

12381

**KONKURS NA KONCEPCJĘ ARCHITEKTONICZNĄ ZAGOSPODAROWANIA TERENU
ULICY ZWYCIĘSTWA W GLIWICACH, NA ODCINKU OD S.DUBOIS DO RYNKU**

OPIS

Ulica Zwycięstwa stanowi oś o długości ok 1 km łączącą dwa ważne punkty w mieście tj. dworzec kolejowy z Rynkiem. Jej obecny układ jest układem historycznym ulicy tzn. składa się z jezdni o szerokości ok 10,5m oraz obustronnych chodników o szerokości ok 4,2-5,0 m. Środkiem jezdni bieżą dwa torowiska tramwajowe, które obecnie nie są już w użyciu. Z racji nieczynnego torowiska kierowcy mają do dyspozycji dwa pasy o szerokości ponad 5 m każdy. Stwarza to możliwość niebezpiecznego wymijania się w ramach jednego pasa ruchu oraz zjeżdżania do osi jezdni przy skręcaniu w lewo. Tak szeroki, prosty odcinek drogi zachęca kierowców do poruszania się ze zwiększoną prędkością. Przejścia dla pieszych rozmieszczone są na skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi co biorąc pod uwagę szerokość jezdni znacznie ogranicza ruch pieszki w przestrzeni ul. Zwycięstwa.



Historyczny widok ul. Zwycięstwa

Zgodnie z wynikami konsultacji społecznych z września 2022r, około 64 % ankietowanych deklaruje przechodzenie / przejazd przez ulicę poruszając się na co dzień, jednak tylko dla 18% jest to kierunek docelowy. Oznacza to, że ulica Zwycięstwa ze względu na swoją lokalizację jest ważnym i uczęszczanym miejscem w mieście jednak jej obecny układ nie stanowi atrakcyjnej przestrzeni zachęcającej do dłuższego przebywania. Główne aktywności w przestrzeni ulicy Zwycięstwa to te związane z korzystaniem z oferty lokali gastronomicznych (ok. 60%), zielonych przestrzeni publicznych w sąsiedztwie ulicy (ok.48%) oraz korzystanie z usług zarówno sklepów (ok.26%) i innych firm działających na przedmiotowej ulicy (30%). Poruszanie się w obrębie ulicy pieszo deklaruje 82 % ankietowanych, natomiast ruch samochodem 50% a rowerem 30%. Podkreśla to jednoznacznie kierunek zmian w jakim powinna podążać ta przestrzeń tak aby podnieść swoją atrakcyjność i zachęcić do dłuższego pozostania w niej. Głównymi zmianami jakie powinny nastąpić to te związane z powiększeniem przestrzeni dla pieszych, miejscami pod ogródki gastronomiczne, lokalizacją małej architektury i intensyfikacją zieleni. Jednocześnie propozycje całkowitego, częściowego lub odcinkowego wyłączenia ruchu samochodowego nie są już tak jednoznaczne i wahają się w okolicach 20-25% dla każdej z propozycji.

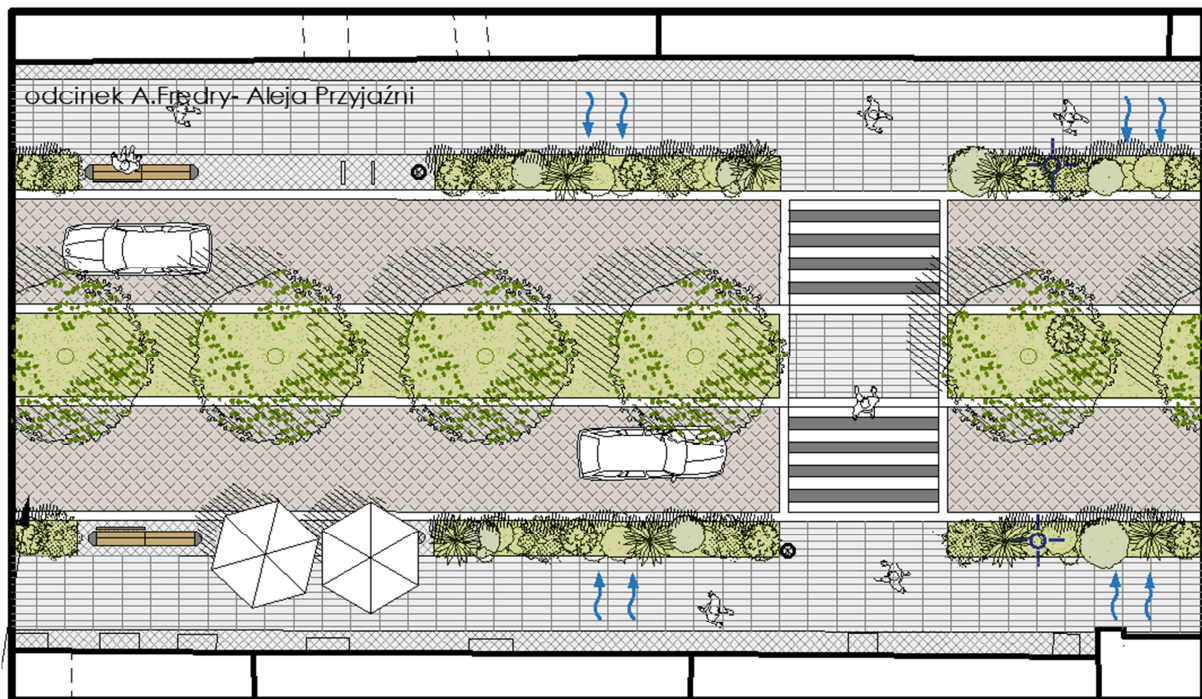
W przestrzeni ulicy Zwycięstwa brak jest zieleni niskiej i średniej. Brak jest również drzew, znajdując się jedynie na placu przed Urzędem Miejskim oraz na przecięciu z Aleją Przyjaźni, Barlickiego oraz rzeką Kłodnicą.

Przestrzeń ulicy Zwycięstwa ze względu na charakter zabudowy można podzielić na kilka występujących naprzemiennie części tj. na część otwartą nad Trasą Średnicową, na część obudowaną zabudową pierzejową w postaci reprezentacyjnych kamienic o wysokości 3-5 kondygnacji , kolejną część otwartą nad rzeką i placem przed Urzędem Miejskim oraz ponownie odcinek zabudowy pierzejowej prowadzący do Rynku.

Przedstawiona koncepcja zagospodarowania ulicy Zwycięstwa ma na celu zmniejszenie układu drogowego na rzecz przestrzeni przeznaczonych dla pieszych i przedsiębiorców oraz wprowadzenie bogatego programu zieleni z uwzględnieniem istniejącego uzbrojenia podziemnego. Zastosowane rozwiązania dają możliwość czasowej zmiany funkcji wybranych przestrzeni w zależności od sezonowych potrzeb. Zaproponowany układ drogowy ma na celu uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Jednocześnie proponuje się zmiany z poszanowaniem kontekstu historycznego, adekwatne do skali i reprezentacyjnego charakteru okolicznej zabudowy pierzejowej. Operują one oszczędnym i zdyscyplinowanym językiem formalnym opartym na liniowości i rytmie podkreślającym reprezentacyjny charakter tak ważnej ulicy w mieście. Zaproponowane rozwiązania nie mają charakteru rewolucyjnego i stanowią realną do realizacji propozycję podniesienia jakości przestrzeni publicznej w obrębie ulicy Zwycięstwa.

ODCINEK: DUBOIS- ALEJA PRZYJAŹNI

Zaczynając od ulicy Dubois projekt kontynuuje układ dwóch jezdni oddzielonych wyspami stopniowo zwiększającymi swoją szerokość do projektowanego układu drogowego rozpoczynającego się od skrzyżowania z ulicą Fredry. Układ ten stanowią dwie jezdnie jednokierunkowe rozdzielone pasem zieleni o szerokości 3,4m, w którym nasadzono szpaler drzew. Pod drzewami dodatkowo nasadzono roślinność średnią i niską. Rozmieszczone naprzemiennie z drzewami słupki oświetleniowe uzupełniają istniejące oświetlenie uliczne. Obustronne chodniki o szerokości ok. 4,5m miejscowo zawężono pasami zieleńców, których zadaniem jest nie tylko oddzielenie ruchu pieszego od jezdni ale również przyjmowanie i odprowadzenie w grunt wód opadowych z chodników co ma wpływ na miejscową retencję wód. Dzięki nim nie ma potrzeby ustawiania rzędów słupków drogowych ograniczających wjazd pojazdów na chodniki. W przestrzeniach pomiędzy zieleńcami zlokalizowano ławki, kosze oraz stojaki rowerowe. Na odcinku do przecięcia z Aleją Przyjaźni zwiększono ilość przejść dla pieszych co ma za zadanie ułatwienie poruszania się pieszych a także spowolnienie ruchu kołowego.



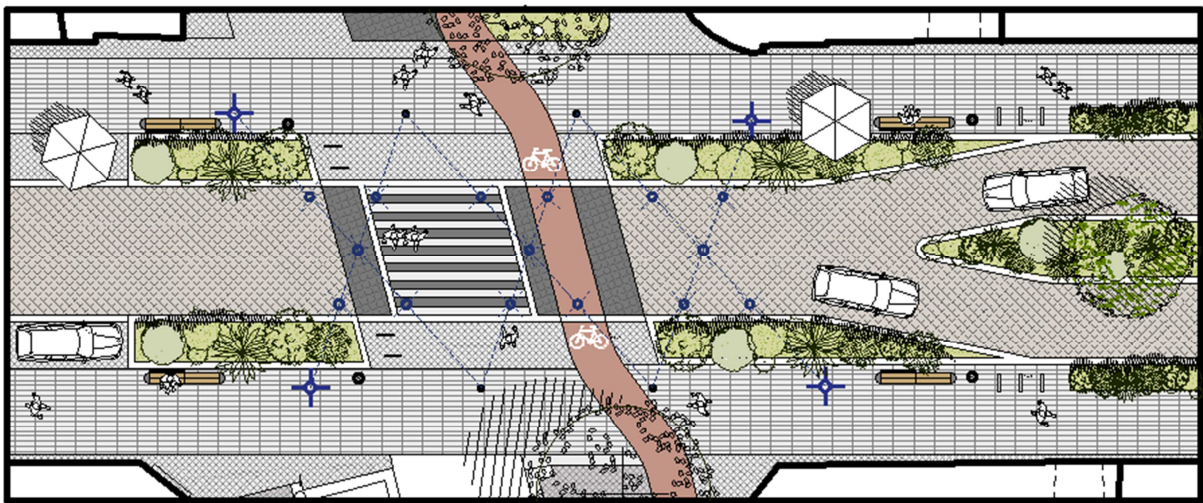
Układ dwujezdniowy ze szpalerem drzew- odcinek pomiędzy ul. Fredry a Aleją Przyjaźni

ODCINEK: ALEJA PRZYJAŹNI – MOST NAD KŁODNICĄ

Przed przecięciem z Aleją Przyjaźni następuje zmiana z układu dwóch osobnych jezdni na układ jednojezdniowy. Tzw. esowanie jezdni ma na celu spowolnienie ruchu i zwiększenie uwagi kierowców przed przejściem i przejazdem rowerowym w ciągu Alei Przyjaźni, które zaprojektowano zgodnie z kierunkiem jej przebiegu. Aby połączyć drogi rowerowe po obu stronach jezdni

również zastosowano esowanie aby zwiększyć uwagę rowerzystów przed przejazdem przez jezdnię . Zmiana kierunku jazdy wymusza na rowerzystach zwrot w kierunku nadjeżdżających samochodów. Przejście podkreślono poprzez zastosowanie kontrastowej czarnej kostki granitowej.

Połączenie Alei Przyjaźni i ulicy Zwycięstwa pokreślono również poprzez instalację oświetlenia wiszącego, które częściowo wykorzystuje istniejące słupy oświetleniowe. Zwiększenie natężenia oświetlenia wpłynie będzie na lepszą widoczność wszystkich uczestników ruchu. Kierunek olinowania i rozmieszczenie wiszących opraw są odzwierciedleniem kierunku przebiegu ciągu pieszo-rowerowego. Zastosowanie tego typu oświetlenia ma na celu nie tylko podkreślenie w przestrzeni przecięcia się dwóch ciągów ale jest również odwołaniem do historycznego oświetlenia ulicy.



Połączenie z Aleją Przyjaźni wraz z projektowanym oświetleniem wiszącym

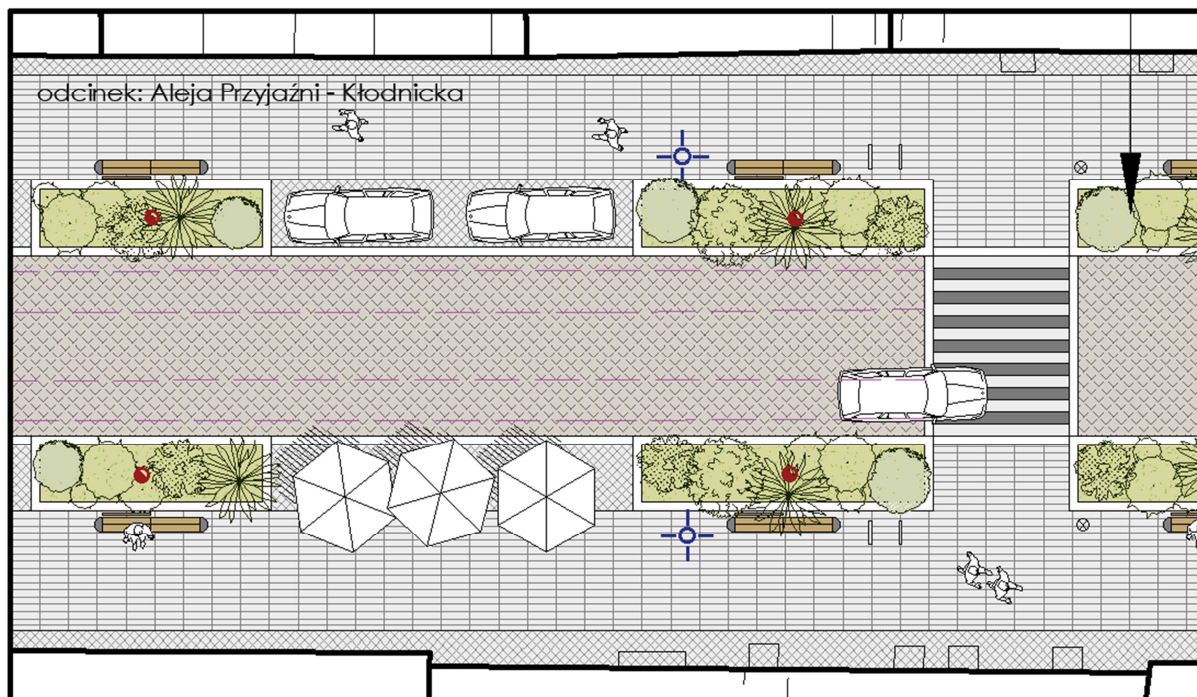
Układ jednojezdniowy kontynuowany jest do mostu nad rzeką Kłodnicą. Wzdłuż jezdni o szerokości 6m wytyczono obustronne pasy o szerokości 2,5m. Pasy te są równomiernie podzielone zieleńcami z zielenią średnią i niską. Pomiedzy nimi zlokalizowano zatoki , których funkcję można zmieniać w zależności od aktualnych potrzeb. Zatoki te mają parametry odpowiadające dwóch równoległym miejscom parkingowym. Przestrzenie te mogą być wyłączane z ruchu i wykorzystywane sezonowo na potrzeby ogródków gastronomicznych lokali znajdujących się w parterach kamienic. Wzdłuż krawędzi jezdni na szerokości zatok parkingowych proponuje się montaż słupków w gniazdach co umożliwi ich demontaż w zależności od przeznaczenia zatoki.

Na całej długości tego odcinka na wysokości zieleńców rozmieszczono stojaki rowerowe, kosze uliczne i siedziska oddzielone od jezdni zielenią. Zieleńce obramowano krawężnikami o świetle 10cm-15cm co ma zapobiegać wjeżdżaniu parkujących aut w rośliny. Od strony chodnika krawężniki posiadają przepusty odprowadzające wody opadowe z chodnika w zieleńce. Również tutaj zwiększono

ilość przejść dla pieszych. Istniejące oświetlenie uliczne uzupełniono słupkami oświetleniowymi zlokalizowanymi w równomiernie rozmieszczonych zieleńcach.

Na jednym z odcinków pomiędzy przejściami dla pieszych istnieje możliwość fragmentarycznego odtworzenia historycznego przebiegu linii tramwajowej poprzez ponowny montaż w nawierzchni jezdni szyn tramwajowych.

W przypadku decyzji o zwiększeniu zakresu inwestycji o przebudowę uzbrojenia podziemnego rekomenduje się nasadzenia drzew w zieleńcach.



Układ jednojezdniowy na odcinku pomiędzy Aleją Przyjaźni a Kłodnicką. Fioletową linią zaznaczono przebieg linii tramwajowej, który proponuje się fragmentarycznie odtworzyć. Propozycja dwóch funkcji zatok- parkingowa i pod ogródki gastronomiczne.

MOST NAD KŁODNICĄ

Kolejnym charakterystycznym miejscem w obrębie ulicy Zwycięstwa jest most nad rzeką Kłodnicą. Jest to kolejne po Alei Przyjaźni przecięcie ulicy ciągiem zieleni wysokiej. Koncepcja konkursowa proponuje stworzenie w tym miejscu przestrzeni publicznej zachęcającej do dłuższego pozostania. Po obu stronach jezdni na moście zaproponowano lokalizację dużych dwupoziomowych siedzisk z widokiem na rzekę i drzewa. Od strony jezdni siedziska posiadają donice o dużej objętości masy ziemnej co zdecydowanie polepszy warunki wzrostu roślinności (brak możliwości sadzenia w gruncie na moście). Zieleń ta ma na celu oddzielenie pieszych od ruchu samochodowego, natomiast dwa poziomy siedzisk oferują dalsza perspektywę ponad barierami mostu. Podobnie jak na przecięciu z Aleją Przyjaźni tutaj również proponuje się podkreślenie przecięcia ulicy Zwycięstwa z rzeką Kłodnicą oświetleniem wiszącym. Liny oświetlenia wykorzystują dwa istniejące słupy , które w przeszłości były podporami pod tego typu oświetlenie w tym miejscu. Podział przestrzeni chodnika, zieleńców i jezdni kontynuuje wcześniejszy układ.



ODCINEK: MOST NAD KŁODNICĄ- WYSZYŃSKIEGO

Projektowana jezdnia o dwóch pasach ruchu rozszerza się przed skrzyżowaniem z ulicą Wyszyńskiego, która jest jedną z głównych arterii miasta. W ciągu ulicy Zwycięstwa zachowano pas do skrętu w prawo w ulicę Wyszyńskiego, natomiast pas do ruchu na wprost został przesunięty tak aby dostosować go do nowego układu ulicy po drugiej stronie skrzyżowania. Pozwoliło to na wydzielenie pasa dla rowerów zakończony służy rowerową ułatwiającą ustawienie się na światłach przed autami i bezpieczniejszy skręt w lewo oraz jazdę na wprost. Analogiczne służy rowerowe zlokalizowano po wszystkich stronach skrzyżowania.

Plac przed Urzędem Miejskim przeprojektowano w taki sposób aby udroźnić i uczynić główną oś wejściową od strony ulicy Zwycięstwa. W chwili obecnej do urzędu prowadzą jedynie wąskie ścieżki pomiędzy zielenią, brak jest czytelnego i jasnego otwarcia widokowego. Również rozdrobnione okrągłe zieleńce rozlokowane promieniście od wejścia głównego do budynku dzielą przestrzeń placu na niefunkcjonalne części. Proponuje się jasny osiowy układ dwóch zieleńców w obrębie istniejących drzew i krzewów, dzięki którym wytworzono plac wejściowy z centralnie usytuowaną istniejącą fontanną. Plac ten otwiera się zarówno na przestrzeń ulicy Zwycięstwa jak i na wejście główne. Duże zieleńce polepszają warunki bytowe roślinności. Przestrzeń tą uzupełniono długimi siedziskami w sąsiedztwie fontanny i wejścia głównego do Urzędu Miejskiego.

Projekt proponuje również zmiany wychodzące poza zakres ulicy Zwycięstwa ale mające bezpośredni wpływ na odbiór całej okolicy placu przed Urzędem Miejskim. W koncepcji zaproponowano zmniejszenie układu drogowego ulicy Wyszyńskiego poprzez zamianę obecnych tzw. martwych pól na jezdni na zieleńce oraz na częściową zamianę pasa do skrętu w prawo (w ulicę Zwycięstwa w kierunku Rynku) na parking oraz zieleńce. Obecnie pas ten jest wydzielony już od ulicy Berbeckiego. Proponuje się wydzielenie go dopiero przed samym skrzyżowaniem z ulicą Zwycięstwa a jego wcześniejszą część przeznaczyć na parking , który obecnie zlokalizowany jest na chodniku pod istniejącymi drzewami . Pas po przesuniętym parkingu można wykorzystać na dwukierunkową drogę rowerową, której brakuje na tym odcinku ulicy Wyszyńskiego.

ODCINEK: WYSZYŃSKIEGO- BEDNARSKA

Ostatnim charakterystycznym odcinkiem ulicy Zwycięstwa jest odcinek od skrzyżowania z ulicą Wyszyńskiego do skrzyżowania z ulicą Bednarską, za którą projektowana ulica dowiązuje się do przebudowanego już odcinka ulicy.

Na odcinku tym proponuje się przesunięcie osi ulicy w kierunku wschodniej pierzei. Pozwoli to na uwolnienie przestrzeni pod szeroki deptak prowadzący zachodnią stroną w kierunku Rynku. Deptak ten składać się będzie z szerokiego ciągu pieszego oraz pasa zieleni ze szpalerem drzew. Linia drzew została przesunięta tak aby trafiała w przestrzeń pomiędzy uzbrojeniem podziemnym (gaz i kanalizacja) co pozwala na zachowanie wymaganych 2m od osi drzewa do sieci bez konieczności ich przebudowy. Pas zieleni co dwa drzewa podzielony jest „wnękami” z małymi placami z siedziskami pod drzewami. Pozwala to na stworzenie małych przestrzeni do odpoczynku w cieniu drzew nie kolidujących z ruchem pieszym deptaka. Może to być również miejsce występów artystów ulicznych i tym podobnych aktywności. Szeroki ciąg pieszy pozwala na lokalizację ogródków gastronomicznych w bezpośrednim sąsiedztwie drzew i zieleni izolującej od ruchu ulicznego. Wzdłuż wschodniej pierzei tego odcinka szeroki ciąg pieszy oddzielono od jezdni pasami zieleńców mających za zadanie przechwytywanie i odprowadzenie w grunt wód opadowych co polepsza miejscową retencję. Pomiędzy zieleńcami zlokalizowano siedziska, kosze oraz stojaki rowerowe. Istniejące oświetlenie uliczne uzupełniono słupkami oświetleniowymi zlokalizowanymi naprzemiennie pomiędzy projektowanymi drzewami. W połowie tego odcinka jezdni dodano przejście dla pieszych aby zwiększyć dostępność dla ruchu pieszego.

Jako alternatywne rozwiązanie tego odcinka proponuje się zwiększenie „wnęk” pomiędzy drzewami do szerokości 5m (obecnie w projekcie 4m) i wykorzystywaniu ich np. w okresie zimowym jako miejsca parkingowe. Zatoki te można wyłączać całościowo lub pojedynczo. Jednak należy mieć na uwadze , że lokalizacja na tym odcinku miejsc parkingowych jak ma to obecnie miejsce na wyremontowanym już fragmencie jezdni generuje niepotrzebny ruch samochodów szukających wolnego miejsca postojowego . Z racji niewielkiej ilości miejsca te są najczęściej zajęte a kierowcy zmuszeni są do wyjazdu z obrębu starego miasta poprzez wąskie uliczki w bezpośrednim sąsiedztwie Rynku. (Matejki, Bednarska, Plac Inwalidów Wojennych). Należy dążyć do ograniczenia ruchu pojazdów w tym rejonie do dojazdów do posesji.

Przesunięcie jezdni i jej zwężenie do 6m z obecnych ok. 10-11m pozwoliło na uwolnienie przestrzeni rozbudowanego układu drogowego na skrzyżowaniu ulicy Zwycięstwa z ulicą Bednarską i Placem Inwalidów Wojennych. Dzięki temu oś deptaka biegnącego po stronie zachodniej w tym miejscu otwiera się już na przestrzeń Rynku. Ostatni odcinek ulicy od Bednarskiej do Rynku pozostawia się bez zmian. Należy zaznaczyć , że wcześniejszy odcinek przebudowanej już ulicy Zwycięstwa w większości zachowano- wymaga on jedynie zawężenia poprzez projektowane zieleńce.

ZIELEŃ I ROZWIĄZANIA PROEKOLOGICZNE

Jedną z głównych idei projektu było zintensyfikowanie zieleni w obrębie ulicy Zwycięstwa. Zaprojektowano zieleńce wzdłuż jezdni, których funkcją jest nie tylko oddzielenie ruchu pieszego od ruchu kołowego ale również poprawę miejscowej retencji poprzez odprowadzenie wód opadowych z chodników w glebę.

Obecnie konieczne jest odwrócenie negatywnej tendencji do odprowadzania wód deszczowych do kanalizacji deszczowej. Rozwijając infrastrukturę utwardzamy coraz więcej powierzchni biologicznie czynnych, przez co uniemożliwiamy migrację do gruntu wód opadowych zasilających warstwy wodonośne. Zatrzymywanie wód opadowych i roztopowych poprzez miejscowe zwiększanie retencji stanowi właściwy trend w czasach kryzysu wodnego.

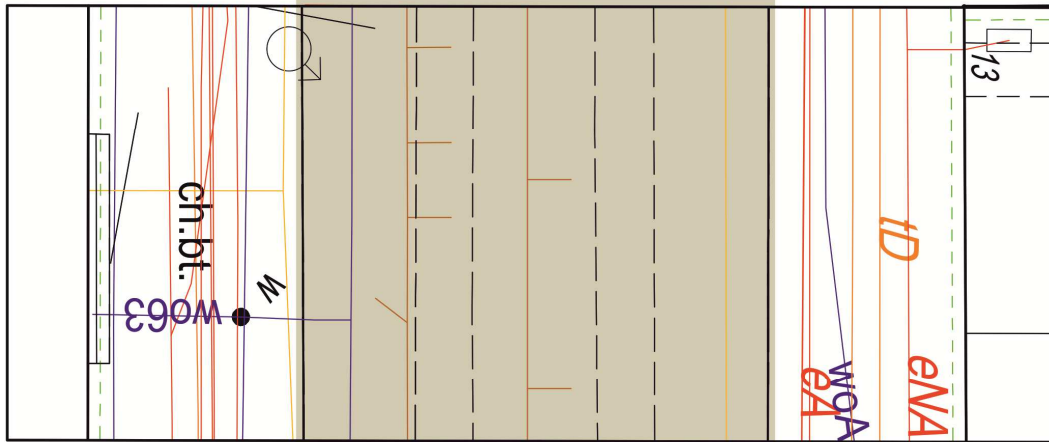
Szpalery drzew zaprojektowano w miejscach gdzie przebieg infrastruktury podziemnej pozwala na zachowanie min. 2m odległości od osi drzewa lub w miejscach gdzie konieczność przebudowy podziemnego uzbrojenia ograniczona będzie do minimum. Sadząc nowe drzewa w tak trudnym otoczeniu niezbędne jest wykorzystanie systemów antykompresyjnych wypełnionych podłożem strukturalnym bogatym w składniki odżywcze. Systemy te poprzez rozluźnienie gleby polepszają warunki wzrostu drzew i zapewniają im odpowiednie nawożenie i napowietrzenie. Zastosowanie tych systemów ogranicza niekontrolowany rozrost bryły korzeniowej w poszukiwaniu składników odżywczych co organicznie ryzyko zniszczenia podziemnego uzbrojenia terenu przez korzenie. Wszystkie zieleńce należy wyposażyć w systemy nawadniające. W obrębie dużych zieleńców zaprojektowanych przed Urzędem Miejskim proponuje się również lokalizację tzw. hoteli dla owadów zapylających. Koncepcja przewiduje również lokalizację w wybranych miejscach poidłek miejskich wyposażonych w dodatkową miskę dla psów.

UKŁAD PRZESTRZENNY

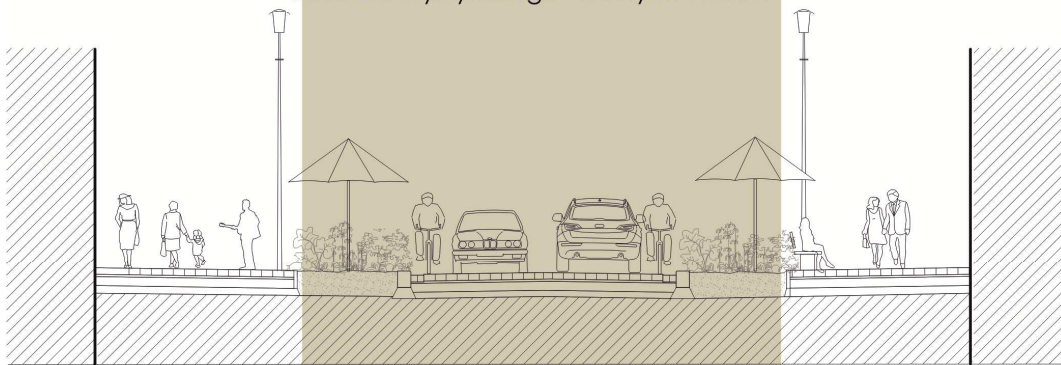
W projekcie wykorzystano 3 charakterystyczne układy ulicy zmieniające się w zależności od lokalizacji. Na odcinku od Dubois do Alei Przyjaźni jest to układ dwóch jezdni z oddzielonych pasem zieleni, na odcinku od Alei Przyjaźni do wysokości Urzędu Miejskiego jest to układ jednojezdniowy z obustronnymi pasami zieleńców i zatok parkingowych oraz na odcinku od Ulicy Wyszyńskiego do ulicy Dolnych Wałów układ z przesuniętą jezdnią i deptakiem ze szpalerem drzew. Cechą wspólną tych układów jest ta sama szerokość analogiczna do obecnego (i historycznego) przebiegu krawężników jezdni. Oznacza to, że obustronne chodniki przebiegają na całej długości ulicy w linii prostej i są tej samej szerokości. Dzięki temu rozwiązaniu nie zmieniamy proporcji podziałów przestrzeni ulicy a cały układ zagospodarowania jest symetryczny i uporządkowany co podkreśla reprezentacyjny charakter ulicy.

Zachowanie analogicznej szerokości układu pozwala na dowolne wydłużenie bądź skrócenie danego układu oraz bezproblemowe połączenie z obecnym zagospodarowaniem terenu co jest ważne ze względu na możliwość etapowania inwestycji.

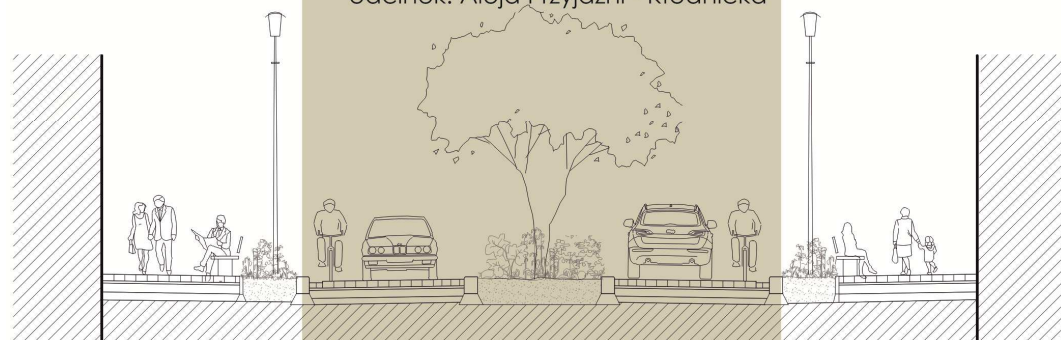
SZEROKOŚĆ ISTNIEJĄCEJ JEZDNI
=
SZEROKOŚĆ PROJEKTOWANEGO UKŁADU JEZDNI



odcinek: Wyszyńskiego - Dolnych Wałów



odcinek: Aleja Przyjaźni - Kłodnicka



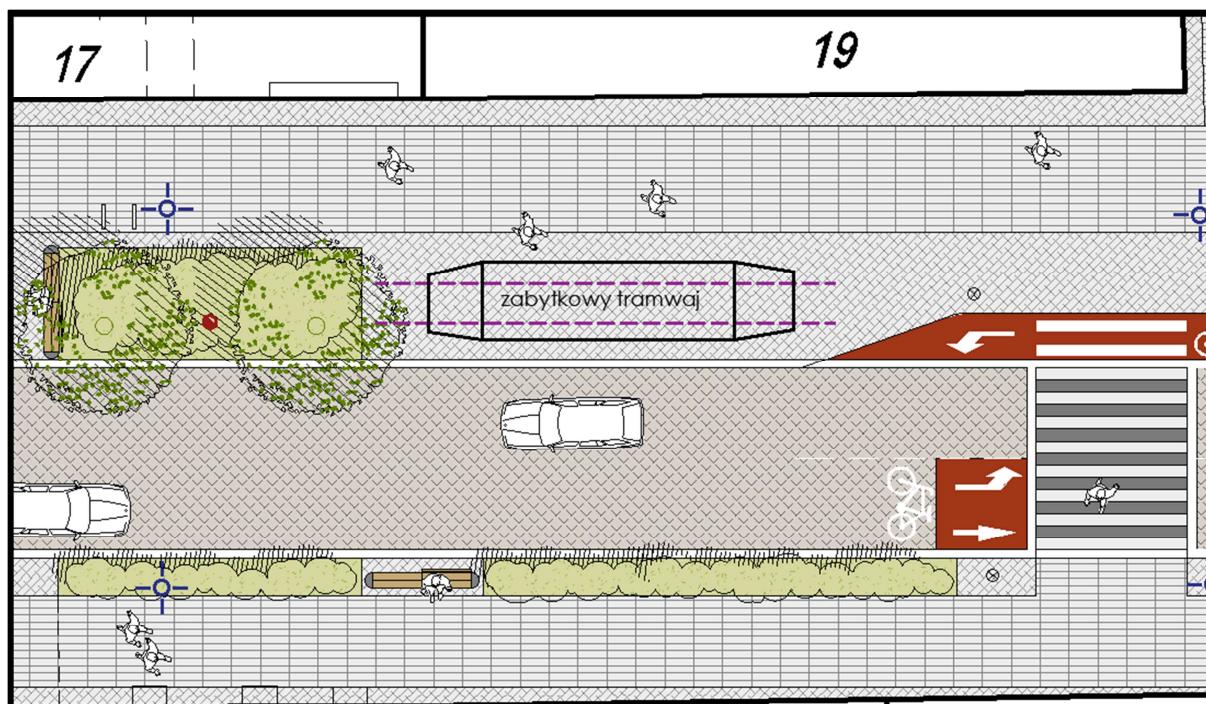
odcinek: Fredry- Aleja Przyjaźni

NAWIERZCHNIE

Projekt postępuje się tym samym zestawem materiałów, które wykorzystano w przebudowanym już odcinku ulicy Zwycięstwa. Jezdnia wykonana jest z rzędowej, ciętej kostki granitowej w kolorze szarym, chodniki z prostokątnych płyt granitowych w kolorze szarym ułożonych na siatce bez przesunięcia. Pasy kompensacyjne wzdłuż budynków i jezdni z kostki granitowej łupanej o górnej powierzchni ciętej w kolorze szarym. Przejścia dla pieszych i wybrane fragmenty ciągów pieszych z kostki granitowej cięto-łupanej w kolorze grafitowym. Krawężniki granitowe o świetle 2cm. Przejścia dla pieszych również obramowane krawężnikami o świetle 2cm co pozwala na zrównanie przejść z poziomem chodników a delikatnie wyniesione przejście dla pieszych jest odczuwalne przez kierowców.

LOKALIZACJA ZABYTKOWEGO TRAMWAJU

Jeżeli Miasto Gliwice posiada zabytkowy tramwaj, który mógłby być wyeksponowany to jako alternatywne rozwiązanie proponuje się jego lokalizację na początku deptaka przy skrzyżowaniu ulicy Zwycięstwa z ulicą Wyszyńskiego. Na tym odcinku jezdnia została przesunięta w stronę wschodniej pierzei przez co pierwotny przebieg jednego z torów pokrywa się z pasem przewidzianym pod szpaler drzew. Rezygnując z jednego zieleńca wygospodarowano miejsce na wyeksponowanie fragmentu szyn, na których mógłby być ustawiony zabytkowy pojazd. Byłoby to symboliczne otwarcie / rozpoczęcie deptaka biegnącego do Rynku. Patrząc od strony Rynku tramwaj stanowiłby cel spacerów wzdłuż ulicy Zwycięstwa. W tramwaju można zorganizować np. biuro informacji turystycznej lub małą galerię poświęconą historii ulicy Zwycięstwa.



Proponowana lokalizacja zabytkowego tramwaju.

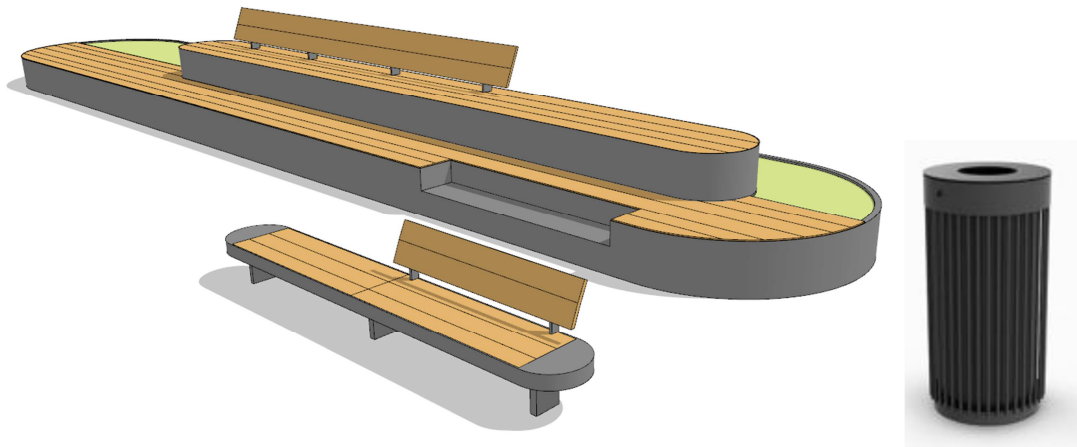
RUCH ROWEROWY , USPOKOJENIE RUCHU

Projekt zakłada uspokojenie ruchu do 30km/h i wspólny ruch pojazdów i rowerzystów po jezdniach. Elementami uspokojenia są tzw. esowania jezdni, zawężenia pasa ruchu oraz zagęszczone i wyniesione przejścia dla pieszych. Na połączeniu z ruchliwą ulicą Wyszyńskiego zastosowano śluzy rowerowe ułatwiające rowerzystom pokonanie skrzyżowania.

OŚWIETLENIE I MAŁA ARCHITEKTURA

Zaproponowane w projekcie elementy małej architektury są spójnie kolorystycznie oraz posiadają zbliżone charakterystyczne elementy wyglądu oparte na okręgach. Jako materiał siedzisk zaleca się zastosowanie drewna egzotycznego (np. Iroko) , które jest twarde i odporne na czynniki atmosferyczne. Drewno to nawet niekonserwowane nie traci swoich właściwości a jedynie dąży do srebrno-szarego wybarwienia, które również jest jego zaletą.

Istniejące oświetlenie uliczne przewidziano do zachowania. Zostało ono uzupełnione niskimi słupkami oświetleniowymi zlokalizowanymi w zieleńcach oraz oświetleniem wiszącym podkreślającym wybrane przestrzenie i nawiązujące do oświetlenia historycznego.



Siedziska na moście oraz ławki wzdłuż ulicy, kosze uliczne



Oświetlenie wiszące oraz słupki oświetleniowe z ukrytą soczewką co uniemożliwia jej zniszczenie , stojaki rowerowe

CZĘŚĆ GRAFICZNA

WIDOK 1 – Ul.Zwycięstwa odcinek dwujezdniowy

WIDOK 2 – Połączenie ul.Zwycięstwa z Aleją Przyjaźni

WIDOK 3- Połączenie ul.Zwycięstwa z Aleją Przyjaźni

WIDOK 4 – Most nad Kłodnicą- widok w kierunku ul.Dubois

WIDOK 5 – Deptak ze szpalerem drzew i przesuniętą jezdnią\

ZAGOSPODAROWANIE TERENU 1:500