Aniołków na podstawie sugestii zebranych od uczestników podczas spotkania w terenie w dniu 8 maja 2024 r.**

#### **Przebieg ekostrady – wjazd do Parku Steffensów od strony Ronda Ofiar Katynia**

1. Konieczne połączenie drogi rowerowej z Młyniskami i Śródmieściem po drugiej stronie torów kolejowych bez barier architektonicznych poprzez przebicie przejazdu pod torami lub dołączenie nitki rowerowej do białego wiaduktu (ul. Popiełuszki).
2. Zjazd do Parku Steffensów wypłaszczony, sugerowany w śladzie dojazdu do ul. Kolejowej, a nie kosztem chodnika.

#### **Punkt styczny ekostrady z ciągiem pieszym prowadzącym od Al. Zwycięstwa do SKM Gdańsk Politechnika**

1. Na przecięciu ekostrady i chodnika zadbać o bezpieczeństwo pieszych, wprowadzając rozwiązania zwiększające takie bezpieczeństwo (rondo/wyniesienie).
2. Minimalizować liczbę przecięć kolizyjnych ciągów pieszych i ekostrady.

#### **Przebieg ekostrady na terenie Parku Steffensów**

1. Na terenie Parku przebieg ekostrady na całej długości maksymalnie przysunąć do ciepłociągu, w śladzie dawnej ścieżki. Zapewni to bezpieczeństwo i rowerzystom i pieszym, spacerowiczom korzystającym z Parku.
2. Aby uniknąć konfliktu z drzewami, w razie potrzeby zaplanować odcinkowe zwężenia lub rozbiecie kierunków na dwie oddzielne, węższe nitki.
3. Przewidzieć przebicie na drugą stronę torów kolejowych na wysokości Pomnika Czołgu.
4. Na zamieniać innych alejek, prócz wskazanej przy ciepłociągu na drogę rowerową. Piesi muszą mieć swobodę i komfort poruszania się po całym Parku, także na tyłach Centrum Sportu Akademickiego PG.

#### **Przejście ekostrady w Parku Steffensów w okolicy SKM Gdańsk Politechnika na drugą stronę torów kolejowych**

1. Rozważyć przedłużenie rampy SKM Gdańsk Politechnika i zaprowadzenie zejścia pieszego w stronę Parku.
2. Zaprojektować bezkolizyjne przejście drogi rowerowej na drugą stronę torów kolejowych z nowym połączeniem pieszym od południowo-wschodniej strony przystanku SKM.

#### **Potrzeby infrastrukturalne na trasie i w okolicy przebiegu ekostrady**

1. Zaplanować toaletę i punkt serwisowy w okolicy wjazdu na ul. Popiełuszki lub Żółtego Wiaduktu.

2. Zaplanować rodzaj i zasady pracy oświetlenia, które będzie w sposób minimalny zanieczyszczać teren Parku światłem.
3. Zaplanować nawierzchnię odporną na rozjeżdżanie i szybką degradację, zbieranie się zastoin wody.
4. Należy uwzględnić fakt, że przy dojściu do SKM Gdańsk Stocznia utrzymują się zastoiny wody (wysoki poziom wód gruntowych) i projekt BO przewiduje utworzenie w tej okolicy ogrodów deszczowych.
5. Uwzględnienie przy przebiegu ekostrady projektu BO Park Steffensów Od-Nowa.

### **Uwzględnienie specyfiki historycznego Parku Steffensów z licznymi nasadzeniami zieleni wysokiej, w tym z pomnikami przyrody**

1. Park Steffensów podlega obecnie procedurze wpisu do rejestru zabytków. W trakcie projektowania przebiegu ekostrady należy mieć na uwadze historyczny przebieg ciągów pieszych i nie zaburzać ich charakteru.
2. Przy projektowaniu przebiegu ekostrady należy uwzględnić obecność pozostałości Zespołu Szpitalnego Wszystkich Bożych Aniołów i pozostawić do zachowania.
3. Park jest terenem z bogatymi nasadzeniami drzew i krzewów, w tym drzew ustanowionych bądź zgłoszonych do ustanowienia pomnikami przyrody. Przebieg ekostrady należy tak zaplanować, aby projektowana droga nie wpłynęła na dobrostan zieleni w Parku (konieczna inwentaryzacja zieleni przed zaprojektowaniem szczegółowego przebiegu).
4. Zachowanie zabytkowego słupa/ów w okolicy ciepłociągu /obecnie ogrodzenie placu nauki jazdy.
5. Sugerujemy kontakt z GDZiZ, Gdańskimi Wodami i Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków przy procedowaniu przebiegu ekostrady.

### **Uwagi do całości sieci ekostrad**

1. Dobrze przemyśleć powiązania ekostrad z infrastrukturą SKM, PKM.
2. Zaplanować wzmocnienie powiązań poprzecznych pomiędzy ekostradami i istniejącymi drogami rowerowymi (obecnie raczej niebezpieczne kontrapasy rowerowe lub dopuszczony ruch rowerowy na chodnikach).

### **Uwagi do opinii nt. koncepcji przebiegu ekostrady przez teren Aniolków przekazane pisemnie po spotkaniu w terenie**

#### **Wstępna lista wyzwań (ustalona w czasie wizji lokalnej)**

Mieszkancki uczestniczące w spacerze po parku Steffensów uważają, że ważnym wyzwaniem jest zapewnienie **bezpieczeństwa ruchu pieszych** poruszających się **w poprzek przewidywanej ekostrady** od (obecnie nieczynnych) schodów prowadzących z kładki nad przystankiem SKM Gdańsk Stocznia do przystanku tramwajowego „Chodowieckiego” lub, w czasie organizowania dużych imprez plenerowych na Placu Zebrań Ludowych do przystanku tramwajowego Brama Oliwska i dalej, do innych celów podróży położonych po zachodniej stronie Alei Zwycięstwa. Obecnie intensywny ruch rowerów wzdłuż Alei Zwycięstwa jest w świetle niektórych mieszkańców istotnym źródłem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu pieszych przechodzących przez Aleję Zwycięstwa w kierunku Parku Steffensów i odwrotnie.

Podobnym wyzwaniem w świetle innych opinii mieszkanki i mieszkańców uczestniczących w spacerze jest także **bezpieczeństwo pieszych** poruszających się po alejkach parkowych (obecnie z nawierzchnią niskiej jakości) **wzdłuż Parku Steffensów**.

**Wniosek** (1) warto minimalizować liczbę miejsc przecinania się alejek parkowych wykorzystywanych przez pieszych z proponowanym przebiegiem ekostrady.

**Wniosek (2):** Warto przedłużyć kładkę dla pieszych prowadzącą na peron stacji SKM Gdańsk Stocznia tak, by ekostrada mogła, przebiegając dość blisko linii kolejowej, prowadzić pod nią – piesi idący do i ze stacji SKM w kierunku obiektów położonych po drugiej stronie Alei Zwycięstwa nie musieli by pokonywać ekostrady na jednym poziomie, tylko nad nią.

Do pożądanej minimalizacji kolizji ruchu pieszego i rowerowego można także osiągnąć projektując przebieg ekostrady możliwie blisko terenów kolejowych. Wówczas ewentualny równoległy ruch pieszy odbywałby się jedynie po jednej stronie ekostrady (między drogą rowerową prowadzącą wzdłuż jezdni Alei Zwycięstwa a ekostradą).

Bezpieczeństwo ruchu osób poruszających się z małymi różnicami prędkości po wspólnej przestrzeni (określanej jako „shared space”) może być zapewnione przy pomocy odpowiedniego oznakowania oraz/lub kształtowania nawierzchni takich przestrzeni, któremu towarzyszą odpowiednie działania informacyjno-promocyjne.

### **Połączenie ekostrady z pozostałymi elementami istniejącej sieci wydzielonych dróg rowerowych Gdańska**

Wyzwaniem, zidentyfikowanym przez uczestników w czasie wizji lokalnej jest połączenie ekostrady z:

- (1) drogą rowerową biegnącą pod wiaduktem „Błędnik” oraz z
- (2) drogą rowerową położoną wzdłuż jezdni Alei Zwycięstwa.

Innego typu wyzwaniem jest połączenie ekostrady z

- (3) drogą rowerową biegnącą wzdłuż jezdni ulicy Jana z Kolna i Marynarki Polskiej.

#### **Ad. 1: Połączenie ekostrady z drogą rowerową biegnącą pod wiaduktem Błędnik.**

Rozważano poprowadzenie „przepustu” dla pieszych i rowerzystów pod nasypem ulicy ks. Popiełuszki. Wizja lokalna wykazała, że wzdłuż torów linii kolejowej prowadzi droga gruntowa pod ulicą Ks. Popiełuszki do miejsca, w którym droga rowerowa biegnąca pod wiaduktem Błędnik osiąga swoje lokalne minimum. Połączenie ekostrady z tą drogą gruntową (przy założeniu, że jakość jej nawierzchni zostanie znacząco poprawiona a między torami i ekostradą zostanie zbudowany odpowiedni płot) umożliwi bezkolizyjny dojazd rowerem ekostradą do ulicy Kolejowej. Ta ostatnia jest wystarczająco szeroka, by można przeznaczyć jej część na ekostradę, zapewniając wyraźnie różną nawierzchnię od jezdni ulicy Kolejowej. Mankamentem tego rozwiązania jest skręt jej przebiegu w sąsiedztwie budynku położonego przy ulicy Kolejowej.

#### **Ad. 2 Połączenie ekostrady z drogą rowerową prowadzącą wzdłuż Alei Zwycięstwa.**

Po drodze rowerowej biegnącej wzdłuż Alei Zwycięstwa odbywa się obecnie intensywny ruch rowerów (ponad 1,100 tysięcy przejazdów rocznie w roku 2023, od maja do września ponad 160 tysięcy miesięcznie, dziennie w maju 2024 roku ponad 3000 przejazdów). Jest to jedna z przesłanek uznania tego odcinka ekostrady Gdańska za **jeden z najważniejszych elementów sieci rowerowej Gdańska**.

W związku z tym przed ustaleniem ostatecznego sposobu połączenia drogi rowerowej biegnącej wzdłuż Alei Zwycięstwa z planowaną ekostradą warto przeprowadzić badania, jaka część ruchu rowerzystów odbywa się wzdłuż ul. 3 Maja (pod wiaduktem Błędnik) a jaka część rowerzystów zbliża się do początku ekostrady od strony ronda Brama Oliwska. Przepuszczalnie znaczna część osób poruszających się rowerem od strony ronda Brama Oliwska wybierze drogę rowerową wzdłuż Alei Zwycięstwa o ile połączenie z ekostradą i sam jej przebieg nie będzie oferował bardziej „komfortowego” („bezkolizyjnego”) przejazdu.

Ważną kwestią do rozważenia przy projektowaniu przebiegu ekostrady jest zbadanie nachylenia ekostrady od strony wiaduktu „Błędnik”, aby zminimalizować problem zwiększania prędkości rowerzystów zjeżdżających z poziomu Alei Zwycięstwa do poziomu ekostrady prowadzącej możliwie blisko terenów linii kolejowej i zmniejszyć uciążliwość podjazdu dla osób jadących w przeciwną stronę.

### **Ad. 3 Połączenie ekostrady z drogą rowerową biegnącą wzdłuż ulicy Jana z Kolna / Marynarki Polskiej.**

Pierwszą kwestią jest wykorzystanie Żółtego Wiaduktu dla ruchu rowerowego. Warto zbadać możliwość poprowadzenia drogi rowerowej łagodnie nachylnym połączeniem pod ulicą ks. Popiełuszki do poziomu ulicy Jana z Kolna (do rozwiązania pozostanie kwestia bezpiecznej geometrii przejazdu rowerowego na drugą, wschodnią stronę ulicy Jana z Kolna)

Drugą kwestią jest rozważenie połączenia ekostrady z drugą stroną ulicy Jana z Kolna przy pomocy kładki pieszo-rowerowej, która mogła by powstać przy „północnym” krańcu peronu stacji SKM Gdańsk Stocznia tak, by zbliżyć budynki „Młodego Miasta” powstającego na terenie byłej Stoczni Gdańskiej z rejonem dzielnicy Aniołki dla pieszych i rowerzystów.

Trzecią kwestią jest wykorzystanie obecnie planowanego wariantu: podziemnego przejazdu pod linią kolejową w pobliżu stacji SKM Gdańsk Politechnika do stworzenia również pieszego ciągu skracającego drogę podróżnych wysiadających na stacji Gdańsk Politechnika do biurów funkcjonujących w sąsiedztwie Alei Zwycięstwa (na południe od budynku Opery Bałtyckiej). W świetle wizji lokalnej odległość między „południowym krańcem peronu stacji SKM Gdańsk Politechnika a projektowanym przejazdem (pieszo)rowerowym pod torami wynosi nie więcej niż kilka – kilkanaście metrów.

Zapisy Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) zakładają przykładanie szczególnej uwagi do zapewniania komfortu i bezpieczeństwa dostępu rowerzystów i pieszych do stacji SKM.

### **Inne kwestie infrastrukturalne związane z przebiegiem ekostrady**

Przebieg ekostrady wiąże się z rozwiązaniem nie tylko problemów inżynierskich – wiążących się z decyzjami o miejscu jej przebiegu, ale także rozwiązaniem kwestii praw własności do terenów, przez które ma ona przebiegać. Powierzchowne refleksje wynikłe w czasie wizji lokalnej wskazują, że dysponentami terenów są co najmniej podmioty takie jak kolej (PLK), Politechnika Gdańska, miasto Gdańsk i Energa.

W rejonie sąsiadującym z pomnikiem „czołgu” funkcjonuje obecnie teren wykorzystywany przez miasteczko ruchu drogowego. Jest to swoista przerwa w ciągu terenów zielonych Parku Steffensów i terenów sąsiadujących z Akademickim Ośrodkiem Sportowym PG. Dla przechodniów otwiera się tam widok na leżące po drugiej stronie torów tereny postoczniowe, z dużym budynkiem hali stoczni.

Być może warto rozważyć zbudowanie tam z pomocą inwestorów Młodego Miasta powstającego na tych terenach kładki pieszo – rowerowej umożliwiającej likwidację efektu barierowego linii kolejowej – w celu istotnego skrócenia drogi osób chcących poruszać się z Młodego Miasta w kierunku centralnej osi komunikacyjnej Trójmiasta.

## **Uzasadnienie**

Uchwała została podjęta w odpowiedzi na pismo z dnia 23 kwietnia 2024r., w którym Green Cities Infrastructure Sp. z o.o. poprosiła o przekazanie opinii w zakresie koncepcji przebiegu ekostrady, w szczególności na terenie Aniołków. Opinia zostanie uwzględniona przy opracowaniu analizy możliwości wykonania systemu ekostrad na terenie miasta Gdańska w ramach zadania pn.: „Dokumentacja dla przyszłych projektów”.

Zarząd Dzielnicy w celu włączenia mieszkańców i innych zainteresowanych stron w proces partycypacyjny, zorganizował spotkanie w terenie w dniu 8 maja z udziałem przedstawicieli pracowni projektowej oraz DRMG.

Uwagi zebrane podczas spaceru oraz drogą mailową po spotkaniu stanowią załącznik do niniejszej uchwały.