

GLIWICE

"Szlakiem tramwajów, gdzie zielenią gramy"

*Opis koncepcji architektonicznej zagospodarowania
terenu ulicy Zwycięstwa w Gliwicach na odcinku
od ul. Stanisława Dubois do Rynku.*

numer pracy: 41993

analizy przedprojektowe	5
spis analiz przedprojektowych	5
01.analiza historyczna	5,6
02.analiza walorów przestrzennych	5,6
03.analiza układu komunikacyjnego	5,8
04.analiza powiązań funkcjonalnych z przestrzeniami przylegającymi do ul. Zwycięstwa	7,8
05.analiza zieleni oraz istniejącej nawierzchni	7,10
06.analiza uwarunkowań prawnych	7,10
07.analiza SWOT	7,9,11
koncepcja architektoniczna zagospodarowania terenu	12
szczegółowy opis koncepcji	12
odc. 1 - Rynek – Plac Inwalidów Wojennych	12
odc.2 – Plac Inwalidów Wojennych – ulica Prymasa Stefana Wyszyńskiego	12
odc.3 – ulica Prymasa Stefana Wyszyńskiego – Wybrzeże Armii Krajowej	13
odc.4 – Wybrzeże Armii Krajowej – Aleja Przyjaźni	14
odc. 5– Aleja Przyjaźni – Skwer Europejski	15
odc. 6– Skwer Europejski	16
zastosowane materiały, szczegółowe rozwiązania, dobór projektowanej zieleni	17
materiały	17
katalog roślin	17
szczegółowe rozwiązania	17

analizy przedprojektowe

Staranie przeprowadzone analizy przedprojektowe są niezbędnym narzędziem poznania badanego terenu. Nie tylko umożliwiają zdobycie wiedzy z zakresu historii czy uwarunkowań prawnych obowiązujących dla danego obszaru co przede wszystkim kształtują subiektywną opinię wpływającą na finalną waloryzację. Brak przeprowadzonej wizji lokalnej może skutkować licznymi niedopatrzzeniami, które w rezultacie mogą prowadzić do nieadekwatnej artykulacji terenu poprzez zadane działania projektowe.

spis analiz przedprojektowych

01. analiza historyczna
02. analiza walorów przestrzennych
03. analiza układu komunikacyjnego
04. analiza powiązań funkcjonalnych z przestrzeniami przylegającymi do ul. Zwycięstwa.
05. analiza zieleni oraz nawierzchni istniejącej
- 0.6 analiza uwarunkowań prawnych
- 0.7 analiza SWOT

01. analiza historyczna

Celem analizy historycznej jest przedstawienie zmian w układzie urbanistycznym sięgających od XVIII wieku do czasów współczesnych. Ulica Zwycięstwa została wytyczona w XIX wieku, a jej przebieg do dziś pozostaje niezmienny. Na przełomie XIX i XX ona jak i tereny do niej przylegające uległy pewnym przekształceniom, w szczególności widocznym zmianom została poddana Aleja Przyjaźni, która straciła swój nieoceniony układ z czasów przed 1910r. Przez kolejne lata, do momentu kulminacyjnego w 1933r. na znaczeniu stracił Teatr Miejski zlokalizowany przy zachodniej stronie Alei Przyjaźni. Swoją unikatowy przejrzysty charakter bezpowrotnie utracił również most nad rzeką Kłodnicą stając się niewyróżniającą przestrzenią wzdłuż zabetonowanej ul. Zwycięstwa.

Istotnym wydarzeniem, już w współczesnej historii miasta, była podjęta w 2009r. decyzja o wycofaniu linii tramwajowej wzdłuż ul. Zwycięstwa z użytku. Pozbawiła ona mieszkańców miasta ważnego punktu odniesienia, doprowadzając do całkowitego oddania ulicy samochodom.

Analiza poczynionych od 1910r. negatywnych zabiegów projektowych umożliwiła podjęcie decyzji o przywróceniu jej historycznego wyglądu na odcinku przy Alei Przyjaźni, moście nad Kłodnicą czy upamiętnienia tak istotnej dla miasta linii tramwajowej. Poczynione zabiegi wpisują się

w postulaty opracowane dla strefy konserwatorskiej „A”, które kładą nacisk na przywrócenie najważniejszych historycznych elementów wchodzących w skład układu urbanistycznego jakim jest ul. Zwycięstwa.

02. analiza walorów przestrzennych

Pomimo tego, że ul. Zwycięstwa w znacznym stopniu ma dobrze ukształtowane ściany urbanistyczne, analiza walorów przestrzennych wskazuje na problem kilku słabo lub umiarkowanie rozwiniętych wewnątrz urbanistycznych w jej obrębie. Do słabo rozwiniętych wewnątrz należy zaliczyć te bezpośrednio kształtowane przy Skwerze Europejskim jak i moście nad rzeką Kłodnicą. Wnętrza powstałe przy Alei Przyjaźni oraz skwerze należącym do Urzędu Miasta należy domknąć w celu uczynienia przestrzeni. Na całej długości ul. Zwycięstwa, mimo zwartej pierzei, zauważalny jest brak stropu urbanistycznego, który umiejętnie domykałby całość założenia.

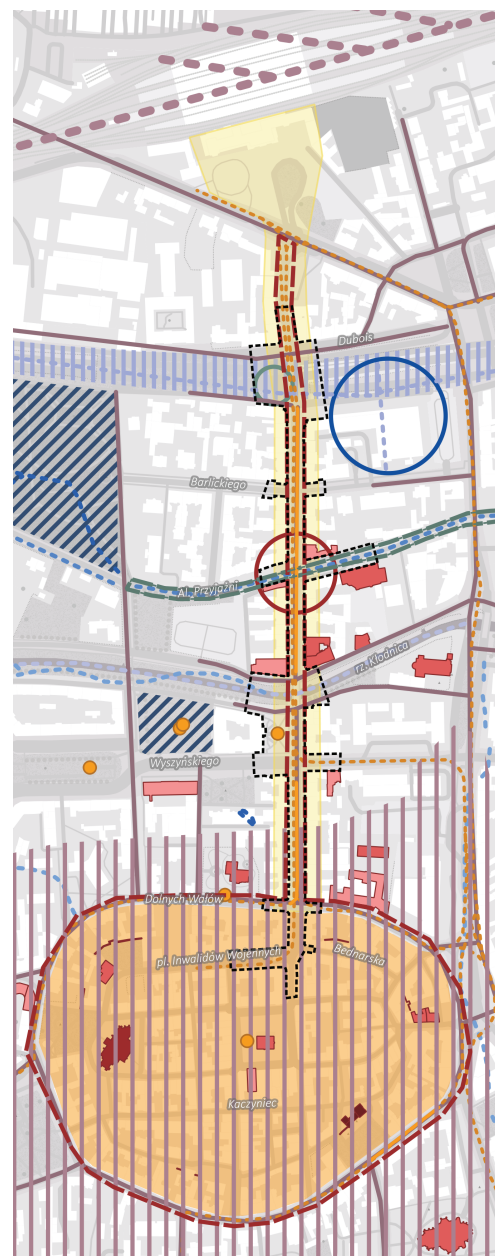
Obrane w projekcie działania respektują istniejące osie widokowe oraz dominanty znaczeniowe czy wysokościowe. Podjęte działania projektowe mają na celu wygenerowanie brakujących ścian urbanistycznych czy domknięcie istniejących wewnątrz bezingerencji w znaczące proporcje układu kompozycyjnego.

03. analiza układu komunikacyjnego

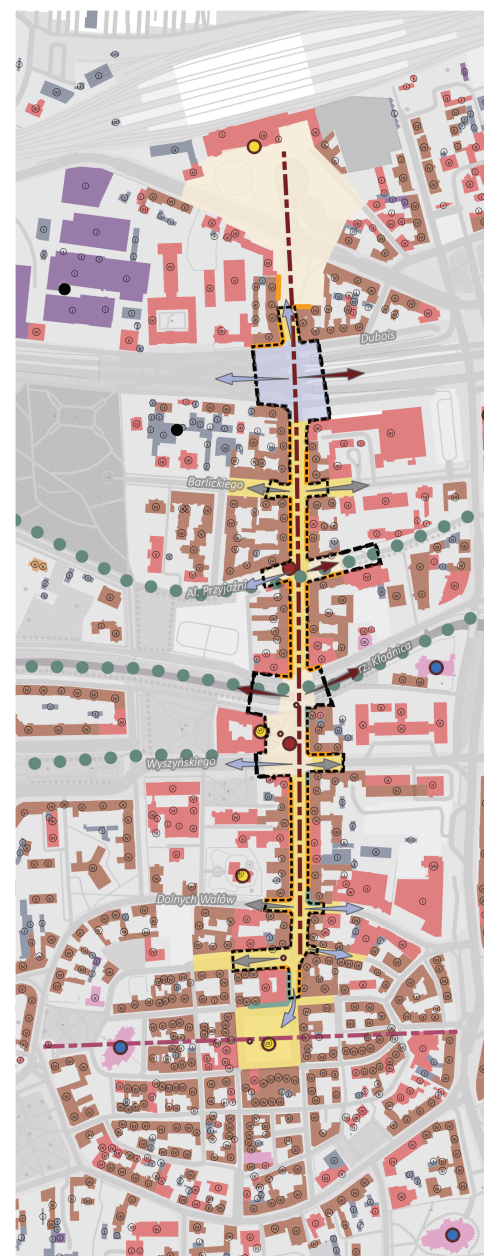
Ulica Zwycięstwa w obecnym układzie została ukierunkowana na ruch samochodowy z marginalizacją znaczenia ruchu pieszego czy rowerowego. Istniejąca infrastruktura pieszego jest niewystarczająca, stwarzająca bariery komunikacyjne w postaci nierównych chodników, długich przejść przez ulicę czy braku elementów osłaniających pieszych od wzmożonego ruchu samochodowego. Ulica Zwycięstwa przez brak zieleni izolującej, jak i obecną jej klasę zaliczaną do drogi o charakterze lokalnym KDL, generuje znaczny hałas przekraczający miejscami 75db. Na szczególną uwagę zasługuje skrzyżowanie z ul. Stefana Wyszyńskiego o klasie drogi zbiorczej KDZ, którego poziom emisji hałasu drogowego przekracza 80db.

Ponadto, ścieżka rowerowa przebiegająca przez Aleję Przyjaźni nie posiada bezpiecznego przejścia przez ul. Zwycięstwa narażając swoich użytkowników na potencjalne ryzyko. Przez Aleję Przyjaźni przebiega jedyna poprawnie wykształcona ścieżka rowerowa w zadanym obszarze opracowania. Przeprowadzona analiza układu komunikacyjnego zwróciła uwagę na konieczność wydzielenia bezpiecznej ścieżki rowerowej biegnącej wzdłuż ul. Zwycięstwa, zaprojektowanie przestrzeni pozbawionej barier komunikacyjnych, wprowadzenie uspokojonego ruchu samochodowego.

01. analiza historyczna



02. analiza walorów przestrzennych



04. analiza powiązań funkcjonalnych z przestrzeniami przylegającymi do ul. Zwycięstwa.

Celem analizy jest przedstawienie punktów w obrębie zadanego obszaru opracowania będących ogólnie przyjętymi generatorami ruchu, tj.: Stary Rynek, Centrum Handlowe – Forum Gliwice, Dworzec PKP Gliwice, Palmiarnia Miejska, Urząd Miejski czy budynki wchodzące w skład kampusu Politechniki Śląskiej. Teoretyczne prześledzenie głównych kierunków ruchu samochodowego, rowerowego czy pieszego umożliwiło podjęcie decyzji o podkreśleniu znaczenia ulic prostopadłych do ul. Zwycięstwa poprzez wizualne nakierowanie obiorcy do ww. skrzyżowań.

Prześledzenie punktów węzłowych będącymi miejscami o podwyższonym znaczeniu komunikacyjnym, tj. skrzyżowanie ul. Zwycięstwa z Aleją Przyjaźni wyznaczyło obszary, których znaczenie w obrębie całego obszaru należało uczynić.

Analizie zostały również poddane krawędzie urbanistyczne odczytywane jako granice między dwiema strefami, liniowymi przerwami w ciągłości odczytowania przestrzeni. Czytelne krawędzie urbanistyczne generują poprawnie skonstruowane wnętrza urbanistyczne tak istotne w projektowaniu urozmaiconego założenia, jakim jest droga. Dzięki powyższej analizie została podjęta decyzja o przeprowadzaniu szeregu działań projektowych wzdłuż brzegów rzeki

Kłodnicy, która w obecnym kształcie nie tworzy przestrzeni zachęcającej do użytkowania.

Dodatkowo przez zadany obszar opracowania przebiegają dwa istotne w znaczeniu miasta ciągi ekologiczne – infrastruktury niebieskiej w postaci rzeki Kłodnicy oraz infrastruktury zielonej poprzez starodrzew zlokalizowany przy Alei Przyjaźni łączący się z dwoma większymi parkami miejskimi. Przedstawiony projekt zakłada jak największy udział powierzchni biologicznie zielonych, urozmaiconych pod kątem pożądanej bioróżnorodności przy zachowaniu wielkomiejskiego charakteru ulicy.

05. analiza zieleni oraz nawierzchni istniejącej

Badany obszar cechuje się znaczną różnorodnością użytych wykończeń nawierzchni jak również i ich ogólnym stanem technicznym. Przeważający procent istniejącej nawierzchni stanowią posadzki nieprzepuszczalne, które na całej powierzchni obciążają kanalizację ogólnospławną. Teren charakteryzuje się brakiem przemyślanych rozwiązań retencyjnych, czego potwierdzenie może stanowić wyjątkowa ilość wpustów kanalizacyjnych umieszczonych w chodnikach przy budynkach po obu stronach ulicy.

Pozytywnym aspektem widocznym w opracowywanym obszarze jest obecność starodrzewu jak i sporej ilości zadbanej zielonej

infrastruktury. Na szczególną uwagę zasługuje niestety zieleń występująca przy rzece Kłodnicy czy Alei Przyjaźni, która nieuporządkowanie negatywnie wpływa na obiór przestrzeni.

06. analiza uwarunkowań prawnych

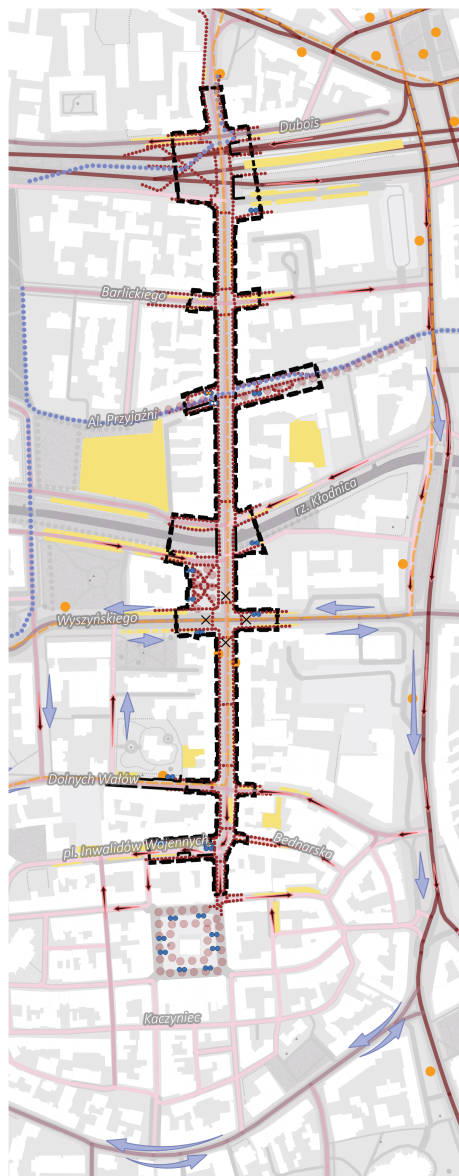
Obszar objęty zakresem opracowania został objęty Uchwałą NR XXXVIII/965/2005 Rady Miejskiej w Gliwicach z dnia 22 grudnia 2005 r. w sprawie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego dla terenu położonego w centralnej części miasta, obejmującego centrum i śródmieście miasta, tzw. Centralne Tereny Miasta.

Dodatkowo ul. Zwycięstwa w zakresie opracowania została objęta strefą konserwatorską „A”, której zadanie polega na ochronie istniejącego układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków. Szczególnej uwadze należy poddać zapisy mówiące o zachowaniu rozplanowania istniejących ulic i placów oraz zasadniczych proporcji wysokościowych kształtujących badane wnętrza urbanistyczne. Wskazane wyżej działania mają na celu podjęcie próby dążenia do przywrócenia najistotniejszych historycznych podziałów, elementów układu urbanistycznego czy zabudowy terenu w istniejącej obecnie tkance miejskiej, która nie uwzględnia architektonicznego dziedzictwa Gliwic.

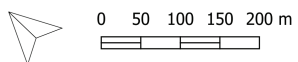
07. analiza SWOT

Przeprowadzenie analizy SWOT ma na celu szczegółowe prześledzenie najistotniejszych aspektów, które po zebraniu w cztery grupy informacyjne tworzą czytelną strategię postępowania z zadanym problemem. Analizie zostały poddane strony mocne – STRENGTHS, strony słabe – WEAKNESSES, szanse – OPPORTUNITIES oraz zagrożenia – THREATS. Skumulowanie wspomnianych czterech grup informacyjnych w jedną szczegółową analizę pozwoliło na stworzenie strategii rozwoju dla ul. Zwycięstwa w zadanym obszarze opracowania.

03. analiza układu komunikacyjnego

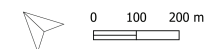
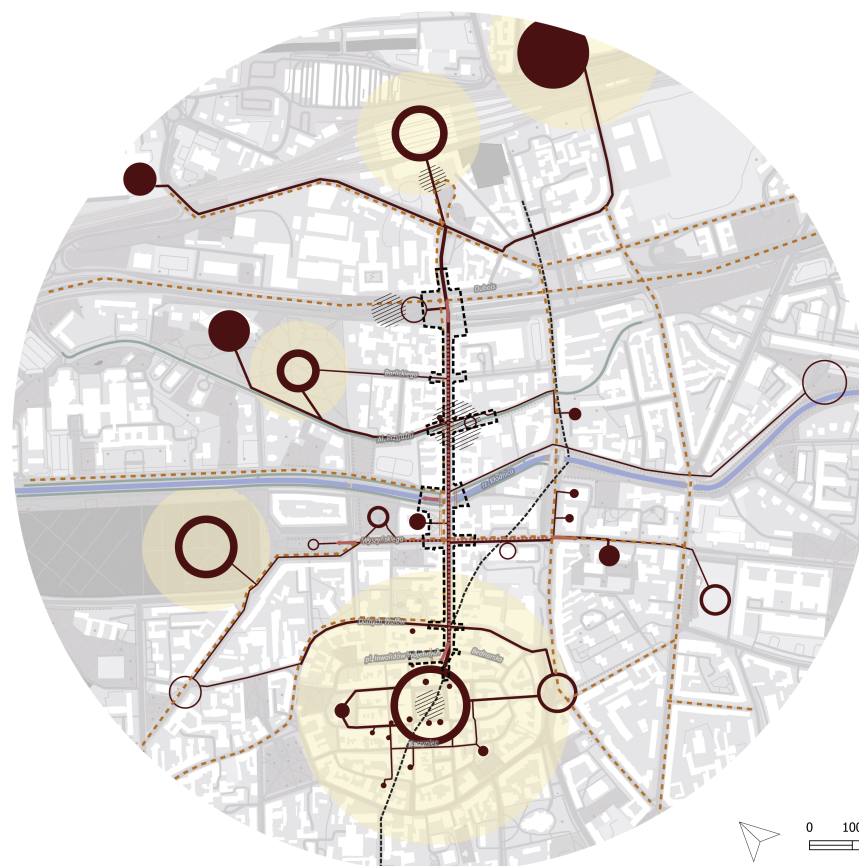


- granica opracowania
 - ✕ sygnalizacja
 - barierki
 - parkingi
- ruch samochodowy**
- ▶ możliwe odciążenia ruchu dla ul. Zwycięstwa
 - kierunek ruchu jednostronnego
- klasa drogi:
- główna
 - i główna ruchu przyspieszonego
 - zbiorcza
 - lokalna
 - dojazdowa
- ścieżki piesze i rowerowe**
- piesze
 - piesze - dominacja ruchu pieszego
 - rowerowe
- urządzenia rowerowe**
- stacje roweru miejskiego
 - stacja serwisowa
 - parking rowerowy
- komunikacja miejska**
- linie autobusowe
 - przystanki autobusowe
 - dworzec autobusowy



04. analiza powiązań funkcjonalnych z przestrzeniami przylegającymi do ul. Zwycięstwa.

- granica opracowania
 - wzmożony ruch ludzi
 - wyróżniające się dystrykty
 - /// węzły
 - granice
 - komunikacja miejska
 - osie widokowe
- ▶ otwarcia widokowe
 - korzytarz ekologiczny niebieski
 - korytarz ekologiczny zielony
 - podziemna woda



1. strony mocne - strengths

- 1.1 ul. Zwycięstwa naturalnie podzielona jest na odcinki, które można wykorzystać przy jej strefowaniu,
- 1.2 ul. Zwycięstwa stanowi oś widokową na stary Rynek
- 1.3 ul. Zwycięstwa jest główną drogą łączącą Rynek z Dworcem, co przekłada się na wzmożony ruch pieszych czy rowerzystów,
- 1.4 wyjątkowa architektura, mała ilość budynków nieatrakcyjnych czy wymagających gruntownej renowacji.
- 1.5 starodrzew przy ulicach prostopadłych do ul. Zwycięstwa.

2. strony słabe - weaknesses

- 2.1 ul. Kardynała Wyszyńskiego jest klasyfikowana jako KDZ - droga zbiorcza, co przekłada się na znaczny ruch,
- 2.2 głośnie skrzyżowanie ul. Wyszyńskiego z ul. Zwycięstwa, powyżej 80 db w dzień oraz w nocy, zauważalny jest brak zieleni osłaniającej,
- 2.3 ul. Zwycięstwa jest głośnie, zbiera dużo ruchu samochodowego, zauważalny jest brak zieleni osłaniającej, czy nadmierna prędkość poruszających się samochodów,

- 2.4 brak odpowiedniej infrastruktury pieszej uwzględniającej potrzeby osób w spectrum niepełnosprawności,
- 2.5 brak wyznaczonych ścieżek rowerowych,
- 2.6 brak połączenia z Aleją Przyjaźni,
- 2.7 brak podkreślenia znaczenia rzeki Kłodnicy jako miejsca charakterystycznego – wnętrza urbanistycznego.
- 2.8 silnie uzbrojona ulica, ograniczona przestrzeń dla nowych nasadzeń w linia rozgraniczających.

3. szanse - opportunities

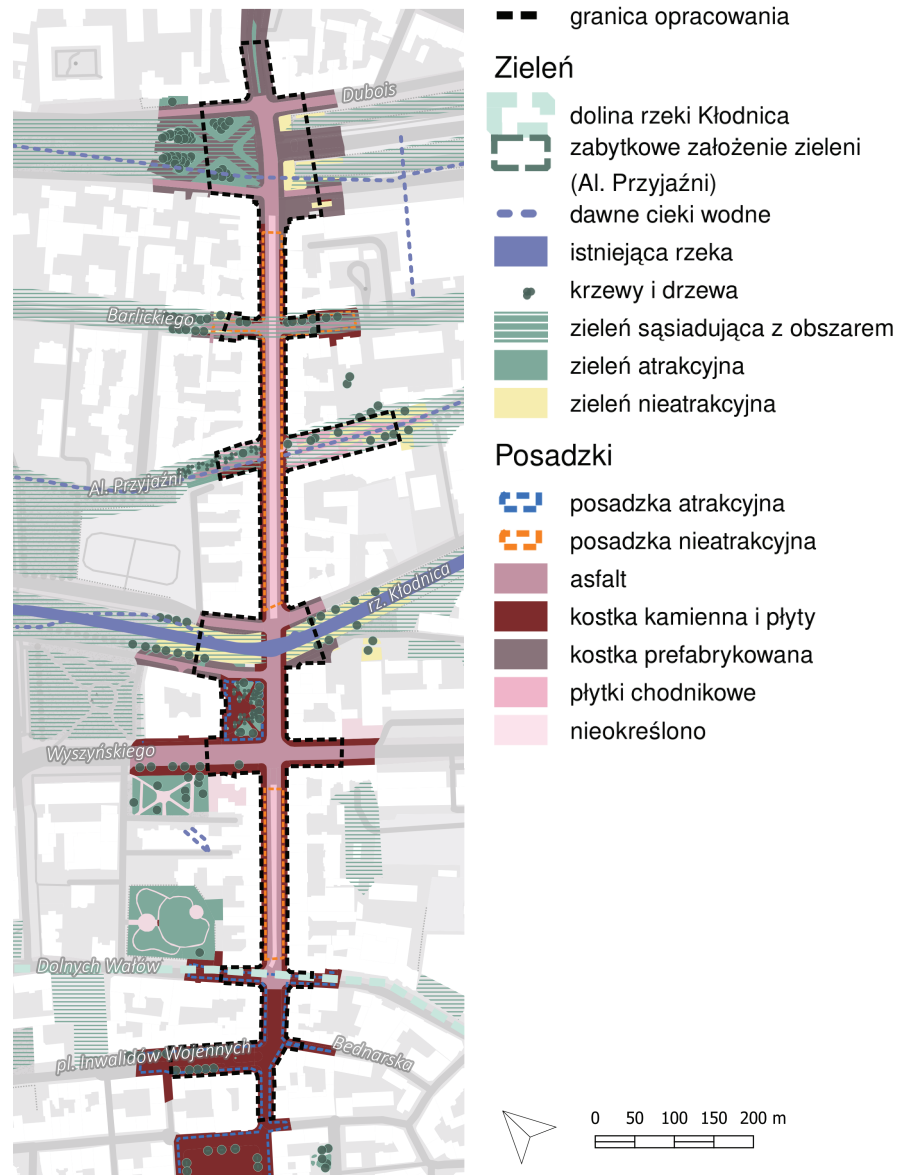
- 3.1 aleja przyjaźni może stać się kultowym miejscem na mapie Gliwic,
- 3.2 istniejące tory tramwajowe można wykorzystać jako element dekoracyjny, będących bezpośrednim odniesieniem historycznym,
- 3.3 skwer europejski zasługuje na dalszą kontynuację poprzez wyznaczone ścieżki rowerowe czy odpowiednio skomponowaną zielenie uliczną,
- 3.4 znaczna szerokość Alei Przyjaźni pozwala na wykonanie oddzielnego ciągu pieszego i rowerowego,

- 3.5 znaczna szerokość ul. Zwycięstwa w linia rozgraniczających umożliwia wprowadzenie infrastruktury komunikacyjnej dbającej o potrzeby każdego uczestnika ruchu,
- 3.6 oddalenie się ok. 1,0-1,5m od ostatniej sieci instalacyjnej – sieć gazowa - w połączeniu z użyciem paneli przeciwkorzeniowych i rur osłonowej pozwoli na nowe wysokie zadrzewiania w ulicy.

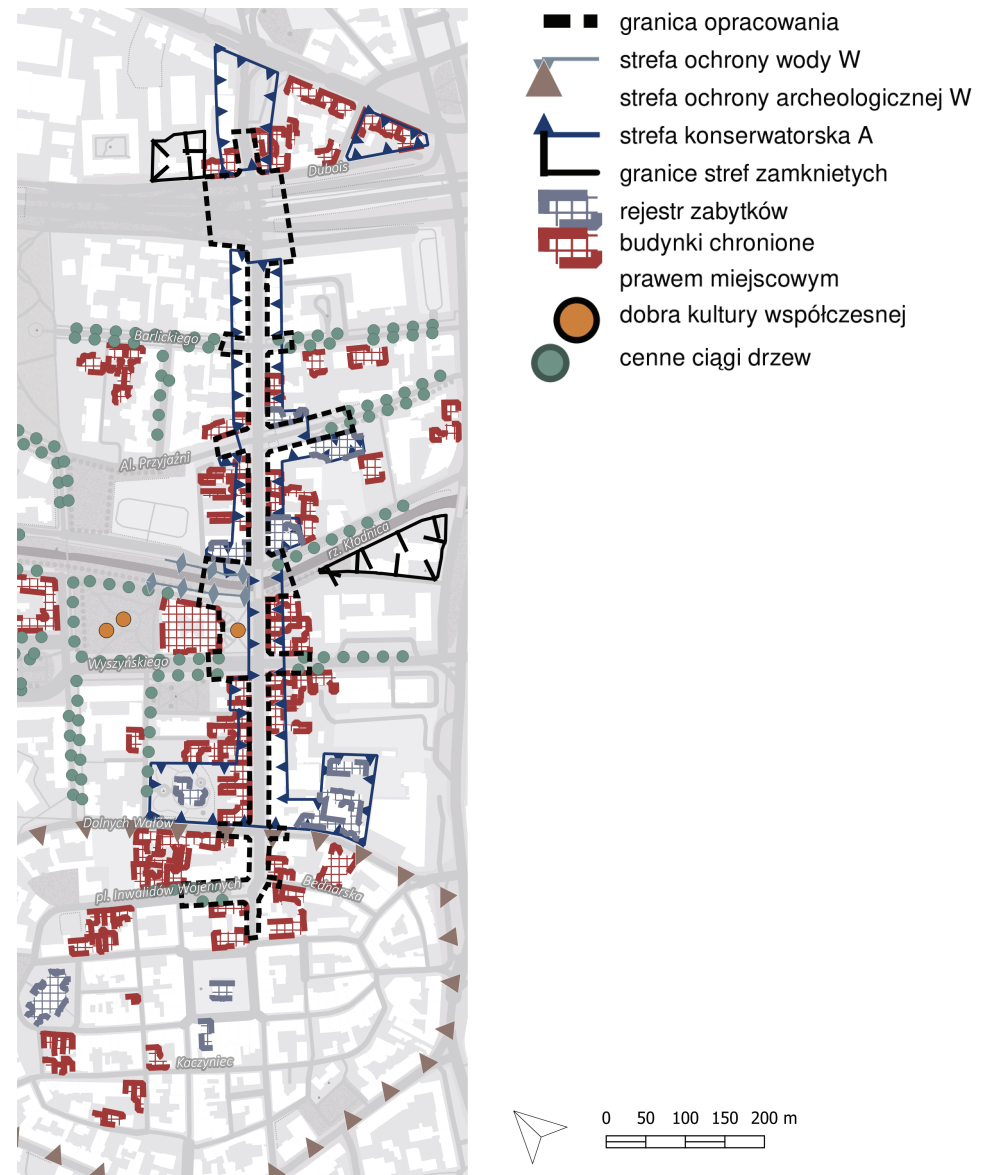
4. zagrożenia - threats

- 4.1 aleja przyjaźni jest obecnie miejscem spotkań ludzi z wykluczonych społecznie
- 4.2 sutereny przy alei przyjaźni są obecnie silnie zaniedbane, ale nie należy odcinać potencjalnej ścieżki rozwoju i ich ponownego wykorzystania,
- 4.3 kwestia reorganizacji ruchu samochodowego, w szczególności przy skrzyżowaniu ul. Wyszyńskiego z ul. Zwycięstwa,
- 4.4 spadek terenu w kierunku rzeki, należy przemyśleć rozwiązania mające na celu oczyszczanie wody opadowej.

05. analiza zieleni oraz nawierzchni istniejącej

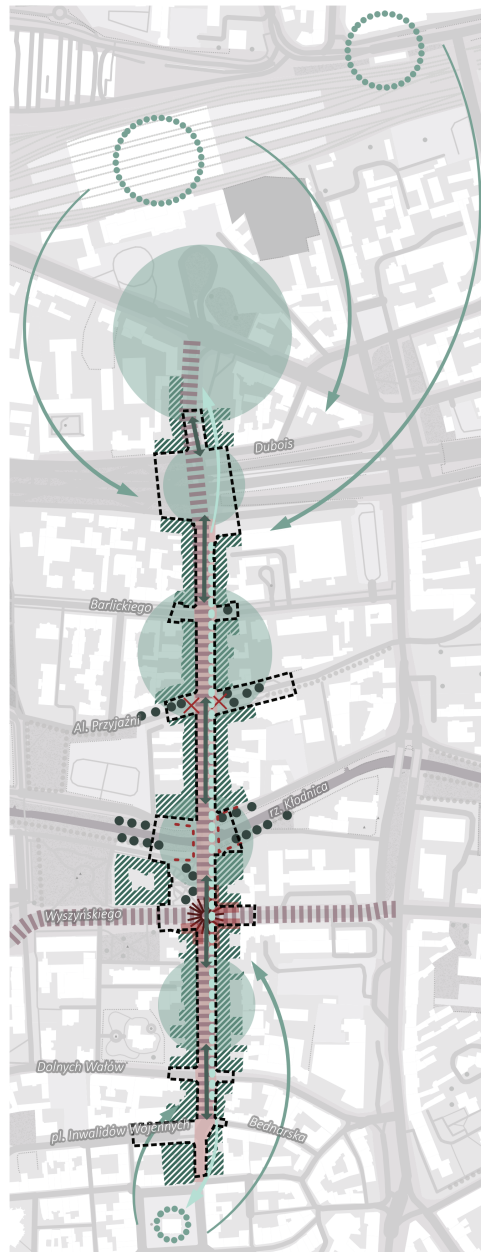


06. analiza uwarunkowań prawnych



07. analiza SWOT - stony mocne i słabe

07. analiza SWOT - szanse i zagrożenia

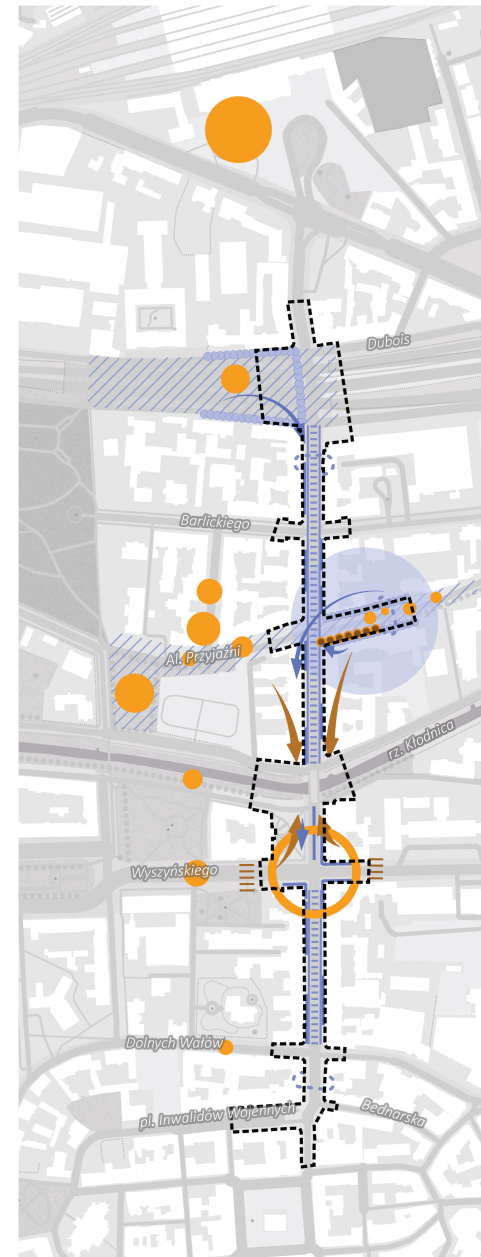


Mocne strony

- granica opracowania
- duże generatory ruchu
- ➔ przepływ ruchu z generatorów
- starodrzewie
- oś widokowa
- ➔ koniec osi widokowych
- ↔ powiązania między strefami
- strefy
- ▨ atrakcyjne budynki

Słabe strony

- granica opracowania
- ✗ brak połączenia z Aleją Przyjaźni
- - - rzeka nie jest landmarkiem
- ▨▨▨▨▨ kłopotliwe skrzyżowanie
- brak zieleni osłaniającej
- ▨▨▨▨▨ hałaśliwe ulice
- niedobra infrastruktura drogowa



Możliwości

- granica opracowania
- ▨ atrakcyjne przestrzenie
- kultowe miejsce
- atrakcyjne ulice
- ▨ nasadzenia
- ➔ połączenie ze ścieżkami rowerowymi
- ▨ projektowo dobra szerokość ulic
- ▨▨▨▨▨ tory kolejowe do zaadaptowania

Zagrożenia

- granica opracowania
- ▨▨▨▨▨ szerokie ulice niebezpieczne dla przechodniów
- zaniedbane suitereny
- ➔ spadek terenu w kierunku rzeki
- miejsca nieprzyjemne lub potencjalnie niebezpieczne
- ▨ problematyczne skrzyżowanie

koncepcja architektoniczna zagospodarowania terenu

Długość ul. Zwycięstwa w wskazanym zakresie opracowania wynosi 800m. Na długości 800 m użytkownik ulicy doświadcza monotonnej struktury urbanistycznej, przy której 10- minutowy spacer znacznie się wydłuża. Celem opracowanej koncepcji architektonicznej jest stworzenie przestrzeni urozmaiconej, z widocznymi podziałami na strefy, których unikatowy charakter zaciekałby obiorcę.

Zaproponowana koncepcja architektoniczna odwołuje się do idei miasta zrównoważonego zwanego inaczej miastem przyszłości wprowadzając w swoim układzie liczne sprawdzone schematy postępowania z zakresu gospodarowania wodą opadową, zarządzania terenami zielonymi czy wykorzystywania energii ze źródeł odnawialnych. Zaproponowane rozwiązania projektowe tworzą przestrzeń pozbawioną barier komunikacyjnych wspierając osoby w spectrum niepełnosprawności ruchowych jak i intelektualnych przy pomocy licznych punktów multisensorycznych. Wprowadzone kreatywne przestrzenie multifunkcyjne, opowiadające na bieżące potrzeby mieszkańców miasta zostały rozplanowane w zgodzie z historycznym charakterem ulicy. Ponadto obecnie pozbawiona terenów biologicznie

czynnych ulica zyskała godną europejskiego miasta oprawę z obszarów zielonych połączonych z rozwiniętą siecią systemów retencyjnych.

szczegółowy opis koncepcji

Przedstawiona koncepcja zakłada podział na sześć stref, wyróżniających się między sobą zastosowanymi rozwiązaniami projektowymi, w tym układem dróg, chodników, ścieżek rowerowych czy kompozycji terenów zielonych. Strefowanie ulicy ma na celu nadanie indywidualnych cech poszczególnym odcinkom, które w finalnym zestawieniu stworzą przestrzeń intuicyjną, zróżnicowaną jak i spójną w swoim charakterze zapraszając przyszłego odbiorcę do jej użytkowania. Dodatkowym atutem wydzielonych stref jest możliwość etapowania inwestycji czy wprowadzania na bieżąco wymaganych zmian z zakresu projektów branżowych.

odc. 1 - |Rynek – Plac Inwalidów Wojennych| 'gdzie historia sięga średniowiecza'

Układ urbanistyczny Starego Rynku sięga czasów wczesno średniowiecznych drugiej połowy XIII wieku. Praca nad tak ścisłą historyczną tkanką wymaga zachowania szczególnej ostrożności przy podejmowaniu wszelkich działań projektowych. Zgodnie z wizją rekonstrukcji przestrzeni miejskiej Gliwic w XIII wieku udostępnionej przez Muzeum w Gliwicach, wokół

murów obronnych miasta zgodnie z przebiegiem ulicy Dolne Wały znajdowały się tereny zielone. Niestety w obecnym jej przebiegu zaproponowanie roślinności wysokiej czy niskiej sezonowej wiąże się ze zbyt dużymi kosztami względem istniejącego układu ruchu drogowego. Miejscem o dogodnych do tego warunkach jest natomiast Plac Inwalidów Wojennych, którego szerokość 23m w liniach rozgraniczających pozwala na stworzenie zielonego parku kieszonkowego. Obecne wysokie nasadzenia będą stanowić oprawę do centralnego założenia parkowego, którego płynny układ nawiązuje do wszystkich projektowanych zielonych założeń znajdujących się na ulicach prostopadle dochodzących do ul. Zwycięstwa. Wytyczone w środku ścieżki rozszerzenia propagują ideę multifunkcyjnego użytkowania – strefy odpoczynku, rozmowy czy aktywności fizycznej i zabaw. Dyskretnie zaprojektowane oświetlenie tworzy przestrzeń bezpieczną „na widoku” przy jednoczesnym nieingerowaniu w komfort wizualny mieszkańców pobliskich kamienic. W wewnętrznych granicach parku została wykorzystana posadzka całkowicie przepuszczalna o jednorodnej fakturze idealnej do zabaw dla najmłodszego pokolenia. Obecna forma toalet publicznych została przemodelowana na obiekt o planie koła z oprawą w postaci fontanny miejskiej od strony skrzyżowania z ul. Zwycięstwa. Unikatowe w kształcie skrzyżowanie Placu Inwalidów

Wojennych z ul. Zwycięstwa zostało przedzielone drobnym powierzchniowym założeniem zielni z sezonowo kwitnącymi krzewami. Projektowana posadzka na fragmencie do ulicy Dolnych Wałów zgodna z istniejącą, z dodatkowym oświetleniem punktowo – liniowym najważniejszych elementów założenia, np. fontanny, wyspy zieleni czy granic parku kieszonkowego.

Odc.2 – |Plac Inwalidów Wojennych – ulica Prymasa Stefana Wyszyńskiego| 'gdzie historia miesza się ze współczesnością'

Ulica Zwycięstwa została wytyczona około 1880 roku, a o jej pięknie decydują przede wszystkim liczne bogato zdobione kamienice z przełomu XIX i XX wieku. Ideą projektu na tym odcinku drogi jest podkreślenie znaczenia oprawy ulicy poprzez odwoływanie się do jej podziałów.

Ulica Zwycięstwa na fragmencie od Placu Inwalidów Wojennych do ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego została zaadoptowana na pełnowymiarowy woonerf, w którym nadal obecny ruch samochodowy został zmarginalizowany do niezbędnego minimum, z możliwością poruszania się ruchem dwustronnym na pasach o łącznej szerokości 5,5m. Pierwszeństwo otrzymują piesi oraz rowerzyści, który mogą korzystać z każdego odcinka ulicy bez obawy o poruszające się z nadmierną

prędkością samochodu. Dzięki przekazaniu fragmentu ulicy osobom niezmotywowanym znacząco ograniczony został poziom hałasu na całym jej odcinku z szczególnym uwzględnieniem skrzyżowania ul. Zwycięstwa z ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego.

Ponadto ulica dzięki poszerzonym dwustronnie chodnikom uzyskała niezbędną przestrzeń pod stanowiska multifunkcyjne, w tym: stanowiska dla food-trucków, wystaw plenerowych czy scen tymczasowych. Każda z atrakcji pozostaje ogólnodostępna dla mieszkańców, a jej otwarty charakter pozwala dostosować się do sezonu czy pogody. Potrzebne media w tym zasilanie elektryczne, kanalizacyjne czy wodociągowe zostało przewidziane w rytmicznie oddalonych od siebie odstępach, zgodnie z wyznaczonymi punktami multifunkcyjnymi. Każda ze stref została wyposażona w ukryte w bruku skrzynki zawierające poszczególne przyłącza z sieci według rozwiązania wskazanego na rysunku poniżej.

Ważnym punktem wskazanej strefy jest poniesiony, dwustronny przystanek autobusowy, który umożliwi bezproblemowe wejście do pojazdu osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi. Projektowana nawierzchnia jest ujednolicona, bezkrawężnikowa, z liniowym odpływem wody deszczowej zgodnie z rysunkiem technicznym zagospodarowania terenu. Poszczególne fragmenty użytkowe ulicy zostały wydzielone przy zastosowaniu schematów kolorystycznych jednakowych dla całej

ul. Zwycięstwa od Rynku do ul. S. Dubois.

Elementem wyróżniającym fragment drogi od Placu Inwalidów Wojennych do ul. Prymasa Stanisława Wyszyńskiego są podwieszane na wysokości 5m tory tramwajowe zgodnie z ich rzutem pionowym. Ich obecność domyka ulicę tworząc ażurowy strop urbanistyczny spełniający dodatkową funkcję instalacji doświetlającej drogę.

Punktowe oświetlenie gazowników z roślinnością niską ociepla przestrzeń przy jednoczesnym zachowaniu ciągłości stylistycznej z pozostałymi strefami ulicy.

Odc.3 – |ulica Prymasa Stefana Wyszyńskiego – Wybrzeże Armii Krajowej| 'gdzie wodna znowu płynie'

Gliwice zdecydowanie nie kojarzą się z miastem położonym nad rozbudowaną siecią wodną, co z historycznego punktu widzenia mija się z prawdą. O obecności licznych rzek i cieków wodnych mogą świadczyć obecne układy ulic w rejonie Starego Miasta, np. przebieg ulicy Aleksandra Fredry, Alei Przyjaźni, Dworcowej czy Nowego Świata. Każda z wymienionych dróg została wytyczona zgodnie z układem istniejącej poprzednio rzeki, kanału czy cieku wodnego. Jedynym wspomnieniem po imponującej infrastrukturze niebieskiej jest rzeka Kłodnica, która przecina ul. Zwycięstwa w połowie jej wysokości. Stanowi ona

zatem naturalną barierę oddzielającą historyczną tkankę od tej powstałej w XX i XXI wieku.

Ideą projektową dla tej strefy opracowania było podkreślenie miastotwórczej potęgi rzeki poprzez stworzenie adekwatnej oprawy jej brzegów, wyeksponowania osi widokowych oraz nadanie błękitnego charakteru placowi należącemu do Urzędu Miasta. Ulica Prymasa Stefana Wyszyńskiego przejmuje rolę granicy między częścią historyczną o zmarginalizowanym ruchu samochodowym, a częścią „współczesną”, na której uspokojony ruch kołowy odbywa się po wyznaczonych pasach drogowych. Według założeń projektowych piesi oraz rowerzyści poruszają się po przygotowanych chodnikach i ścieżkach rowerowych, które zostały oddzielone od ruchu samochodowego pasami izolującej zieleni okrywowej. Reorganizacja ruchu samochodowego, zgodnie z projektem koncepcji zagospodarowania terenu, ma na celu zmniejszenie poziomu hałasu przy skrzyżowaniu ul. Prymasa Stefana Wyszyńskiego z ul. Zwycięstwa.

Rzeka Kłodnica pierwszy raz w swojej historii uzyska bulwary dla użytku pieszych poprzez dwustronnie zaprojektowane pomosty drewniane ciągnące się wzdłuż obu jej brzegów. Pomosty dostępne poprzez schody terenowe ujarzmiają niedostępne brzegi rzeki, a lokalne poszerzenia traktu umożliwiają odpoczynek podczas spaceru. Przy lewej części Kłodnicy od strony Urzędu Miasta została

zaprojektowana wielofunkcyjna scena z przestrzeniami przeznaczonymi pod drobne mobilne kawiarnie. Każde z tych miejsc będzie mieć zapewnione wystarczające podpięcie do miejskich sieci mediów.

Plac przed Urzędem Miasta uzyska oprawę nie jednego, ale trzech nowych zbiorników wodnych, przy czym najważniejszym będzie płytka fontanna o układzie amfiteatralnym domykająca fontannę z trzema faunami od strony wschodniej. Pozostałe dwa zbiorniki, również pozbawione wysokiego obramowania będą otaczać nowe nasadzenia. Zieleń wokół istniejącego Starodrzewu zostanie uporządkowana, między drzewami zostaną wyznaczone miejsca odpoczynku dla pieszych czy rowerzystów, a całość założenia placu Urzędu Miasta stanie się czytelna i otwarta na ul. Zwycięstwa.

Most nad rzeką Kłodnicą powróci do swojej historycznej formy poprzez dodanie ażurowych łuków oddzielających pieszych od ruchu kołowego. Dyskretnie poprowadzone oświetlenie punktowe oraz liniowe podkreśla nowe założenia wodne, piesze jak i rowerowe. Nowe lampy uliczne, z herbem miasta Gliwic, staną się wizytówką rewitalizowanej przestrzeni.



„Lata 1910-1911 , Widok z mostu nad Kłodnicą na ulicę Zwycięstwa”.

Źródło: https://fotopolska.eu/Gliwice/b1417,Tramwaje_w_Gliwicach.html?f=1142361-foto



Promenada spacerowa w miejscu Alei Przyjaźni, pocztówka z ok. 1910 r.

Źródło: <https://www.facebook.com/muzeumgliwicach/posts/>

Odc.4 – |Wybrzeże Armii Krajowej – Aleja Przyjaźni| 'gdzie jeździmy w zielone'

Jeszcze na początku XX wieku, w okolicach 1902 r. Aleja Przyjaźni nie była deptakiem spacerowym, a ciekim wodnym zwanym Dziką Kłodnicą. W 1910r. podjęto decyzję o jej zasypaniu, a na jej miejscu powstała szeroka aleja spacerowa otwierająca się na ul. Zwycięstwa reprezentacyjnymi schodami. W obecnym kształcie Aleja Przyjaźni zatrzymała się w półroku sprawiając wrażenie struktury niedokończonej, ciemnej oraz wilgotnej, nieprzyjemnej w odczuciu, bez poprawnie rozwiniętej strefy pieszej i rowerowej. Sutereny przy południowo- wschodniej stronie pozostają nieużytkowane jak i zaniedbane stając się idealnym miejscem dla spotkań osób wykluczonych społecznie.

Idea projektu na tym odcinku opracowania jest przywrócenie historycznego układu Alei Przyjaźni poprzez obniżenie jej do poziomu ok. -2.7m, czyli poziomu wejścia do suterenu. Poprzez opisany zabieg zostaną zlikwidowane wątpliwe zejścia stworzone specjalnie dla obsługi poziomu -1 budynku, dodatkowo poszerzając deptak przeznaczony dla ruchu pieszych na szerokość 7,3m. Istotną zmianą jest również całkowite oddzielenie ruchu pieszego od rowerowego na pierwszym odcinku Alei Przyjaźni. Płynna dwupasmowa ścieżka rowerowa nie miesza się z ruchem pieszym, a jej szerokość 2,7m z poszerzeniami przy skrętach zapewnia komfortowe

użytkowanie. Stałe nachylenie 3%, praktycznie nieodczuwalne dla rowerzysty umożliwia korzystanie z pochylni osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi. Dla wygody ich poruszania, projekt zakłada obecność dwustronnych poręczy dwuwysokościowych wbudowanych w murek odgradzający pochylnię. Dzięki całkowitemu wydzieleniu pochylni rowerowo-osobowej, taras od strony północno-wschodniej został przeznaczony na użytek pobliskich kawiarni. Płaski odcinek ścieżki rowerowej na wysokości -1.2m względem poziomu ul. Zwycięstwa (+1,5m licząc od poziomu posadzki Alei Przyjaźni), został przeznaczony pod budowę schodów plenerowych o różnorodnym zastosowaniu, np. kino plenerowe, scena, piknik.

Obecne sutereny od strony południowo- zachodniej mogą zostać przeznaczone pod lokale gastronomiczne, bary, księgarnie, czy inne drobne usługi z możliwością stworzenia ogródków zewnętrznych. Projektowana posadzka dla ścieżki rowerowej jest całkowicie przepuszczalna jak i chropowata zapewniając odpowiednią przyczepność nawet w sezonie zimowym.

Przejście między dwoma odcinkami Alei Przyjaźni przez ul. Zwycięstwa zostało rozwiązane poprzez rozdzielanie dwóch pasów ruchu na ul. Zwycięstwa oraz zaprojektowaniu między nimi zielonej wyspy. Dwustopniowe przejście przez pasy mniejszy ryzyko wypadków z udziałem

samochodów, a samo wyniesienie przejścia o ok. 20cm zmniejszy prędkość jadących pojazdów. Poprzez zastosowane rozwiązanie Aleja Przyjaźni stanie się uprzywilejowana względem ul. Zwycięstwa bez konieczności całkowitego zatrzymywania się przed przejściem.

Roślinność w północno-zachodniej części Alei Przyjaźni pozostaje bez zmian z wyjątkiem upłynnienia kształtów istniejącej linii zieleni. Dodatkowo przestrzeń zostanie wyposażona w miejsca odpoczynku, wodopój, stojaki rowerowe oraz stację naprawy, których zadaniem swoim kształtem jak i materiałami nawiązują do dalszego, istniejącego zagospodarowania. Projektowana w tej części posadzka ma charakter multifunkcyjny, sprzyja zabawom najmłodszych jak i urozmaica obszar. Odpowiednią oprawę uzyskał również pomnik miast partnerskich, wyeksponowany na narożniku skrzyżowania ulic.

Dyskretnie zaprojektowane oświetlenie ma podkreślać kształty oraz faktury zastosowanych materiałów, ważne obiekty zagospodarowania terenu oraz zwracać uwagę na punkty neorwraliczne tj.: przejście przez ul. Zwycięstwa. Standardowe, wysokie oświetlenie uliczne zostało zaprojektowane na całej długości Alei Przyjaźni, spójne z tym użytym na ul. Zwycięstwa.

Odc. 5– | Aleja Przyjaźni – Skwer Europejski 'gdzie ulica może być zielona'

Kiedy analizujemy odcinek ul. Zwycięstwa od Alei Przyjaźni do Skweru Europejskiego dostrzegamy jego niedo- godności, tj.: za szerokie pasy drogowe, brak zieleni, niewystarczającą komunikację pieszą, brak ścieżki rowerowej czy nieproporcjonalnie wysokie oświetlenie. Zauważamy również jej zalety, tj.: proporcjonalne wnętrza urbanistyczne, piękne kamienice, czy tory tramwajowe przypominające nam o historii tego miejsca.

Celem nadrzędnym dla tej strefy opracowania było zaproponowanie nowego modelu podziału ulicy, który stawiłby na równi potrzeby pieszych, rowerzystów i samochodów, a ponadto dodałby maksymalną ilość zieleni możliwą do wprowadzania ze względu na silne uzbrojenie sieci podziemnych. Wykorzystany model pozwolił na podział 19,5m ulicy w linie rozgraniczających na dwa pasy ruchu, każdy o szerokości 3m, dwupasmową ścieżkę rowerową o szerokości 2m, dwa chodniki kolejno o szerokości 4,5m i 6m oraz ciągłego pasa zieleni o szerokości 1m oddzielającą ścieżkę rowerową od drogi. Przedstawiony model ulicy został również zastosowany na odcinku od ul. Wybrzeża Armii Krajowej do Alei Przyjaźni.

W każdym z trzech fragmentów ulicy, chodnik o szerokości ok. 6,5m został podzielony na strefę ruchu oraz strefę dodatkowych aktywności, w tym

ogródków gastronomicznych, stojaków na rowery, stacji napraw rowerów, rozbudowanych enklaw zieleni czy miejsc odpoczynku. Ogródki gastronomiczne jak i ławki zostały oddzielone od ścieżki rowerowej niskim murkiem mającym gwarantować uczucie bezpieczeństwa ich użytkownikom. Pas zieleni oddzielającej ścieżkę rowerową został dodatkowo zabezpieczony niskim ażurowym ogrodzeniem od strony drogi, ponownie w celu zagwarantowania bezpieczeństwa rowerzystom jak i ochrony roślin.

Projektowane nawierzchnie nie stanowią barier komunikacyjnych, każde z miejsc przeznaczonych do użytku jest łatwo dostępne. Rozwiązanie odpływu wody odpadowej zostało szczegółowo przedstawione na przekroju poprzecznym ulicy. Innowacyjny elementem zastosowanym na opisywanych fragmentach ulicy są zbiorniki retencyjne wody opadowej z systemem nawadniającym zielone enklawy. Woda odpadowa, wstępnie przefiltrowana przez warstwy żwiru, zostaje zgromadzona poprzez wykorzystanie rur drenażowych w geowłókninie ułożonych na fragmentach folii. W okresach suszy, kiedy zbiorniki pozostają puste, nawadnianie roślin odbywać się będzie z miejskiej sieci wodociągowej, a w okresach ulewy, kiedy zbiorniki retencyjne będą przepełnione, nadmiar wody będzie odprowadzany do miejskiej sieci kanalizacji ogólnospławnej. Woda opadowa z powierzchni utwardzonych nieprzepuszczalnych, np. asfalt wylany na

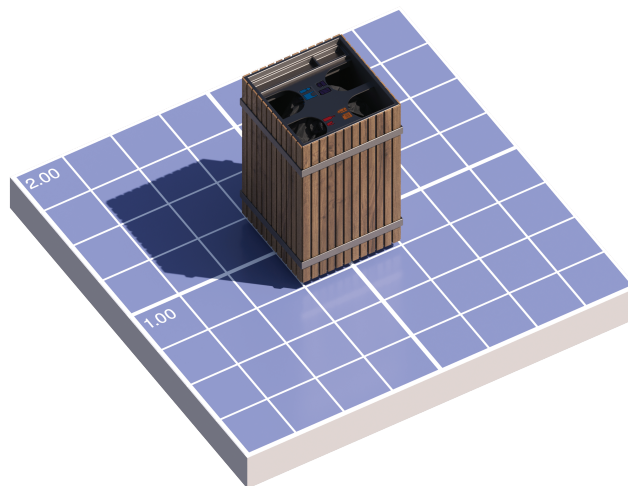
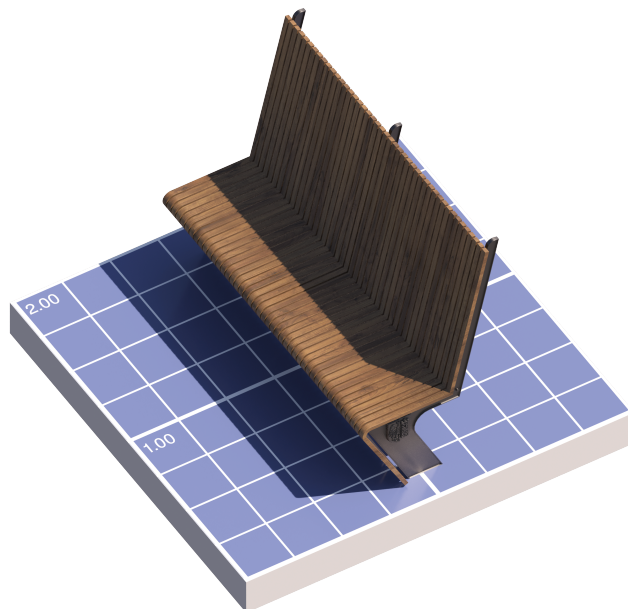
drodze kołowej, zostaje odprowadzona do obniżonego względem nawierzchni pasa zieleni poprzez stałe nachylenie poprzeczne nie mniejsze niż 2%, wynikające z odpowiednich przepisów zawartych w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki morskiej. Na potrzeby koncepcji projektu przyjęto kategorię drogi KR3 umożliwiającą rozpisane poszczególnych warstw. Projektowana ścieżka rowerowa została wykończona przy użyciu warstw ściernalnych mieszanki mineralno-bitumicznej oraz betonu jamistego jako podkładu. Wybrane zestawienie materiałów przyczynia się do częściowej lub całkowitej przepuszczalności ścieżki, ograniczając tym samym rozbryzgi wody odpadowej na przechodniów. Przejścia dla pieszych zostały odpowiednio oznakowane oraz wyniesione względem poziomu drogi o ok. 20cm. Ostre nachylenie pochylni skutecznie ograniczy prędkość pojazdu do minimum przed samym przejściem chroniąc pieszych przed wypadkami. Ten sam zabieg został zastosowany na ścieżce rowerowej. Ważnym aspektem nowego modelu ulicy jest zmienność położenia pasów ruchu względem ul. Zwycięstwa. Obrane rozwiązanie ma celu zmniejszenie prędkości poruszających się samochodów przed samym skrzyżowaniem. Ścieżka rowerowa pozostaje natomiast w układzie prostym, uprzywilejowanym nad ruchem zmotoryzowanym. Piesi mogą dostać się na drugą stronę ulicy nie tylko poprzez wyznaczone przejścia, ale i dodatkowe, awaryjne wpusty

regularnie wyznaczone na fragmentach ulicy. Oświetlenie zostało dobrane w sposób przemyślany, nie przeszkadzający mieszkańcom kamienicy w nocy dzięki zastosowaniu talerzy ograniczających emisję światła w górę. Ścieżka rowerowa oraz chodniki punktowo rozświetlone zgodnie z przekrojem poprzecznym ulicy. Podobnie jak w przypadku odcinka drugie ul. Zwycięstwa, zostaną podwieszane tory tramwajowe, przy czym oprócz walorów estetycznych i oświetleniowych, będą służyć jako stelaże pod pnące się rośliny.

Odc. 6– |Skwer Europejski| 'europejskie klimaty'

W październiku 2021 roku został oddany do użytku mieszkańcom Skwer Europejski. Niewątpliwie oaza zieleni w samym sercu miasta zasługuje na właściwą kontynuację poprzez powiązanie jej z ul. Zwycięstwa ścieżką rowerową. Projekt w tej części opracowania zakłada wprowadzenie paru punktowych zadaszeń nawiązujących formą oraz materiałami do istniejących obiektów małej architektury na placu jak i poprowadzenie wydzielonej ścieżki rowerowej po południowej stronie chodnika. Południowo-wschodni narożnik skrzyżowania ul. Zwycięstwa z ul. Aleksandry Fredry stanie się bezpośrednią kompozycyjną odpowiedzią na działania projektowe wyróżniające Skwer Europejski.

Wizualizacje małej architektury śmietnik | ławka | oświetlenie wysokie



zastosowane materiały, szczegółowe rozwiązania, dobór projektowanej zieleni

materiały

Ulica Zwycięstwa na długości 800 metrów wymaga zastosowania różnorodnych materiałów wykończeniowych dla projektowanych nawierzchni w celu wpasowania się w ideowe założenia poszczególnych stref ulicy. Projektowane nawierzchnie muszą spełniać wymogi wytrzymałościowe na obciążenia użytkowe, zapewniać w pożądanym miejscu odpowiednią przepuszczalność wód opadowych czy stanowić wyraźne kolorystyczne wydzielenie stref użytkowych dla odbiorców przestrzeni.

Poniżej przedstawiono zestawienie użytych w projekcie materiałów.

Kostka granitowa

Użyta w strefie historycznej na odcinku pierwszym i drugim, przeznaczona pod komunikację kołową, pieszą i rowerową. Ma stanowić kompozycyjne przedłużenie nawierzchni użytej na Rynku Miejskim. Kostka została zaprojektowana tylko na fragmencie dostępnym dla ruchu kołowego. Wąski pas kostki granitowej został również przewidziany bezpośrednio przy linii budynków.

Płyty chodnikowe, z wąskimi fugami
Zaprojektowane w strefie historycznej na odcinku pierwszym i drugim,

przeznaczona do użytku pieszych i rowerów. Stanowi wyraźne wydzielenie między przestrzenią dostępną dla ruchu kołowego. Połączenie między płytami chodnikowymi a kostką granitową nie zakłada wykonania krawężnika, obie nawierzchnie powinny płynnie się łączyć, nie stwarzając barier komunikacyjnych.

Asfalt

Użyty na odcinku trzecim, czwartym, piątym i szóstym, przeznaczony do ruchu kołowego. Klasa nawierzchni zgodnie z ustaleniami projektów branżowych.

Płyty chodnikowe – kostka brukowa z szerokimi fugami

Zaprojektowane na odcinku trzecim, czwartym, piątym i szóstym, przeznaczona dla ruchu pieszego. Szerokie fugi mają umożliwić lepsze odprowadzanie wody opadowej w warstwy gruntowe odciażając tym samym kanalizację ogólnospławną. Zastosowane fugi nie utrudniają poruszania się osobom z niepełnosprawnościami ruchowymi.

Beton jamisty, firmy PERVIA

Materiał został zastosowany na odcinku trzecim, czwartym, piątym i szóstym przy wydzielonej ścieżce rowerowej na ul. Zwycięstwa oraz w Alei Przyjaźni przy ścieżce rowerowej i pieszym deptaku na poziomie -2.7m. Jego zaletą jest wysoka wodoprzepuszczalność jak i chropowatość powierzchni. Przy ścieżce rowerowej został wybrany kolor

czerwono-ceglasty, a dla deptaka Alei Przyjaźni kolor kremowy.

Żwir ozdobny

Zastosowany jak warstwa wierzchnia zielonych enklaw. Na podkładzie z geowłókniny, uniemożliwia rozwój chwastów.

Żwir ozdobny zatopiony w betonie

Materiał użyty na styku enklaw zieleni z chodnikami. Został użyty w celu zabezpieczenia wolnej krawędzi przestrzeni biologicznie czynnych, jednocześnie bez konieczności wykonywania podniesionego krawężnika.

katalog roślin

Poniżej zaprezentowano katalog roślin dobrych na potrzeby projektu.

Drzewa liściaste, o wysokości do 8m i rozpiętości korony do 5m.

surmia bigoniowa – nana
wiśnia osobliwa – umbraculifera
wiśnia piłkowana- Amanogawa
wiśnia piłkowana – Royal Burgundy
dąb błotny – green dwarf
grusza drobnoowocowa - chanticleer

Krzewy liściaste, o wysokości do 1,5m i rozpiętości do 2m

dereń biały – baihalo
dereń świdwa - midwinter fire
dereń rozłogowy – Kelseyi
bez czarny – gerda
wierzba purpurowa - nana

tawuła japońska – golden princess
lilac Meyera – palibin

Pnącza

winobluszcz pięciolistny odm. murowa
powojnik summer snow, grupa vitalba
winorośl japońska

Byliny, o rozpiętości do 2m.

tawułka chińska – Pumila
śmiałek darniowy
tojeść kropkowana
miskant chiński
rozchodnik okazały

Na roślinę o charakterze symbolu ulicy Zwycięstwa został obrany **Mieczyk, Gladiolus**, który utożsamiany jest z siłą, dumą i zwycięstwem.

Wszystkie wybrane gatunki roślin cechują się wysoką tolerancją na okresowe zalewanie, sprawdzając się idealnie w roli roślin wykorzystywanych przy projektowanych obniżeniach terenu. Preferują stanowiska nasłonecznione oraz półcieniste. Wykazują znaczną odporność na zasolenie czy zanieczyszczenie terenu. Ich intensywne barwy stanowią idealną oprawę ulicy od początku wiosny do późnej jesieni.

szczegółowe rozwiązania

elektryczny minibus

Wychodząc naprzeciw potrzebom mieszkańców miasta, projekt zakłada wprowadzenie elektrycznego minibusu

kursującego na trasie dworzec kolejowy Gliwice- Rynek. Pojazd zatrzymuje się na każdym z 6 odcinków ulicy, na żądanie. Strefa ładowania zostanie zlokalizowana w okolicach dworca kolejowego. Kursy powinny odbywać się co ok. 10-15 min.

Rozwiązania retencyjne

W projekcie zastosowano rury drenażowe w umieszczone w geowłókninie, podpięte do zbiornika retencyjnego, które służą do gromadzenia i odprowadzania nadmiaru wody opadowej. Geowłóknina, pełni funkcję osłony, chroniąc rury przed zanieczyszczeniami.

Zbiornik retencyjny działa jako rezerwuuar na nadmiar wody, zapobiegając lokalnym powodziom oraz umożliwiając stopniowe wchłanianie i odprowadzanie wody do sieci kanalizacyjnej lub do systemu nawadniającego. Wybrane rozwiązanie pomaga w zarządzaniu wodą opadową, kontroluje jej przepływ i minimalizuje ryzyko zalania terenu.

Obniżenie enklaw zieleni

Wzdłuż ulicy zaprojektowano obniżone względem poziomu ulicy enklawy zieleni. Zabieg ma służyć sprawnemu zbieraniu wody deszczowej z nawierzchni jezdnych, a wstępna filtracja nieczystości odbywać się będzie na warstwie żwiru.

Oświetlenie

Elementem charakterystycznym projektu jest unikatowe oświetlenie zaprojektowane specjalnie na potrzeby opracowania. Oświetlenie wysokie sięgające 4 m nad ścieżką rowerową składa się z dwóch

punktów świetlnych – pionowego oraz skośnego nachylonego przemiennie nad ścieżką rowerową i chodnikiem. W jego układ został wpisany herb Gliwic w ażurowej oprawie.

Ponadto projekt zakłada wprowadzenie liniowego i punktowego oświetlenia LED w posadzce, w szczególności przy ścieżce rowerowej, Alei Przyjaźni i wooneferie w części historycznej. Jego celem jest podkreślanie walorów kompozycyjnych założenia.

Podwieszane tory tramwajowe

Dla upamiętnienia linii tramwajowej nr 4 przebiegającej przez ul. Zwycięstwa projekt wykorzystuje zabieg podwieszania istniejących torów tramwajowych na wysokości 5m od poziomu posadzki. Ich obecność dopełnia wnętrze ulicy, tworząc strop urbanistyczny, ponadto stanowi stelaż dla artystycznych czy sezonowych instalacji artystycznych. Dodatkowo na odcinku przy Alei Przyjaźni służy jak konstrukcja wsporcza dla roślin pnących kwitnących. Montaż doniczek został przewidziany od wewnętrznej strony torów.