



Węzeł Kliniczna (ortofotomapa: geogdańsk.pl).



Przykład inwestycji nastawionej na transport publiczny (*transit oriented development – TOD*) Marine Gateway wybudowana wokół węzła przesiadkowego Marine Drive Station – autonomicznej kolejki Canada Line w Vancouver (Kolumbia Brytyjska, Kanada. Fot. Piotr Smolnicki, 2017) – zadaniem jest opracowanie rozwiązania wspierającego społeczność nastawioną na transport publiczny (*transit oriented community – TOC*).

Numer semestru:

6

Stopień studiów:

I - inżynierskie

Nazwa zajęć

Projektowanie Urbanistyczne II

Liczba punktów

ECTS: 4

Rok akad.:

2025/6

Katedra Urbanistyki Zaawansowanej

Prowadzący: dr inż. arch. **Piotr M. Smolnicki**

Niwelowanie międzydzielnicowych barier przestrzennych

Węzeł Kliniczna, wybudowany w 1977, połączył układ drogowy drogi krajowej Cieszyń-Nowy Port (DK-91), przebiegającej w ciągu ul. Jana z Kolna i al. Marynarki Polskiej, z ul. Kliniczną, stanowiącą łącznik z al. Hallera. Pod węzłem drogowym znajduje się węzeł tramwajowy wraz z przylegającą od wschodu pętlą. Natomiast od zachodu do węzła przylega kolejny węzeł – kolejowy, łączący centralną magistralę kolejową z linią Gdańsk Gł.-Nowy Port. Węzeł znajduje się u zbiegu czterech dzielnic Gdańska: Młynisk, Aniołek, Wrzeszcza Dolnego i Górnego, oddzielając je od siebie i rozrywając tkankę miejską. Węzeł jest **barierą** infrastrukturalną, nie spełnia standardów dla tego typu obiektów, posiada zły stan techniczny, wymaga wyburzenia, otwierając możliwość nowego zagospodarowania rejonu.

Zadaniem projektowym jest przywrócenie tkanki miejskiej, łączącej cztery dzielnice, z uwzględnieniem planów modyfikacji transportu drogowego, tramwajowego i kolejowego. Szczególną uwagę należy zwrócić na rozwiązania wspierające społeczność nastawioną na użytkowanie transportu publicznego (ang. *transit-oriented communities/development – TOC/TOD*).

Celem przedmiotu jest przygotowanie studentów do profesjonalnego rozumienia uwarunkowań lokalnych w skali kwartału zabudowy oraz do nabycia umiejętności projektowego wykorzystania atutów transportowych w celu wykreowania wartości dodanej, pozytywnie wpływającej na sąsiednie tereny.

Student dokona analitycznego badania uwarunkowań, m.in. historycznych (ewidencja i rejestr zabytków, historyczna siatka), krajobrazowych (np. osie i ciągi widokowe), transportowych (np. SKM, drogi wodne, połączenia międzydzielnicowe), przyrodniczych (np. obszary zdegradowane), społecznych i ekonomicznych. Zbierze materiały stanowiące wzorowe przykłady zamiany infrastruktury drogowej w tkankę miejską. Następnie student dokona syntezy zebranych danych, która posłuży jako materiał wyjściowy do przygotowania rozwiązań projektowych.

Efektem projektowym, do którego będzie dążył student w trakcie semestru, będzie wykreowanie nowej zabudowy w duchu zrównoważonego rozwoju, tj. opartej na alternatywnych dla samochodu środkach transportu, ożywionej i odpowiedzialnej społecznie, wydajnej energetycznie i finansowo.

Rezultatem dydaktycznym ćwiczeń jest nauczanie studentów używania poprawnych terminów, rozumienia zależności pomiędzy konkretnymi potrzebami, zastosowanymi rozwiązaniami i osiągniętymi efektami. Szczególnym efektem dydaktycznym ćwiczeń będzie uzyskanie umiejętności rozróżnienia metod projektowych przynoszących pozytywne i negatywne skutki dla lokalnej społeczności.

Przebieg zajęć:

Zajęcia przebiegają w formule bezpośrednich konsultacji stacjonarnych.