

Uchwała Nr V/...../2025

Rady Dzielnicy Aniolki

z dnia 2025 r.

w sprawie zgłoszenia projektu do Bazy Inwestycji 2030 Miasta Gdańska

Na podstawie § 15 ust. 1. pkt 7) 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.).

Uchwała się, co następuje:

§ 1

Zgłasza się do ujęcia w Bazie Inwestycji 2030 Miasta Gdańska projekt:

„Remont ulicy Płowce wraz z remontem chodnika i ścieżki rowerowej”,

w którego zakres wchodzi kapitalny remont ulicy: zerwanie nawierzchni, remont wymiana uzbrojenia pod powierzchnią jezdni, regulacja studzienek, poszerzenie jezdni, likwidacja słupów energetycznych i poprowadzenie instalacji pod ziemią, utworzenie miejsc parkingowych, odtworzenie zieleni wysokiej i niskiej, remont chodników i ścieżki rowerowej znajdującej się na części jezdni.

§ 2

Wnioskuje się o wpisanie zgłoszonego projektu do budżetu Miasta i/lub WPF oraz przekazanie inwestycji do realizacji.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie

Obecny stan ulicy zagraża bezpieczeństwu ich użytkowników, pieszych, rowerzystów i kierowców, Uporządkowanie miejsc parkingowych umożliwi swobodne poruszanie się po ulicy służb miejskich, porządkowych i ratowniczych. Poprawi estetykę, umożliwi zasadzenie drzew, krzewów lub innej niskiej zieleni. Cały zespół ulicy i budynków jest objęty ochroną konserwatorską i to nakłada dodatkowe zobowiązania dotyczące rekonstrukcji historycznego klimatu ulicy. Zrealizowana zabudowa i projektowana nowa w rejonie ulic Kolonia Jordana i Ochota, generować będą dodatkowy ruch pieszy, rowerowy i kołowy. Modernizacja przyczyni się do poprawienia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, pieszych i kierowców.

Przedstawienie zakresu historycznego, stanu faktycznego i uzasadnienie w załącznikach.

Ulicę nazwano 18 maja 1926 roku imieniem Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego Winricha von Kniprode (Kniprodeweg). Gazeta Państwowa Wolnego Miasta Gdańska 1926, nr 37, s. 186.

Pierwsze zdjęcie ulicy Kniprodeweg z około 1926 roku



Budowę osiedla rozpoczęto pod koniec lat 30 ubiegłego wieku. Zakończono około 1934 roku. Numeracja nieparzysta była od 1 do 41, a parzysta od 2 do 60. Jak wyglądało osiedle przedstawia załączone zdjęcie.

*"Volksiedlung".
Ani-prodeweg 38-48.*



© danzig-online.pl

Na osiedlu zapewniono podstawowe media: wodociąg, kanalizacja sanitarna, deszczowa, energia elektryczna linia napowietrzna, gaz miejski. Oświetlenie ulicy było również lampami gazowymi na gaz miejski.

Na pas drogowy składały się następujące elementy:

- pas ziemny zieleni
- chodnik wykonany z kostki granitowej
- pas ziemny zieleni
- krawężnik granitowy
- krawężnik dodatkowy kostka kamienna
- pas bruku
- jezdnia wykonana z tłucznia kamiennego
- pas bruku
- krawężnik dodatkowy kostka kamienna
- krawężnik granitowy
- pas ziemny zieleni
- chodnik wykonany z kostki granitowej
- pas ziemny zieleni

Dodatkowo po obydwu stronach ulicy były posadzone głogi, które w części przetrwały do lat 2000.

W czasie II Wojny Światowej zniszczenia dotyczyły raczej budynków niż ulicy.

Około roku 1960 wybudowano nowy budynek Płowce 43/47, który posiadał własną kotłownię.

W czasie tych około 100 lat prowadzono różne prace remontowe ulicy i uzbrojenia. To co pamiętamy to:

- ok. 1950 położono na tłuczeń kamienny nawierzchnię asfaltową
- likwidacja lamp gazowych na ulicy i montaż lamp elektrycznych na słupach – ok. 1960 roku
- wymiana rurociągu gazowego z systemu gazu miejskiego na gaz ziemny – lata ok. 1985. Rurociąg był położony pod chodnikami po obydwu stronach ulicy. Wtedy też dokonano modernizacji chodników – wymiana reszty kostki granitowej na płyty chodnikowe 50x50 oraz wymiana popękanych płyt na całe.
- ok. 1985 roku przeprowadzono też modernizację sieci wodociągowej polegającą na wymianie starych przyłączy do budynków na nowe, również dotyczyło to tylko chodników,
- po 1990 roku dokonano modernizacji sieci telekomunikacyjnej TP SA
- po 1990 roku została przeprowadzona linia telewizji kablowej i zamontowano szafki na chodniku.

Przez lata powojenne, do dzisiaj, zdarzały się awarie sieci wodociągowej, kanalizacji oraz sieci gazowej. Przeprowadzone naprawy odtwarzały starą strukturę drogi i na wierzchu wylewano asfalt.

Po każdej „normalnej” zimie przed laty była konieczność naprawy nawierzchni bitumicznej. Wycinano płyty uszkodzonej nawierzchni i w to miejsce wylewano nową. Nie była budowana nowa podstawa betonowa dla drogi.

Obecnie nawierzchnia bitumiczna jest zniszczona, w wielu miejscach są dziury i próby łatania poprzez nadlewanie lub miejscową wymianę, to tylko wyrzucone pieniądze. Bowiem za rok lub dwa do wymiany będzie jeszcze większa powierzchnia nawierzchni.

Ulica nie spełnia obecnych norm dotyczących szerokości, nośności i wytrzymałości drogi na obciążenia. Samochody są coraz cięższe i szersze. Na ulicy o szerokości 4,50 m z trudem poruszają się samochody, gdy po jedna strona jest zajęta przez parkujące wzdłuż drogi samochody.

Podobnie jest z kanalizacją sanitarną i deszczową. Była ona zbudowana według norm z 1920 roku. Od tamtej pory nie była modernizowana i powinna w związku z tym przechodzić systematyczny monitoring dotyczący szczelności. Ponadto, według informacji od najstarszych obecnych mieszkańców, z góry od strony obecnej ulicy Łukasza Dziekuć-Macieja był wyciek z jakiegoś źródła w stronę ul. Płowce.

Ulica Płowce po wojnie była ulicą dwukierunkową, a samochody parkowano po obydwu stronach. Tych samochodów było niewiele i nie było problemu z parkowaniem i przejazdem przez ulicę. Następnie ulica była jednokierunkowa od strony ulicy Powstańców Warszawskich w stronę ul. Dąbrowskiego. Po pewnym czasie dokonano zamiany kierunku, od strony ul. Dąbrowskiego w stronę ul. Powstańców Warszawskich. Ta zmiana trwała bardzo krótko i powrócono do poprzedniej wersji, czyli kierunku od ul. Powstańców Warszawskich w stronę ul. Dąbrowskiego. Zawsze kierunek ruchu i stronę parkowania samochodów wyznaczały znaki pionowe B-2, D-3 i B-36. Obecnie, od pewnego czasu, nie ma znaku B-36 i w czasie budowy osiedla oraz teraz nowi mieszkańcy tego osiedla parkują swoje samochody osobowe i dostawcze po obu stronach jezdni na początkowym kawałku ulicy przy wjeździe od strony ul. Powstańców Warszawskich ograniczając i tak wąską jezdnię w szczególności dla ciężarowych samochodów służb miejskich.

Od pewnego czasu modne się stało budowanie sobie własnego, prywatnego, całorocznego, niskobudżetowego miejsca parkingowego na 1 lub 2 samochody. W tym celu niszczonej jest infrastruktura pasa drogowego (wyrwane 100-letnie krawężniki, kostka kamienna, na wjazd zajmowany jest pas zieleni, przejazd samochodem odbywa się płytach chodnikowych lub układana jest kostka brukowa dowolnego koloru). To wszystko odbywa się bez ingerencji jakichkolwiek służb miejskich. Dla innych mieszkańców jest to forma zezwolenia na takie działanie. Jest to przedstawione na załączonych planach, gdzie „X” zaznaczono wszystkie legalne (chyba 5,6) i pozostałe „fałszywe wjazdy na posesję”.

W ten sposób gminna droga staje się powoli drogą prywatną, gdzie parkować mogą tylko nieliczni.



Na załączonych planach ulicy Płowce 1.1 i Płowce 1.2 zaznaczono:

- V czerwone – wszystkie wjazdy na posesje
- 1 – kratka deszczowa – po podniesieniu poziomu ul. Dąbrowskiego kratka nie spełnia całkowicie swojej funkcji, poniżej kratki powstają kałuże z uwagi na zbyt wysoki poziom jej usytuowania
- 2 – za wysoko wyniesiona studzienka kanalizacyjna
- 3 – ubytki kostki kamiennej w krawężniku mogące spowodować uszkodzenie koła samochodu
- 4 – zapadnięta jezdnia wzdłuż krawędzi
- 5 – zapadnięta jezdnia w poprzek
- 6 – zapadnięte kostki kamienne krawężnika
- 7 – zanieczyszczony substancjami ropopochodnymi krawężnik granitowy i kostki kamienne
- 8 – wysoka skarpa po lewej stronie jezdni, niski poziom jezdni uniemożliwiają otwarcie drzwi, zimą jest jeszcze gorzej, bowiem zalegający śnieg na skarpie jeszcze bardziej uniemożliwia normalne otwarcie drzwi
- na całej długości uszkodzona nawierzchnia bitumiczna

Mieszkańcy chcieliby, żeby remont ulicy doprowadził ulicę do takiego stanu jak na starszych ulicach Oliwy np.; Kaprów, Mirau-a i Witkiewicza. Uporządkowany sposób parkowania. Wąskie pasy zieleni nie stanowią przeszkody do nasadzeń drzew. Podstawę stanowi przepuszczalność nawierzchni jezdni, np. kostka kamienna. Konieczność remontu chodników i położenia jednolitych, równych i bezpiecznych płytek chodnikowych.

Remont jezdni to jednocześnie remont ścieżki rowerowej, znajdującej się na jezdni.

W czasie remontu należy podkreślić historyczny układ i charakter ulicy, przy której większość istniejącej zabudowy została wpisana do ewidencji zabytków.



