

Rozstrzygnięcie wniosków i uwag złożonych do opracowania „Aktualizacja Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska STeR 2.0”  
udostępnionego do publicznego wglądu w dniach od 22 maja 2023 r. do 23 czerwca 2023 r.

l.p.	składający wniosek/uwagę	treść wniosku/uwagi	sposób rozstrzygnięcia	komentarz
1.	[redacted]	ul. Mickiewicza między placem Komorowskiego a ul. Hallera - wg mnie jest to odcinek ze zbyt dużym ruchem samochodowym aby w bezpieczny sposób poprowadzić nim ruch rowerowy na zasadach ogólnych w jezdni. Wystarczającym rozwiązaniem byłoby chociażby jednokierunkowe pasy rowerowe w jezdni.	uwzględniono	Korekta mapy STeR 2.0. Forma trasy rowerowej zbiorczej w ul. Mickiewicza została zmieniona na pasy rowerowe
2.	[redacted]	w Okolicach Powstańców Warszawskich 12-14 i okolicach skrzyżowania Powstańców z Dąbrowskiego i Bema na Państwa mapie zaznaczenie drogi rowerową prosto ciągnącą się do szpitala wojewódzkiego w rzeczywistości na wysokości Powstańców Warszawskich 15 droga rowerowa skręca w lewo do przejścia dla pieszych (czerwony trakt po prawej stronie zdjęcia) i tak naprawdę kończy swój bieg. Nie pojawiają się żadne kolejne oznaczenia gdzie i którędy prowadzi droga rowerowa - czy chodnikiem, czy przez park czy brukowaną ulicą. tym przypadku uważam, że mapa wprowadza w błąd i powinno zostać to uwzględnione i zmienione, bo po pierwsze droga zmienia stronę drogi, po dwa kończy się przy skrzyżowaniu.	nieuwzględniono	Mapa STeR 2.0 przedstawia wizję skończonego i kompletnego systemu tras rowerowych w Gdańsku, a nie jego bieżący stan.
3.	[redacted]	Dodatkowo pojawia się wiele błędów: na mapie w pobliżu pętli tramwajowej na Chełmie jest podpis Tesco. TESCO nie ma od dawna i może to budzić niepotrzebne	uwzględniono	Korekta mapy STeR 2.0 Podstawowa mapa podkładowa dla STeR 2.0 zostanie zmieniona, tak by nie występowały błędy, które wskazuje składający uwagę.

7Unet

		<p>wątpliwości. Miejsc takich jak to powyżej jest więcej. Na przykład:  Gdańska wyższa szkoła administracji została dawno przeniesiona, a budynek w którym się znajdowała na stogach został zburzony  W gdańsku nie występuje Puste Jezioro tylko Pusty Staw. Martim Shipy Yard nie dość, że już nie istnieje to w dodatku jest błędnie zapisany - powinno być Maritime Shipyard. Zastanowiłbym się czy w gdańsku, we Wrzeszczu jest ulokowana Wojskowa Akademia Techniczna. Auchan nie Real. Szanowni Państwo, z odrobiną urazy, ale przede wszystkim musicie zmienić podstawową bazę mapy. korzystanie z mapy sprzed 10 lat trochę mija się z celem, zwłaszcza gdy chwalicie się AKTUALIZACJĄ dróg rowerowych.</p>		
4.		<p>przeanalizowałem mapę Systemu Tras Rowerowych w Gdańsku i zastanawia mnie jedno miejsce. Mianowicie punkt, w którym kończy się DDR na Jana z Kolna (niedaleko Stocznia SKM). W przyszłości według planu ma on iść dalej wzdłuż tej samej drogi w stronę ECSu. Osobiście miejsca tam nie widzę, żeby między starymi kamienicami tramwaje, piesi, rowerzyści i kierowcy się pomieścili. Moja propozycja może brzmieć nieco „odlotowo” ale proszę ją rozpatrzyć.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poszerzenie jezdni od barierki przystanku do muru kolei.</li> <li>2. Kawałek za skrzyżowaniem z Malarzy przeniesienie DDRu na drugą stronę i jej odłączenie od jezdni.</li> </ol>	uwzględniono, nie wymaga wprowadzenia zmian w STeR 2.0	<p>Mapa STeR 2.0 przedstawia schemat kształtu sieci tras rowerowych. Trasy prowadzone w pasach drogowych ulic zostały umieszczone w osiach tych ulic. Dokładność mapy STeR 2.0 dostosowana jest do wielkości całego systemu, obejmującego obszar całego miasta i do studialno-strategicznego charakteru opracowania. W związku z powyższym mapa STeR 2.0 nie powinna służyć do bezpośredniego określania przebiegu konkretnych tras w rozumieniu ich faktycznej lokalizacji w przestrzeni.</p> <p>Ideą mapy STeR 2.0 w rejonie ronda Ofiar Katynia jest docelowa realizacja ddr po obu stronach ul. Księdza Jerzego Popiełuszki, ddr po północno-wschodniej stronie ul. Jana z Kolna, ekostrady w ciągu ul. 3 Maja i dalej przez Park im. Steffensów oraz ddr w Alei Zwycięstwa i na Błędniku, a także zapewnienie odpowiednich połączeń między w/w trasami.</p>

		<p>3. Usypanie nasypu (który już kiedyś tam był) i podłączenie do Alei Zwycięstwa. Rowerzystom na tak krótkim odcinku nie potrzeba nachyleń jak tramwajowi. 10% wystarczy tak jak to jest na Rakoczego od Moreny do PKM Brętowo.</p>		<p>Szczegółowy przebieg tras w tym obrębie wymaga zaprojektowania. Zgłoszona propozycja nie jest sprzeczna z mapą STeR 2.0 – połączenie „żółtym wiaduktem” jest także możliwe jako trasa lokalna.</p>
5.		<p>Ulica Wodnika  Aktualnie przygotowany jest projekt realizacji połączenia rowerowego dla projektu "ROWEROWY GÓRNY TARAS GDAŃSKA (Jasień, Kokoszki, Matarnia, Osowa). Swoim zasięgiem obejmuje on ulicę Wodnika i połączenie ulicy Wodnika oraz Meteorytowej na wysokości przyszłego parku zabaw Majaland.  Ze wstępnych opracowań i w porozumieniu z panem Remigiuszem Kitlińskim oraz DRMG doszliśmy do wspólnego wniosku, że ulica Wodnika będzie posiadała chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym po obu stronach ulicy na odcinku od ulicy Kielnieńskiej do ulicy Jednorożca. W Państwa opracowaniu ten odcinek widnieje jako "Trasa główna z ddr po jednej stronie jezdni". Nie widzę rozwiązania w legendzie dla takiego zagadnienia - jedyne najbliższe to chyba "2x droga dla rowerów po obu stronach jezdni", lecz nie oddaje to realiów, które zastaniemy (ciąg pieszo-rowerowy). Ewentualnie można skopiować rozwiązanie z fragmentu ulicy Koziorożca (pomiędzy ulicami Jednorożca i Junony), gdzie ruch rowerów także dopuszczony jest po jednej stronie jezdni w ramach chodnika. Wtedy na tym fragmencie</p>	uwzględniono	<p>Korekta mapy STeR 2.0 na odcinku ul. Wodnika od ul. Kielnieńskiej do ul. Jednorożca wprowadzono trasę zbiorczą w formie dwóch ciągów pieszo-rowerowych po obu stronach jezdni. Zmieniono przebieg trasy głównej – ul. Jednorożca i Koziorożca (dotychczasowa trasa zbiorcza)</p>

*Julia*



		ulicy Wodniak powinno widnieć "ruch po jezdni lub pieszo-jezdni na zasadach ogólnych".		
6.		Ulica Wodnika/Meteorytowa W tym miejscu planujecie Państwo wprowadzić Ekostradę rowerową. Niestety, ale planowana droga rowerowa nie będzie nosiła znamiona Ekostrady. Będzie to standardowa droga rowerowa z przecięciem ulicy Nowy Świat w kierunku ulicy Meteorytowej. Zgodnie z opracowywanym projektem będzie to "ddr poza pasem drogowym"	uwzględniono	Korekta mapy STeR 2.0 - północny odcinek ekostrady – m.in. między ul. Meteorytową, a Wodnika zmieniono na trasę główną o formie ddr poza pasem drogowym
7.		Ulica Planetarna Ulica Planetarna stanowi dziś główne połączenie osiedla Barniewice i wnętrza Osowej. Zgodnie z Państwa opracowaniem - planowana trasa rowerowa kończy się (idąc od strony Polbruku) na wysokości ulicy Planetarnej. Niestety, ale nie ma tutaj połączenia z ulicą Nowy Świat czy skierowania ruchu ulicą Planetarną w kierunku Barniewic. Prosimy o uwzględnienie ulicy Planetarnej w systemie STeR od ulicy Nowy Świat do granicy Miasta Gdańska, aby "domknąć" trasy w Osowej i wskazać kolejny wyjazd w kierunku gmin ościennych.	uwzględniono	Korekta mapy STeR 2.0 – w ciągu ul. Planetarnej wprowadzono trasę zbiorczą, ruch po jezdni na zasadach ogólnych
8.		Ulica Letniskowa Prosimy o rozważenie możliwości włączenia ulicy Letniskowej i/lub obrzeża Jeziora Wysockiego do systemu. Rada Dzielnicy Osowa zabiega o realizację drogi łączącej ulicę Łwowską z ulicą Letniskową (o co Państwo dbacie w nowo	niewzględniono	Wskazane połączenie ma charakter trasy lokalnej

		<p>opracowywanych MPZP), a także o realizację "parku linearnego" wzdłuż brzegu Jeziora Wysockiego, który ma służyć rekreacji i być ciągiem komunikacyjnym (podobny przykład - Jezioro Lidzbarskie i częściowo zagospodarowane nabrzeże od strony Lidzbarka). Taki ciąg może służyć również przyszłemu przystankowi i węzłowi PKM Gdańsk Kukawka, aby połączyć ten rejon Osowej i gm. Żukowo z przyszłym przystankiem. Ciąg ten służyć też będzie jako alternatywny, spokojniejszy wariant dojazdu do szkół, dzięki wyznaczeniu w aktualnym projekcie STeR ciągów wzdłuż ulic Niedziałkowskiego oraz Junony.</p>		
9.		<p>W etapie 0 brakuje mi przebudowy wyjazdu spod osiedla słoneczna morena/stacji Shell na ścieżkę przy Rakoczego. Ostatnio był tam straszny wypadek. Rowerzysta jechał bardzo szybko, kierujący wymusił, rowerzysta przeleciał przez maskę.</p> <p>Gdyby rowerzysta jadący w dół musiał (przez infrastrukturę) tam zwolnić, zmienić tor jazdy, zwrócić baczniejszą uwagę, to może w takim przypadku wyhamowałby i uratował swoje zdrowie.</p>	nieuwzględniono	<p>Droga Rowerowa w ciągu ulicy Rakoczego jest elementem głównej trasy rowerowej, której zadaniem jest zapewnienie możliwości sprawnego przejazdu rowerem. Szykany na ddr przed zjazdami/skrzyżowaniami obniżają bezpieczeństwo, wymuszają skupienie się na torze jazdy, nie na sytuacji na drodze. Takie rozwiązanie byłoby niespójne z obowiązującą organizacją ruchu (droga dla rowerów biegnie wzdłuż drogi z pierwszeństwem), a także jest niezgodne z obowiązującymi standardami dla infrastruktury rowerowej.</p>
10.		<p>Tak samo- wyjazd z biurowców w oliwie koło Starbucks - OBC. Proponowane wyprostowanie ścieżki, żeby można było jechać szybciej, bezrefleksyjnie, nawet nie zauważając, że przecinamy wyjazd kilku tysięcy samochodów, nie zwracać na nie uwagi uważam za złe. Moim zdaniem tam powinna powstać infrastruktura,</p>	nieuwzględniono	<p>Droga Rowerowa w ciągu Al. Grunwaldzkiej jest elementem głównej trasy rowerowej, której zadaniem jest zapewnienie możliwości sprawnego przejazdu rowerem. Przebudowa wlotów zjazdów z zachowaniem ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów i chodnika oraz ich wyniesienie jest standardem stosowanym w Gdańsku od wielu lat.</p>

		gdzie z jednej strony rower zwolni, zwróci uwagę, plus samochód będzie go lepiej widział (...)		Takie rozwiązanie jasno wskazuje pierwszeństwo, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo.
11.		Kolejne skrzyżowanie- przejście dla pieszych przy galerii bałtyckiej. Tam jest konflikt pieszych i kierowców. Ruszają spod Lidla razem, ścieżka jest bliżej galerii. I na wysokości galerii piesi, nie patrząc na to czy rowery jadą, przechodzą przez ścieżkę na ślepo. Tam kiedyś dojdzie do tragedii. Również by tam można spowolnić ścieżkę, zrobić jakąś szykanę, puścić ją inaczej.	nieuwzględniono	STeR 2.0 nie jest opracowaniem wchodzącym w szczegóły przebiegu poszczególnych tras.
12.		Kolejny przykład- punkt 12. Czyli przyspieszenie ruchu rowerowego na Kościuszki. W miejscu, gdzie niejednokrotnie kierowcy wymuszają, bo jest słaba widoczność na wyjazdach z posesji. Przyspieszenie tylko wyescaluje według takiej sytuacji. Lepiej pomyśleć tam, jak zwrócić uwagę jednych na drugich, żeby żyli w symbiozie.	nieuwzględniono	Droga Rowerowa w ciągu ul. Kościuszki jest elementem głównej trasy rowerowej, której zadaniem jest zapewnienie możliwości sprawnego przejazdu rowerem. Przebudowa wlotów zjazdów z zachowaniem ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów i chodnika oraz ich wyniesienie jest standardem stosowanym w Gdańsku od wielu lat. Takie rozwiązanie jasno wskazuje pierwszeństwo, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo.
13.		(...)pragniemy podzielić się naszymi uwagami dotyczącymi planowanej przebudowy ścieżki rowerowej, znajdującej się w bezpośrednim otoczeniu zabudowań Olivii Centre, na skrzyżowaniu al. Grunwaldzkiej 472 i drogi wjazdowej przy kawiarni Starbucks. We wspomnianym punkcie wjazdowym pomiędzy budynkami Olivii Centre, a Halą Olivia, ścieżka przecina się z chodnikiem i drogą dla samochodów. Zasugerowane w Aktualizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska STeR 2.0 wyprostowanie drogi w tym miejscu może przyczynić się do dodatkowego zwiększenia	nieuwzględniono	Droga Rowerowa w ciągu Al. Grunwaldzkiej jest elementem głównej trasy rowerowej, której zadaniem jest zapewnienie możliwości sprawnego przejazdu rowerem. Przebudowa wlotów zjazdów z zachowaniem ciągłości nawierzchni drogi dla rowerów i chodnika oraz ich wyniesienie jest standardem stosowanym w Gdańsku od wielu lat. Takie rozwiązanie jasno wskazuje pierwszeństwo, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo.




		<p>prędkości, z jaką poruszają się rowerzyści. Tymczasem nasza codzienna obserwacja wskazuje, że jest to bardzo trudne skrzyżowanie dla wszystkich jego uczestników – pieszych, rowerzystów i kierowców. Wielokrotnie dochodziło na nim do kolizji pomiędzy uczestnikami. Stąd w naszym przekonaniu istotne dla zwiększenia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników byłoby zastosowanie takich rozwiązań projektowych, które mogłyby spowolnić ruch rowerowy i sprawić, że rowerzyści zachowują w tym miejscu szczególną ostrożność. (...)</p>		
14.		<p>1. Punkt 3.1.2. Hierarchizacja tras Brak wyjaśnienia czym jest wysoki oraz zadawalający komfort jazdy powoduje, że nie wiadomo jaki ma być faktycznie standard tras. Realizacja w jakimkolwiek standardzie będzie mogła być nazwana odpowiednio do sytuacji wysokim lub zadawalającym komfortem.</p>	<p>opinia nie mająca charakteru uwagi lub wniosku o zmianę treści STeR 2.0</p>	<p>STeR 2.0 nie ma z założenia charakteru wytycznych technicznych – ogranicza się do ogólnych wskazań dla poszczególnych klas tras rowerowych. Obowiązujące w Gdańsku standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej wskazują szczegółowe wymagania dla poszczególnych klas tras rowerowych.</p>
15.		<p>2. Punkt 3.2. Formy tras rowerowych Sformułowana na wstępie zasada (Forma trasy rowerowej realizowanej w pasie drogowym powinna zależeć od prędkości i natężenia ruchu samochodowego oraz oczywiście od wielkości dostępnej przestrzeni. W pewnym stopniu na wybór rozwiązania ma wpływ także klasa samej trasy rowerowej.) statuuje podporządkowanie infrastruktury rowerowej wobec infrastruktury dedykowanej samochodom. Jest to zaprzeczeniem idei piramidy mobilności. Jasno wskazuje na to, że infrastruktura rowerowa ma być dodatkiem do samochodowej jako mającej</p>	<p>opinia nie mająca charakteru uwagi lub wniosku o zmianę treści STeR 2.0</p>	<p>Cytowana zasada jest sformułowana właściwie i nie jest sprzeczna z tzw. piramidą mobilności. Nie wynika z niej także, że „infrastruktura rowerowa ma być dodatkiem do samochodowej jako mającej pierwszeństwo”.</p>

		pierwszeństwo. Nie zmienia to więc dotychczasowego podejścia w postaci "dopychania kolanem" infrastruktury dedykowanej rowerzystom do innych inwestycji.		
16.		3. Punkt 3.2. Formy tras rowerowych Akapit dotyczący ciągłości infrastruktury zawiera trafne spostrzeżenie, ale jednocześnie nie zawiera stwierdzenia o konieczności zachowania ciągłości. Tym samym nie stawia tego elementu jako celu dla planowanej infrastruktury.	uwzględniono, nie wymaga wprowadzenia zmian w STeR 2.0	Mapa STeR 2.0 wskazuje jednoznacznie system tras rowerowych jako sieć ciągłą przestrzennie. Zaproponowane rozwiązania zapewniają zachowanie ciągłości w maksymalnym możliwym stopniu.
17.		4. Punkt 3.2.1. Ekostrada Definicja prawna drogi dla rowerów znajduje się dopiero w kolejnym punkcie. Jakie więc znaczenie prawne ma mieć ekostrada? Czym - z punktu widzenia zwłaszcza ustaw o drogach publicznych oraz prawa o ruchu drogowym - ma być ten twór? No bo na pewno nie będzie wyłączony spod działania tych przepisów. Ostatecznie wpływa to na planowanie, realizację, jak i wykorzystanie ekostrad.	opinia nie mająca charakteru uwagi lub wniosku o zmianę treści STeR 2.0	Zgodnie z treścią STeR 2.0 „ekostrada” to dwukierunkowa droga dla rowerów, bądź dwie dwukierunkowe drogi dla rowerów po obu stronach jezdni. STeR 2.0 przywołuje definicję drogi dla rowerów z Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Ponadto – zgodnie ze STeR 2.0 – parametry projektowe ekostrad mają umożliwiać osiąganie wysokich prędkości podróży, m.in. dzięki ograniczonej liczbie punktów kolizji – wskazana jest całkowita eliminacja miejsc wymuszających zatrzymanie się rowerzysty (np. na światłach), oraz niwelecie o możliwie jak najmniejszych pochyleniach.
18.		5. Punkt 3.2.2. Drogi dla rowerów (ddr) W przypadku ddr (w pasie drogowym) po jednej stronie jezdni należy dodać, że takich rozwiązań należy unikać i ddr jednostronny powinien być stosowany wyjątkowo (gdyż skutkuje niewygodą korzystania, obniżeniem komfortu i szybkości przemieszczania się w związku z nieuchronną koniecznością zmiany strony i przejazdu przez jezdnię).	nieuwzględniono	Na mapie STeR 2.0 wskazano różne formy tras rowerowych w konkretnych lokalizacjach – m.in. ddr po jednej stronie jezdni. Ogólną uwagę, że co do zasady „ddr jednostronny powinien być stosowany wyjątkowo” trudno uznać za zasadną, gdyż w wielu sytuacjach ta forma trasy jest optymalna.
19.		6. Punkt 3.2.4. Ciągi pieszo-rowerowe	nieuwzględniono	Ciąg pieszo-rowerowy w pasie drogowym ulic w STeR 2.0 to forma trasy rowerowej zastosowana w



		<p>Z punktu widzenia rowerzystów połączenie na jednym ciągu z ruchem pieszym to najgorsze możliwe rozwiązanie (nieskoordynowany ruch pieszych, zwłaszcza dzieci czy zwierząt domowych, do tego najniższa możliwa jakość nawierzchni wręcz dyskwalifikująca jazdę niektórymi typami rowerów np. szosowymi czy towarowymi). Także z punktu widzenia pieszych jest to stan wysoce niekomfortowy i wbrew ich oczekiwaniom. Stąd ta opcja powinna być wykorzystywana wyłącznie w ściśle określonych wyjątkowych sytuacjach. W takich przypadkach domyślnym rozwiązaniem powinien być chodnik z dopuszczonym ruchem rowerowym, aby cykliści mogli mieć wybór w postaci poruszania się po takim ciągu bądź po jezdni. Uwaga powinna być uwzględniona także w kontekście zaplanowanych w całym STeR systemie klas dróg rowerowych i ich łącznej długości.</p>		<p>sytuacjach kiedy ruch rowerów po jezdni jest niewskazany (dopuszczalna prędkość jest większa niż 30 km/h) bądź niekomfortowy (nieprzyjazna nawierzchnia ulicy), a nie ma możliwości przestrzennej na realizację drogi dla rowerów bądź pasów ruchu dla rowerów. STeR 2.0 nie precyzuje, czy ma to być chodnik z dopuszczonym ruchem pieszych, czy drogi dla pieszych i rowerów rozumiane zgodnie z PRD, umożliwiając podjęcie decyzji na podstawie analiz konkretnych przypadków. Wprowadzono zmiany w legendzie mapy STeR 2.0 oraz treści opracowania wskazujące, że ta forma trasy rowerowej obejmuje oba powyższe rozwiązania.</p>
20.		<p>7. Brak w dokumencie wzmianek o oczekiwanej jakości nawierzchni dróg dedykowanych rowerzystom Kolosalną bolączką rowerzystów jest obecnie niska jakość nawierzchni i jej różnorodność, co prowadzi do tego, że jazda jest niewygodna, niekiedy mało bezpieczna, a tym samym wydłużona. Należałoby oczekiwać, że drogi rowerowe będą zbudowane przede wszystkim z asfaltu. W przypadku umieszczenia w jezdni zbudowanej z innego materiału (kamień itp.) mogą być zbudowane także z takiego samego materiału</p>	nieuwzględniono	<p>STeR 2.0 nie ma z założenia charakteru wytycznych technicznych – ogranicza się do ogólnych wskazań dla poszczególnych klas tras rowerowych. Obowiązujące w Gdańsku standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej wskazują szczegółowe wymagania odnośnie nawierzchni dróg dla rowerów.</p>

		<p>przy zachowaniu komfortu i bezpieczeństwa jazdy (równość nawierzchni a nie kocie łby) - ma to znaczenie w mieście, które musi zachowywać zabytkowe nawierzchnie ulic. Kolejny element katastrofalnie utrudniający obecnie jazdę to krawężniki - nawet te najniższe (1-2 cm) powodują dyskomfort i utrudniają jazdę. Drogi rowerowe powinny mieć zachowaną ciągłość równej nawierzchni tak, jak ma to miejsce na jezdniach dedykowanych ruchowi samochodowemu. Inny przykład co do oczekiwanej jakości to brak zjazdów do posesji itp. miejsc przy drodze przez które drogi dla rowerów (i chodniki) są pofalowane - to także przeczy wygodzie, bezpieczeństwu i komfortowi jazdy.</p>		
21.		<p>8. Punkt 4. Strategia Realizacji STeR 2.0          Założenie, że "podstawowym kryterium realizacji elementów Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska pozostanie możliwość finansowania inwestycji i jej realizacji" kładzie na łopatkę całą strategię i nie pozwala ocenić ani jej przydatności w momencie przyjmowania dokumentu, ani przeprowadzić ewaluacji i oceny efektów realizacji. Brak zapewnienia środków, a przynajmniej wskazania minimalnych nakładów koniecznych do zapewnienia realizacji strategii w określonym zakresie i horyzoncie czasowym, da tylko ten efekt, że będzie można skwitować dokument za kilka lat stwierdzeniem, że "zrobiliśmy ile się dało". I będzie to prawdziwe stwierdzenie zarówno w przypadku realizacji STeR na poziomie 0%, jak i 150%.</p>	<p>opinia nie mająca charakteru uwagi lub wniosku o zmianę treści STeR 2.0</p>	-

22.	[REDACTED]	<p>9. 4.1. Etap 0 W tabeli z listą priorytetowych inwestycji brakuje zwłaszcza budowy infrastruktury w ciągu ul. Kartuskiej od skrzyżowania z Łostowicką do Źródlanej, połączenia Osowy z Oliwą, rozwiązania problemu skrajnie dużego ruchu sezonowego w alejkach nadmorskich czy znaczącego obciążenia ruchem drogi rowerowej w ciągu Al. Zwycięstwa.</p>	nieuwzględniono	<p>Etap 0 – zgodnie z metodologią STeR 2.0 – ma na celu likwidację niedogodności, nieciągłości i przeszkód na <b>istniejących</b> trasach rowerowych. Do takich nie można niestety zaliczyć tras w ciągu ul. Kartuskiej oraz łączącej Oliwę z Osową wskazanych w uwadze. Główna trasa rowerowa w ciągu al. Zwycięstwa została wskazana w Etapie 0 jako jedna z tras rowerowych biegnących w ciągach ulic dwujezdniowych, dla których – zgodnie z mapą STeR 2.0 - docelowo przewidziano drogi dla rowerów po obu stronach jezdni, które wymagają realizacji i modernizacji infrastruktury w celu uzyskania odpowiedniego standardu.</p>
23.	[REDACTED]	<p>10. 4. Strategia Realizacji STeR 2.0 - etapowanie realizacji Jakikolwiek etapowanie opisane w kolejnych punktach jest bezwartościowe. Brak finansowania i brak określonych priorytetów uniemożliwia podzielenie realizacji STeR na etapy. Cokolwiek nie zostało tu opisane jest czysto i wyłącznie życzeniowe i absolutnie nierealizowalne. Za 5 czy 10 lat nie będzie dało się określić, czy STeR został zrealizowany i w jakim zakresie, bo nie przewiduje on nic, co by mogło podlegać rzetelnej ocenie.</p>	opinia nie mająca charakteru uwagi lub wniosku o zmianę treści STeR 2.0	-
24.	[REDACTED]	<p>Wnoszę o włączenie do systemu tras rowerowych Zbiorczych ulicę Łanową w całości, z uwagi na to, iż wskazana ulica posiada przebieg równoległy do ul. Modrej, jednak jest łatwiejsza do przekroczenia trakcji kolejowej - otwarty przejazd. Natomiast ulica Modra posiada ograniczenia przez zamknięcie swobodnego przejazdu przez trakcję kolejową istniejącą</p>	uwzględniono	Korekta mapy STeR 2.0 – trasa zbiorcza zamiast ul. Modrą została poprowadzona ul. Łanową.

7000



		kładką pieszą zainstalowaną na dużej wysokości, na którą prowadzą schody nieprzyjazne dla rowerzystów i innych użytkowników. Ponadto informuję, iż dzielnica Olszynka jest wykluczona z systemu VELO, nie posiada żadnej stacji w systemie VELO !		
25.		Podwała Przedmiejskie - wydłużenie dróg rowerowych od Zbytki do Chmielnej. Ten odcinek Podwała Przedmiejskiego jest ruchliwy. Na odcinku od Chmielnej do Zbytki obecnie nie ma infrastruktury rowerowej. W tym miejscu lepiej sprawdzą się drogi rowerowe po obu stronach do skrzyżowania z Chmielną, gdzie przechodziłyby w istniejące już pasy.	nieuwzględniono	Istniejący projekt zakłada wyznaczenie pasów na całym odcinku Podwała Przedmiejskiego od ul. Zbytki do ul. Elbląskiej.
26.		Ulica Reja. W tym miejscu droga rowerowa po południowej stronie byłaby naturalną kontynuacją pozostałych tras rowerowych.	nieuwzględniono	Nie ma potrzeby realizacji ddr – ulica w strefie ruchu uspokojonego, trasa rowerowa zbiorcza
27.		Ulica Myśliwska. Ten odcinek cechuje się dużym natężeniem ruchu. W tym miejscu proponuję zamiast mało wygodnych pasów rozwiązanie wzorem planowanego na Kołobrzesckiej, czyli jednokierunkowe drogi rowerowe. Przechodziły płynnie w istniejące fragmenty pasów rowerowych, które znajdują na odcinkach o nieco mniejszym natężeniu ruchu. Myśliwska jest drogą Zbiorczą o dużym natężeniu ruchu. Infrastruktury rowerowej brakuje na odcinku o największym natężeniu ruchu, w związku z czym drogi jednokierunkowe sprawdzą tam się lepiej.	uwzględniono, nie wymaga wprowadzenia zmian w STeR 2.0	Pasy rowerowe i jednokierunkowe drogi dla rowerów funkcjonalnie i przestrzennie stanowią bardzo podobne rozwiązanie. Zasadność zastosowania dodatkowego odseparowania pasów rowerowych zwiększającego poczucie bezpieczeństwa użytkowników – w miejscach o większym natężeniu ruchu na jezdni pozostaje do rozstrzygnięcia na etapie projektowania i realizacji kolejnych odcinków.
28.		warto rozważyć drogę rowerową na odcinku Bulońska - Wołkowyska. Tym odcinkiem jeździ dużo rowerzystów, bo jest krócej i wygodniej. Po	nieuwzględniono	Wskazywany odcinek Myśliwskiej jest „konkurencyjny” w stosunku do Odcinka Wołkowyskiej (zbiorcza, pasy). Przebieg trasy

		oddaniu Al. Adamowicza ruch w kierunku Bulońskiej w tym miejscu jest niewielki. Na odcinkach, gdzie możliwości terenowe są mocno ograniczone (np. odcinek przy dawnym Dworze Migowo) można rozważyć ruch jednokierunkowy.		rowerowej w ul. Wołkowyskiej jest korzystniejsza ze względu na planowaną ekostradę. Wskazane połączenie może funkcjonować jako lokalne.
29.		Droga rowerowa na Potokowej. Większość ruchu rowerowego w tym miejscu jedzie ul. Potokową zamiast Dolne Młyny. Na Potokowej ze względu na długi odcinek i trasę rekreacyjną lepiej sprawdzi się droga rowerowa po południowej ulicy, która wygodnie łączyłaby się z istniejącą łącznicą w pobliżu skrzyżowania z ul. Rakoczego.	nieuwzględniono	Z uwagi na charakter ruchu w ul. Potokowej właściwa jest infrastruktura w formie pasów rowerowych.
30.		Ulica Kartuska. Na odcinku Źródłana - Leszczynowa lepiej sprawdzi się droga rowerowa jako przedłużenie istniejącego fragmentu. Na rondzie płynniej przechodziłaby w pasy rowerowe. Poza tym, na dwukierunkową drogę rowerową potrzeba mniej miejsca, a terenowe możliwości na zaznaczonym odcinku są ograniczone. Inną opcją to zmiana formy trasy rowerowej na skrzyżowaniu z ul. Damroki, gdzie jest przejście z sygnalizacją. Żeby między Leszczynową a tym przejściem wybudować pasy, potrzebne byłoby przestawienie ekranów akustycznych, co wiązałoby się z dużymi kosztami. Drogę rowerową można poprowadzić tam między ekranami a blokami. Wg planu miasta, te działki są miejskie, więc nie byłoby problemu z własnością gruntów.	nieuwzględniono	Z uwagi na charakter ruchu w ul. Kartuskiej właściwa jest infrastruktura w formie pasów rowerowych. Istniejący projekt zakłada wyznaczenie pasów na całym wskazanym w uwadze odcinku ul. Kartuskiej.

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA  
z up.

*Piotr Grzelak*  
Z-CA PREZYDENTA MIASTA GDAŃSKA

*Wład*