

ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW ZŁOŻONYCH DO STRATEGII REALIZACJI SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GDAŃSKA (SR STeR) ORAZ DO PROGNOZY ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO STRATEGII REALIZACJI SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GDAŃSKA (SR STeR) WYŁOŻONYCH DO PUBLICZEBGO WGLĄDU W DNIACH od 08.10.2013 do 31.10.2013 r.

lp	Data wpływu	Składający uwagi i wnioski	Treść oryginalna uwag i wniosków	Tezy z uwag i wniosków	Analiza tez z uwag i wniosków	Grupa uwag i wniosków	Rozpatrzenie
1.	12.10.2013	Krzysztof Nykiel	<p>Proszę o uwzględnienie w opracowaniu i realizacji STER konieczności skrócenia trasy dojazdu do PKM Kiełpiniek z kierunku Karczemek / Kokoszek przez kładkę nad obwodnicą poprzez wykonanie ciągu pieszo-rowerowego po północno-zachodnim krańcu C.H. Auchan. Rozwiązanie takie proponowałem jako pomysł do Bazy Priorytetów Inwestycyjnych w czerwcu 2013 roku (załącznik nr 1), informowałem o nim także oficera rowerowego (załącznik nr 2)</p> <p>Uzasadnienie: obecna odległość od kładki pieszo-rowerowej do stacji PKM „Kiełpiniek” po istniejących ciągach komunikacyjnych powoduje istotne ograniczenie jego dostępności w zasięgu pieszych, znacząco wydłuża też trasę dojazdu rowerów. Przyjmując moją propozycję skracamy odcinek niezbędny do pokonania o ok. 1000 m (załącznik 3) i ułatwiamy skomunikowanie się z transportem kolejowym co niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia jego wykorzystania;</p>	<p>Postulat poprowadzenia ciągu pieszo-rowerowego po północno-zachodnim krańcu C.H. Auchan łączącego kładkę pieszo-rowerową nad obwodnicą ze stacją PKM „Kiełpiniek”</p>	<p>Docelowy układ tras rowerowych przewidziany w STeR zakłada realizację trasy zbiorczej w przebiegu proponowanym przez składającego uwagę</p>	<p>Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR</p>	<p>Nie ma charakteru uwagi do SR STeR</p>
2.	12.10.2013	Krzysztof Nykiel	<p>Dotyczy odcinka nr 38: ul. Kartuska- odc. Od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do grupy drugiej lub pierwszej. Uzasadnienie: Ulica Kartuska jest kluczową drogą dojazdową do centrum Gdańska z Jasionia, Szadółek, Kiełpina, Kiełpina Górnego, Karczemek czy Kokoszek. Nie połączenie istniejących już odcinków w pierwszych grupach do realizacji jest niezrozumiałe. Przeciętne wyniki pomiarów ruchu rowerowego mogą m. in. wynikać z intensywności ruchu samochodów obniżających komfort i bezpieczeństwo jazdy. W przypadku zapewnienia ciągłości trasy od Starego Miasta do Węzła Karczemki spodziewałbym się wyraźnego wzrostu użytkowników. Ten odcinek traktowałbym jako jeden z priorytetowych w skali miasta;</p>	<p>Trasa nr 38: ul. Kartuska- odc. Od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do grupy drugiej lub pierwszej</p>	<p>Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.</p>	<p>Korekta etapów w SR STeR</p>	<p>Uwaga niezasadna</p>
3.	12.10.2013	Krzysztof Nykiel	<p>Dotyczy odcinka nr 21: Ul Jabłoniowa- odc. Pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do co najmniej grupy trzeciej</p> <p>Uzasadnienie: na dużym odcinku tej ulicy brakuje nawet chodnika. Budowa ciągu pieszego i rowerowego skokowo zwiększyłoby bezpieczeństwo, ale i mobilność mieszkańców tego dynamicznie rozwijającego się obszaru (liczba mieszkańców mierzona na podstawie zameldowań jest w mojej ocenie o połowę mniejsza od rzeczywistości- wnioskuję tak na podstawie studium dla Kiełpina z 2012 roku i tam podanych liczb mieszkańców poszczególnych bloków). Zarówno dojazd do ulicy Przywidzkiej (centra handlowe i usługowe) jak i Kartuskiej (ważny ciąg komunikacji autobusowej na linii wschód-zachód, usługi dostępne na Jasioniu, szkoła podstawowa i gimnazjum) są ważnymi kierunkami dla położonych przy ulicy Jabłoniowej osiedli;</p>	<p>Trasa nr 21: Ul Jabłoniowa- odc. Pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do co najmniej grupy trzeciej</p>	<p>Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.</p>	<p>Korekta etapów w SR STeR</p>	<p>Uwaga niezasadna</p>

4.	12.10.2013	Krzysztof Nykiel	Dotyczy odcinka nr 37: ul. Myśliwska – odc. Od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej: O ile projekt inwestycji skojarzonych z PKM, stacją „Jasień” już takiego działania nie uwzględni lub przewidziana jest tam strefa „tempo 30” to proszę o wykonanie łącznika trasy rowerowej z odcinka 37 do miejsc parkingowych dla rowerów przy tej stacji;	Postulat wykonania trasy rowerowej łączącej trasę nr 37 z parkingiem rowerowym przy stacji PKM „Jasień”	Trasa rowerowa łącząca stację PKM „Jasień” i trasę nr 37 została uwzględniona w STeR w postaci trasy lokalnej o walorach rekreacyjnych biegnącej wzdłuż zachodniego brzegu jeziora Patrycji.	Korekta działań do realizacji w zlewni tras	Uwaga zasadna – realizację trasy dodano do listy działań koniecznych do zrealizowania w zlewni trasy nr 37
5.	12.10.2013	Krzysztof Nykiel	Z punktu widzenia mieszkańców mojej jednostki pomocniczej, ale także np. Karczemek leżących po zachodniej stronie obwodnicy uważam, że alternatywą dla proponowanych tras dojazdu do Matarni z wykorzystaniem tras o numerach 25 i 26 byłaby trasa ciągnąca się od stacji PKM „Kiełpinek” (na długości km 9+000) wzdłuż północnej strony nasypu do PKM „Matarnia” (WK32; km 12+000) i dalej ulicy Słowackiego (załącznik 3). Proszę o analizę pomysłu i jego wdrożenie w dalszych etapach realizacji koncepcji STeR; Uzasadnienie: Nieopodal proponowanego odcinka położona jest ulica Sąsiedzka, ale jest to droga gruntowa o bardzo dużych nachyleniach i stąd niedogodna do jazdy rowerem. Wykorzystanie pasów technicznych umożliwiłoby zniwelowanie utrudnień. Korzyści ze zrealizowania takiej trasy rowerowej to blisko 3,9km (załącznik 4) krótsza trasa dojazdu rowerem na ww odcinku (3,3km) w porównaniu do obecnie proponowanych tras (7,2km). Chciałbym podkreślić, że komunikacja piesza, rowerowa czy zbiorcza na linii północ-południe w tej części miasta to wciąż spory problem;	Postulat wyznaczenia trasy rowerowej od stacji PKM „Kiełpinek”, wzdłuż północnej strony nasypu i PKM „Matarnia” i dalej do ulicy Słowackiego	Trasa rowerowa o przebiegu bardzo zbliżonym do postulowanego została uwzględniona w STeR w postaci trasy zbiorczej o walorach rekreacyjnych (oraz szlak Eurovelo)	Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
6.	12.10.2013	Krzysztof Nykiel	Z punktu widzenia mieszkańców mojej jednostki pomocniczej, ale także np. Karczemek leżących po zachodniej stronie obwodnicy uważam, że alternatywą dla proponowanych tras dojazdu do ulicy Słowackiego z wykorzystaniem tras o numerach 37 i 6 byłaby trasa o charakterze krajoznawczym (o nawierzchni utwardzonej, mieszanej) ciągnąca się od ronda przy ul. Kartuskiej Północ wzdłuż potoku „Jasień”, przez Matemblewo i ścieżkę rowerową przy ul. Potokowej. Proszę o analizę pomysłu i jego wdrożenie w dalszych etapach realizacji koncepcji STeR (grupa 6 lub niżej); Uzasadnienie: Stworzenie proponowanego odcinka skracając drogę dojazdu do ul. Słowackiego o ok. 1,2km (załącznik 5) a co najważniejsze: omija duże wzniesienia ulic Myśliwskiej, Bulońskiej, Rakoczeckiego. Biorąc pod uwagę istniejącą ścieżkę rowerową na ul. Potokowej, planowane utworzenie pasa technicznego do obsługi zbiornika retencyjnego „Jasień” na betonowym odcinku leśnym wzdłuż potoku „Jasień” oraz powstałe utwardzenia na proponowanej trasie w okolicy przejazdu pod wiaduktem PKM (WK25; km 8+429 km) należy podkreślić, że koszty wykonania ścieżki byłyby stosunkowo niskie w porównaniu do jej długości.	Postulat wyznaczenia trasy rowerowej o charakterze krajoznawczym od ronda przy ul. Kartuskiej Północ wzdłuż potoku „Jasień”, przez Matemblewo i ścieżkę rowerową przy ul. Potokowej	Połączenie o przebiegu bardzo zbliżonym do postulowanego zostało uwzględnione w STeR w postaci odcinków tras zbiorczych i lokalnych, w tym na północ od Linii PKM – o walorach rekreacyjnych (w rejonie ul. Kiełpińskiej oraz w ciągach ulic: Potokowej i Dolne Młyny	Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
7.	21.10.2013	Lucyna Ziemińska	Chciałabym zgłosić następujące uwagi do planów budowy dróg rowerowych. Mieszkam w dzielnicy Kokoszki, która pod względem występowania i ciągłości ścieżek rowerowych jest bardzo uboga. Poruszanie się rowerem jest dla wielu mieszkańców nie tylko sprawą rekreacji ale także sposobem dostania się do pracy szkoły, pracy itp. Na plan pierwszy wychodzą ulice Budowlanych (Kokoszki) i Otomińska (Kiełpino Górne). Obydwie ulice stanowią jedyne połączenie z resztą miasta i tym samym jest na nich bardzo duży ruch samochodowy i utrudniony rowerowy. 1. Ul. Budowlanych łączy Kokoszki z ul. Słowackiego i dalej Matarnią,	Postulat przesunięcia budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Budowlanych od ronda do ul. Słowackiego (trasa nr 26 – ETAP 4) do etapu 1.	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna

			<p>lotniskiem, Wrzeszczem itd. Prowadzi do wielu zakładów przemysłowych, stanowi wyjazd w kierunku Kartuz, Kościerzyny - jeździ nią wiele samochodów ciężarowych. Jednocześnie brak chodników, czy utwardzonego pobocza zmusza rowerzystów do korzystania ze stosunkowo wąskiej jezdni, narażając ich na potrącenie czy też "zdmuchnięcie" w trawę, czy do rowu przez szybko jadące ciężarówki (znane są mi konkretne przykłady). Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Budowlanych od ronda do ul. Słowackiego (nr 26) znalazła się w 4 etapie. Lada moment zacznie się przebudowa ulicy w związku z budową kolei i przystanku PKM "Matarnia". Mam nadzieję, że przebudowywana ulica będzie miała ścieżkę rowerową lub ciąg pieszo-rowerowy prowadzący od Kokoszek do przystanku. Proszę o zwrócenie uwagi na powyższą sytuację a także uwzględnienie bardzo pilnej potrzeby mieszkańców i przesunięcie budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Budowlanych do etapu 1.</p>				
8.	21.10.2013	Lucyna Ziemińska	<p>Ścieżka wzdłuż ul. Otomińskiej od Gostyńskiej do Somińskiej (nr24) znalazła się w etapie 8. Podobnie jak w przypadku ul. Budowlanych, stanowi jedyny dojazd z osiedla do Kartuskiej i dalej. Jezdnia jest wąska, bardzo dziurawa; chodnik tylko po jednej stronie - bardzo wąski i w złym stanie. Rowerzyści, głównie dzieci jadące do szkoły w Kiełpinie Górnym muszą korzystać z chodnika narażając się na upadki z powodu dziur lub zjeżdżając na jezdnię by je ominąć. Stwarza to wiele niebezpiecznych sytuacji, tym bardziej, że jezdnia przy chodniku jest bardzo podziurawiona. W przyszłym roku ma być oddana nowa szkoła podstawowa w Karczemkach (po drugiej stronie Kartuskiej), która stanie się szkołą rejonową dla dzieci z Kiełpina. Wiele dzieci zrezygnuje z jazdy autobusem miejskim, choćby ze względu rzadkie kursowanie i na koszt biletów i będzie dojeżdżało do szkoły rowerem narażając się, na niebezpieczeństwo. (Nie będzie gimbusa dla dzieci) Oczywiście wielu rowerzystów jeździ ul. Otomińską rekreacyjnie ale to jest na drugim planie w stosunku do potrzeb i bezpieczeństwa dzieci. Proszę o przesunięcie budowy ścieżki rowerowej przy ul Otomińskiej do początkowych etapów budowy ścieżek rowerowych, tak by jej powstanie było w jak najbliższym czasie do otwarcia nowej szkoły podstawowej w Karczemkach - władze miasta obiecały wszelkie udogodnienia dla dzieci, może ścieżka rowerowa zmieściłaby się w nich także. Żeby obniżyć koszty, ścieżka ta mogłaby być skrócona i prowadzić od ul. Gostyńskiej do ul. Goplańskiej (rondo), gdyż dalej w kierunku ul. Somińskiej jest już bardzo mały ruch samochodowy.</p>	<p>Postulat przesunięcia budowy ścieżki rowerowej przy ul Otomińskiej (trasa nr 24 – ETAP 8) do początkowych etapów budowy ścieżek rowerowych</p>	<p>Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.</p>	<p>Korekta etapów w SR STeR</p>	<p>Uwaga niezasadna</p>
9.	24.10.2013	Adam Szymański	<p>W związku z artykułem na portalu trójmiasto.pl, w którym wspomniano, że można Państwu wysłać sugestie dotyczące budowy dróg rowerowych na terenie Gdańska, chciałbym zapytać sie czy są w jakiejś przyszłości szanse na dokończenie ścieżki rowerowej łączącej Osową z Oliwą ? Obecnie, nie ma możliwości dojechania do miasta z Osowej bez narażania sie na niebezpieczeństwo potrącenia przez samochód. Jedyne dostępne drogi to ul. Spacerowa lub ul. Słowackiego. Obie są bardzo niebezpieczne, dodatkowo do ul. Słowackiego trzeba nadrabiać dużo drogi a przejazd nią stawia rowerzystę przed wyborem czy ryzykować potrącenie przez samochód czy ryzykować potrącenie przechodnia jadąc chodnikiem (pomijając fakt, że jazda chodnikiem jest nielegalna). Jestem przekonany że mieszkańcy Osowej jak i okolicznych dzielnic bardzo by docenili inicjatywę miasta w tej kwestii.</p>	<p>Pytanie o możliwość dokończenia ścieżki rowerowej łączącej Osowę z Oliwą</p>	<p>STeR uwzględni postulowane połączenie. Do SR STeR wybrano dwie trasy główne: Trasa nr 2 (ul. Kościerska – odc. Od ul.Spacerowej do ul. Owczarnia) – ETAP 4, oraz Trasa nr 35 (ul.Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika) – ETAP 5.</p>	<p>Pytanie o docelowy układ tras przewidziany w STeR</p>	<p>Nie ma charakteru uwagi do SR STeR</p>

10.	24.10.2013	Wiktor Braun	jeśli chodzi o moje uwagi do projektu, to niezbędne jest wykonanie połączenia dwóch już istniejących tras. Trasa ze Śródmieścia przez Siedlce urywa się koło pętli tramwajowej przy ul. Kartuskiej. Następnie jest 3-4km przerwy. I trasa zaczyna się w ciągu ul. Kartuskiej przy wyjeździe z Jasienia w stronę Karczemek. Znam wiele osób, ja również do nich należę, które jeżdżą rowerem z okolic Auchan do centrum Gdańska. Niestety, brakujący element ścieżki powoduje, że jest to niebezpieczne. Na wysokości Jasienia i Zaborni jeździmy między samochodami, na drodze z jedną jezdnią bez pobocza.	Postulat realizacji trasy na brakującym odcinku ul. Kartuskiej – między pętlą tramwajową przy ul. Kartuskiej, a wyjazdem z Jasienia w stronę Karczemek	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 38 (ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej) – ETAP 3.	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
11.	24.10.2013	Tyszkiewicz Jerzy	Widzę pilną potrzebę wybudowania – utworzenia ścieżki rowerowej z Oruni Górnej (rondo) do Traktu Św. Wojciecha – ulicami: Świętokrzyska, Małomiejska, Podmiejska.	Postulat realizacji trasy z Oruni Górnej (rondo) do Traktu Św. Wojciecha – ulicami: Świętokrzyska, Małomiejska, Podmiejska.	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej oraz w klasie trasy lokalnej wzdłuż ul. Podmiejskiej	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
12.	24.10.2013	Piotr Krzemiński	Jako zwolennik podróży rowerem – rekreacyjnie i do pracy, w nawiązaniu do konsultacji na temat przebiegu dróg rowerowych, chciałbym złożyć wniosek o połączenie drogi rowerowej wzdłuż ulicy Jaśkowej Doliny z drogą rowerową wzdłuż alei Grunwaldzkiej – chodzi o odcinek od ulicy Sienkiewicza do Grunwaldzkiej przed siedzibą ZKMU. Uważam że powinny zostać zlikwidowane tamtejsze miejsca parkingowe a w ich miejsce wykonane połączenie dróg rowerowych	Postulat połączenia drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina z drogą rowerową wzdłuż Al. Grunwaldzkiej	Postulowane połączenie zostało uwzględnione jako jedno z najważniejszych zadań do realizacji w ramach etapu „0”	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
13.	24.10.2013	Bartosz Roman	Ścieżka rowerowa wzdłuż Traktu Św. Wojciecha jest rewelacyjna i wiele osób marzy o dojeździe (albo chociaż o chodniku) do niej na krótkimi odcinkami od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt Św. Wojciecha wzdłuż ul. Starogardzkiej. Wspaniale by było żeby chociaż powstał odcinek od ul. Niepołomickiej do Państwowego Ośrodka Pomocy Społecznej (ul. Starogardzka). W załączniku plik z mapą	Postulat realizacji trasy wzdłuż ul. Starogardzkiej od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt Św. Wojciecha	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 40 (ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt Św. Wojciecha) – ETAP 5.	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
14.	24.10.2103	Michał Jarocki	Na wstępie chcę bardzo podziękować za zbudowanie tras rowerowych w kierunku południowych dzielnic Gdańska. Inwestycja Ta będzie w pełni zrealizowana w momencie zbudowania bezpiecznego dojazdu z okolic osiedli Pięciu Wzgórz, ulicy Porębskiego, ulicy Bergiela do Kościoła Judy Tadeusza na Łostowicach. Dalej zbudowana jest nowa ścieżka rowerowa.	Postulat realizacji trasy łączącej trasę w ciągu al. Havla z osiedlem Pięciu Wzgórz, ulicą Porębskiego, ulicą Bergiela, Kościołem Judy Tadeusza na Łostowicach	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
15.	24.10.2103	Michał Jarocki	Marzeniem było by zbudowanie ścieżki od Kowal do alei Havla, ale zdaje sobie sprawę, że nie jest łatwo pozyskać fundusze na tak długi odcinek.	Postulat realizacji trasy łączącej trasę w ciągu al. Havla z osiedlem Kowale	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
16.	24.10.2103	Michał Jarocki	Od wielu lat mieszkańcy okolic zgłaszają problem braku możliwości dojścia na pieszo z okolic osiedla Świętokrzyskiego w kierunku Łostowic. W pobliżu jest budowanych wiele inwestycji, jest bardzo wielki ruch samochodowy i ciężarowy do budowanych inwestycji, ale wciąż nie ma jak dojść na pieszo w kierunku osiedli pięciu wzgórz i Łostowic, do szkoły "suchą stopą".	Postulat realizacji chodników/dojść pieszych z okolic osiedla Świętokrzyskiego w kierunku osiedli pięciu wzgórz i Łostowic i do szkoły	Postulat poza kompetencjami opracowań dotyczących systemu tras rowerowych dla Gdańska	Wniosek o realizację brakującej infrastruktury dla pieszych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
17.	24.10.2013	Marek Rohde	sporym utrudnieniem dla mnie jako rowerzysty jest krótki odcinek ul. Myśliwskiej od ul. Bulońskiej do momentu wprowadzenia strefy 30km/h. Oprócz tego dodam, że jako pieszy idący tym odcinkiem w deszczu jestem zawsze ochlapany od przejeżdżających samochodów, a idąc z wózkiem trudnością jest bardzo wysoki krawężnik na przejściu przez ul. Powstania Listopadowego. Jest tam duży ruch pieszy głównie od przystanku autobusowego i od kościoła.	Uwagi dot. braku udogodnień dla ruchu rowerowego odcinek ul. Myśliwskiej od ul. Bulońskiej do granicy strefy tempo 30 oraz niskiej jakości infrastruktury dla pieszych	STeR uwzględni wzdłuż ul. Myśliwskiej połączenie w klasie trasy zbiorczej. W kwestii infrastruktury dla pieszych - Postulat poza kompetencjami opracowań dotyczących systemu tras rowerowych dla	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej, wniosek o korektę	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

					Gdańska	infrastruktury dla pieszych	
18.	24.10.2013	Marek Rohde	Kolejnym trudnym odcinkiem rowerowym jest ul. Jaśkowa Dolina na odcinku od ul. Jana Matejki do ul. Grunwaldzkiej (wraz z przejściem przez ul. Grunwaldzką). Ścieżka się kończy przy świetłach dla pieszych a następnie trzeba się przeciskać między przechodniami aby dojechać do ul. Grunwaldzkiej. Potem jest przejście przez ul. Grunwaldzką, która nie posiada sygnalizacji dla rowerów i trzeba przeprowadzać rower. Dodam, że jest tam duży ruch rowerowy, bo łączy on trasę rowerową z Moreny z główną arterią przy ul. Grunwaldzkiej.	Postulat połączenia drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina z drogą rowerową wzdłuż Al. Grunwaldzkiej	Postulowane połączenie zostało uwzględnione jako jedno z najważniejszych zadań do realizacji w ramach etapu „0”	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
19.	24.10.2013	Marek Rohde	Potrzebną inwestycją jest ścieżka rowerowa na ul. Rakoczego od ul. Bulońskiej do ul. Potokowej. Byłoby to dobre alternatywne podłączenie do Wrzeszcza przez ul. Słowackiego.	Postulat realizacji trasy w ciągu ul. Rakoczego od ul. Bulońskiej do ul. Potokowej	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy głównej. Trwa przygotowanie projektu na realizację tej trasy	Wniosek o realizację brakującej trasy rowerowej	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
20.	24.10.2013	Piotr Kosiedowski	W związku z dynamicznym rozwojem dzielnic południa Gdańska i zwiększającą się liczbą mieszkańców dzielnic tam położonych, a co za tym idzie ciągłym zwiększaniem potrzeb transportowych oraz niedostatkami infrastruktury w tych miejscach uważam, że to w kierunku tych dzielnic powinien być położony nacisk na budowę infrastruktury dla zrównoważonego transportu. Przede wszystkim: Trasy rowerowe wzdłuż istniejących ulic promieniście docierających z dzielnic południowych do centrum miasta (wzdłuż ul. Kartuskiej od Jasienia do skrzyżowania z ul. Nowolipie/ Łostowicka), wzdłuż al. Armii Krajowej (od Jasienia do skrzyżowania z ul. 3 Maja/węzeł Groddecka), wzdłuż ul. Jabłoniowej, Warszawskiej, Świętokrzyskiej. Istotne jest w mojej opinii stworzenie tras łączących między sobą dzielnice południowe, a więc Ujeścisko, Chełm, Jasień z Szadółkami, Orunię Górna (drogi wzdłuż ul. Jabłoniowej, Warszawskiej, Nowej Bulońskiej). W moim odczuciu utworzenie bezpiecznej przestrzeni dla rowerzystów w tych relacjach ma szansę zwiększyć udział ruchu rowerowego w codziennym szczycie komunikacyjnym, a co za tym idzie odkorkować ruch na najtłoczniejszych ulicach.	Postulat realizacji tras rowerowych w ciągach ulic: Kartuskiej od Jasienia do skrzyżowania z ul. Nowolipie, wzdłuż al. Armii Krajowej (od Jasienia do skrzyżowania z ul. 3 Maja/węzeł Groddecka), wzdłuż ul. Jabłoniowej, Warszawskiej, Świętokrzyskiej, Jabłoniowej, Nowej Bulońskiej	STeR uwzględni większość postulowanych połączeń	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
21.	24.10.2013	Krzysztof Ukleja	Na mapie w artykule http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Ktore-drogi-rowerowe-sa-najpotrzebniejsze-Podpowiedz-urzednikom-n73722.html?expand=8806968&hl=8806968&sort=up#opinie zaznaczyli Państwo ścieżkę od Rzeczypospolitej do ul. Czarny Dwór, która tak na prawdę jest tylko wąskim pasem wymalowanym farbą... Ale mniejsza o to. Już jakiś czas temu pisałem do Państwa maila z pytaniem co zamierzają Państwo zrobić z ścieżką, która była wyznaczona na pasie startowym wzdłuż Jana Pawła od Rzeczypospolitej do Meissnera, a została zamieniona na parking przez dewelopera budującego osiedle Aviator – teraz na tym fragmencie ścieżki już nie ma, więc na mapie nie powinno to być oznaczone jako ścieżka gdyż wprowadza w błąd. Odpowiedzi na poprzedniego maila nie dostałem, więc liczę że tym razem będzie z Państwa strony informacja zwrotną.	Pytanie o zlikwidowaną drogę rowerową na pasie startowym wzdłuż al. Jana Pawła II od Rzeczypospolitej do Meissnera	SR STeR jako jedno z najważniejszych zadań do realizacji w ramach etapu „0” wskazuje realizację pasów rowerowych w Al. Jana Pawła II na odcinku od ul. Czerwony Dwór do al. Grunwaldzkiej	Pytanie o zlikwidowaną drogę rowerową	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

etap 0?

22.	24.10.2013	Krzysztof Ukleja	Na wybudowanej ścieżce pojawiają się kolejne wybrzuszenia od korzeni drzew – chodzi o fragment między ulicami Żwirki i Wigury. Poprzedni zostały naprawione, ale tylko kostką brukową.	Uwagi dot. Stanu technicznego trasy w ciągu al. Rzeczpospolitej między ul. Żwirki i Wigury	SR STeR wskazuje, że na pierwszym miejscu w hierarchii koniecznych działań – tzw. Etap „0”, powinny stale znajdować się bieżące działania zmierzające do tego, by już istniejąca infrastruktura rowerowa mogła w dalszym ciągu spełniać swoje zadanie. Absolutną koniecznością jest jej należyte utrzymywanie i remonty nawierzchni	uwagi dot. stanu technicznego trasy	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
23.	24.10.2013	Piotr Kanclerz	chciałbym poprosić o przyspieszenie rozbudowy ścieżki numer 30 oraz 31 z Gdańska Centrum na wyspę Sobieszewską. Są to tereny rekreacyjne, do których przez bardzo zły dojazd (ulicą Elbląską) rowerzyści praktycznie nie mają dostępu. Przejazd ulicą Elbląską jest niebezpieczny ze względu na dużą ilość samochodów, nie mówiąc o powyrywanych chodnikach lub ich miejscowym braku.	Postulat przyspieszenia realizacji tras nr 30 (ETAP 2) oraz 31 (ETAP 7) z Gdańska Centrum na Wyspę Sobieszewską	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna
24.	24.10.2013	Wioletta Zakrzewska	Ścieżka rowerowa powinna być pociągnięta od ronda turbinowego czyli skrzyżowanie ulicy Nowatorów i Budowlanych w stronę złotej Karczmy (Matarni) tak aby móc później wjechać w ścieżkę na Słowackiego i spokojnie dojechać do Wrzeszcza, a z Wrzeszcza już mamy możliwość pojechania rowerem po ścieżce w stronę Gdańska czy Sopotu.	postulat realizacji trasy rowerowej w ciągu ulicy Budowlanych - od ronda turbinowego czyli skrzyżowanie ulicy Nowatorów i Budowlanych w stronę złotej Karczmy (Matarni)	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy głównej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 26 (ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego) – ETAP 4.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
25.	24.10.2013	Wioletta Zakrzewska	Oczywiście bardzo proszę o dokończenie ścieżki rowerowej z Leśniczówki w Oliwie z ul. Spacerowej do Osowej. Myślę, że pozostawienie tego odcinka i nie doprowadzenie ścieżki do końca zadziwił wszystkich mieszkańców Osowy i nie tylko.	postulat realizacji trasy rowerowej w ciągu ulicy Spacerowej - od Leśniczówki w Oliwie do Osowej	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 35 (Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika) – ETAP 5.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
26.	24.10.2013	Wioletta Kamińska	Po przeczytaniu artykułu na stronie trójmiasto.pi chciałbym zgłosić moje przemyślenia. Od kilku lat jeżdżę regularnie na rowerze i ubolewam, że ścieżki rowerowe są wyznaczone głównie przy ruchliwych ulicach. Dużo hałasu i smród spalin może wiele osób odstraszać. Sama często zjeżdżam ze ścieżki i jadę między blokami lub osiedlowymi drogami. Proponuję: -wyznaczenie tras jak najbardziej przyjaznych dla rowerzysty (z ich pomocą, jest np. na trójmiasto.pi grupa zapalonych rowerzystów lub można poszukać wolontariuszy) -wyznaczenie poza trasami szybkiego ruchu (które są też potrzebne) tras alternatywnych: bezpiecznych, atrakcyjnych widokowo, z dala od głównych dróg -rowerzysta z chęcią przejedzie kilka kilometrów więcej w zamian za cechy wymienione wyżej -wyznaczenie łatwych, dla całych rodzin dróg rowerowych w Trójmiejskim Parku, łączących trzy miasta, dobrze oznaczonych -stworzenie tras wycieczkowych całodziennych dla całych rodzin Dużo jeździłam na rowerze za granicą (Holandia, Dania i Francja). Tam są maksymalnie wykorzystywane walory przyrody, a oznakowanie jest	postulat realizacji systemu tras uwzględniających trasy z dala od głównych dróg – bezpiecznych i atrakcyjnych widokowo będących ofertą dla całych rodzin	Jednym z podstawowych założeń STeR jest uwzględnienie potrzeb wszystkich rowerzystów – także jeżdżących rekreacyjnie, mniej pewnych siebie, początkujących lub mniej sprawnych, dla których ważne jest poczucie bezpieczeństwa, i możliwość spokojnego poruszania się. Oprócz tras użytkowych głównych i zbiorczych (będących przedmiotem SR STeR) STeR przewiduje także trasy rekreacyjne oraz użytkowe o walorach rekreacyjnych	Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

			perfekcyjne. Nie można się zgubić. JAZDA NA ROWERZE MUSI BYĆ PRZYJEMNOŚCIĄ! Mam nadzieję, że moje zdanie, które zapewne podzieli większość rowerzystów zostanie zauważone.				
27.	24.10.2013	Jarosław Piejko	Sugerowałbym Państwu realizację drogi rowerowej z Moreny w kierunku Niedźwiednika jadąc rowerem w tym kierunku niestety trzeba jechać po schodach lub po bardzo ruchliwej i dziurawej drodze	Postulat realizacji trasy łączącej Morenę z Niedźwiednikiem	STeR uwzględni postulowane połączenie (w ciągu ulic: Rakoczego i Potokowej) w klasie trasy głównej. Trwa przygotowanie projektu na realizację tej trasy	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
28.	24.10.2013	Ela Ludwińska	w ślad za artykułem red. Koprowskiego przedstawiam najpilniejsze moim zdaniem trasy rowerowe: 1. ul. Elbląska - Sobieszewo - od skrzyżowania z ul. Siennicką do mostu w Sobieszewie 2. ul. Stryjewskiego - Górki Zachodnie - od skrzyżowania z ul. Nowotną do Akademickiego Ośrodka Żeglarskiego	Postulat przyspieszenia realizacji tras: 1. ul. Elbląska - Sobieszewo - od skrzyżowania z ul. Siennicką do mostu w Sobieszewie 2. ul. Stryjewskiego - Górki Zachodnie - od skrzyżowania z ul. Nowotną do Akademickiego Ośrodka Żeglarskiego	Ad.1. STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy głównej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 30 (ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej) – ETAP 2 - oraz trasa nr 31 (ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie – ETAP 7. Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty. Ad.2. STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna
29.	24.10.2013	Ewa Białołęcka	bardzo potrzebna jest trasa rowerowa/chodnik/jakiegokolwiek bezpieczne połączenie wzdłuż ul. Świętokrzyskiej - między Kowalami a Orunią. Na kluczowym odcinku (tym koło jeziora retencyjnego) brakuje nawet chodnika, między ul. Jaworzniaków a osiedlem Pięć Wzgórz nie ma połączenia. Pieszko można jakoś lawirować dzikimi ścieżkami (po piachu i błocie) ale osoba z rowerem, wózkem dzieciennym, mniej sprawna jest praktycznie odcięta od reszty Gdańska i skazana wyłącznie na autobus. Asfalt na tamtym odcinku Świętokrzyskiej (te dwa zakręty niedaleko osiedla Olimp) jest tak nierówny, że pokonywanie go na rowerze grozi śmiercią - wystarczy chwila nieuwagi, kraksa i rowerzysta dostanie się pod koła samochodu jadącego z tyłu.	Postulat realizacji trasy rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Świętokrzyskiej - między Kowalami a Orunią	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej. W kwestii realizacji chodnika - postulat poza kompetencjami opracowań dotyczących systemu tras rowerowych dla Gdańska.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
30.	24.10.2013	Kazimiera Boniaszczuk	A kiedy miasto zauważy, że na Stogach, Krakowcu i Górkach Zachodnich mieszkają również ludzie, jeżeli miasto nie chce wybudować ścieżki rowerowej dla tych trzech dzielnic, to zlikwidujecie NCZ, bo jeżdżące samochody uniemożliwiają jazdę rowerem po ulicy, miasto nie kończy przed mostem siennickim. Teren na wyspie traktujecie jak teren zagrożony trądem.	Postulat realizacji tras rowerowych na Stogach, Krakowcu i w Górkach Zachodnich	STeR przewiduje docelowo realizację licznych tras rekreacyjnych, ale także użytkowe trasy główne, zbiorcze i lokalne.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

31.	24.10.2013	Mariusz Jakubieniec	Chciałbym zwrócić uwagę na katastrofalną sytuację mieszkańców osiedla Osowa, które nie ma żadnego połączenia rowerowego z dolnym tarasem trójmiasta. Mieszka tam kilkanaście tysięcy osób, a komunikacja rowerowa z Gdańskiem istnieje jedynie tylko w teorii przez lasy oliwskie. Niestety ten przejazd w okresie deszczowym i w porze roku od jesieni do zimy jest bardzo trudny lub w ogóle nie możliwy do realizacji. W związku z powyższym zwracam się z prośbą w imieniu mieszkańców osiedla Osowa o zaplanowanie ścieżki rowerowej z Gdańskiem w najbliższych planach.	Postulat przyspieszenia realizacji tras: nr 2 (ul. Kościerska – odc. Od ul.Spacerowej do ul. Owczarnia) – ETAP 4, oraz nr 35 (ul.Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika) – ETAP 5	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna
32.	24.10.2013	Krzysztof Remlinger	W odpowiedzi na Państwa apel o nadsyłanie propozycji nowych ścieżek rowerowych w Gdańsku proponuję przyrzeć się jak wygląda ścieżka na ulicy Nowolipie w Gdańsku – w załączniku zdjęcie. Rowerzyści korzystają z tego połączenia jadąc z np. osiedli takich jak Orunia Górna do Wrzeszcza przez Jańskową Dolinę. Jadą więc tą ścieżką, potem ona przechodzi w wąski chodnik. Narysowałem więc jaką trasę rowerową można by było wytyczyć wzdłuż ulic Nowolipie i Rakoczego. Proszę wybrać się na miejsce i ocenić jakie są możliwości wytyczenia w tym miejscu normalnej drogi rowerowej.	Postulat realizacji trasy rowerowej w ciągu ul. Nowolipie i Rakoczego	STeR uwzględni postulowane połączenie (w ciągu ulic: Rakoczego i Nowolipie) w klasie trasy głównej. Trwa przygotowanie projektu na realizację tej trasy	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
33.	24.10.2013	Patryk Klein	Chciałbym zdecydowanie zwrócić uwagę na nagłą potrzebę skomunikowania ulicy Rzeczypospolitej i sieci rowerowej Przymorza z ulicą Grunwaldzką i tamtejszymi trasami. Droga wzdłuż ulicy Kołobrzeskiej jest zdecydowanie rażąca "dziurą" w systemie dróg rowerowych. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę że bardzo dobrze zrealizowana trasa wzdłuż ul. Wita Stwosza powinna mieć połączenie z ciągiem ulicy Grunwaldzkiej na poziomie Uniwersytetu, dlatego chciałbym zaproponować wyznaczenie rowerowego "kontrapasu" wzdłuż ulicy Bażyńskiego między Halą Oliwią a kampusem UG.	Postulat realizacji trasy w ciągu ul. Kołobrzeskiej i Bażyńskiego oraz	Trasa w ul. Kołobrzeskiej – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczypospolitej została w STeR wskazana jako trasa zbiorcza. Dalsze analizy jej roli w sieci tras rowerowych wskazały na konieczność włączenia jej do układu tras głównych. W SR STeR trasa nr 5 (ul. Kołobrzeska – odc. od al.Grunwaldzkiej do al. Rzeczypospolitej) przewidziana została do realizacji w ETAPIE 1. Trasa w ciągu ul. Bażyńskiego przewidziana została w STeR jako trasa zbiorcza	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
34.	24.10.2013	Patryk Klein	Dodatkowo, na Zaspie wzdłuż Alei Jana Pawła II od skrzyżowania z Rzeczypospolitej do skrzyżowania z Hynka została zrealizowana w bardzo dobrej, przyjaznej wersji. Szczególnie dobrym rozwiązaniem jest usunięcie zbędnych krawężników i wylanie czerwonego "asfaltu" tam gdzie trasę rowerową przecinają wjazdy na osiedle. Natomiast droga ta "kończy się" kilka metrów przed skrzyżowaniem z ulicą Hynka. Zaczyna się znowu dopiero kawałek dalej kiedy wspina się i pokonuje tory. Czy nie można byłoby tych fragmentów połączyć żeby można było się dostać od skrzyżowania Rzeczypospolitej z Jana Pawła aż na Grunwaldzką?	Postulat realizacji brakującego połączenia w ciągu ul. Hynka - między Al. Jana Pawła II , a wiaduktem w ciągu ul. Braci Lewoniewskich.	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
35.	24.10.2013	Michał Kondratowicz	Proponuje połączyć nowe osiedla na Morenie ul Myśliwską z ul Kartuską poprzez ulicę Jasięńską, Zwierzyniecką. Brakuje tam tego łącznika jeśli by on się tam pojawił to byłby to dogodny wyjazd z miasta drogami rowerowymi i dojazd do pracy pracowników dzielnicy przemysłowej Gdańska duże Centra Logistyczne przy ulicy Budowlanych, Maszynowej itp..	Postulat realizacji trasy łączącej ul. Myśliwską z ul. Kartuską (?) - opis trasy niejasny	STeR uwzględni postulowane połączenie między Moreną, a ul. Kartuską w sposób bardziej bezpośredni - w klasie trasy głównej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 6 (ul. Bulońska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej) – ETAP 1 oraz trasa nr 22 (ul.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

						Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabtoniowa”) – ETAP 3		
36.	24.10.2013	Składający uwagę nie wyraził zgody na upublicznianie danych osobowych	chciałabym zwrócić uwagę na dysfunkcjonalność ścieżki rowerowej na długości ulicy Długie Ogrody. Część ścieżki rowerowej biegnie po jezdni, część po chodniku, naprzemiennie, niczym ślalom, do tego dodatkowe atrakcje w postaci dziur, kałuż, pieszych. Wielu rowerzystów po prostu jedzie obok ulicą, jednak jako codzienna kursantka miałam okazję usłyszeć od Straży Miejskiej, że jeśli nie zjadę na ową "ścieżkę", to dostanę mandat. Trasa jest uczęszczana przez wielu rowerzystów, biegnie z Głównego Miasta w stronę nadmorskich Stogów i oprócz stałych rowerzystów, uczęszczana jest przez wielu weekendowych pasjonatów tej formy aktywnego wypoczynku; nikt do tej pory nie zainteresował się aby zrobić tam porządek, mam nadzieję, że coś się zmieni	Uwagi dot. Trasy rowerowej w ciągu ul. Długie Ogrody	STeR wskazuje na odcinku ul. Długie Ogrody trasę rowerową lokalną.	uwagi dot. stanu technicznego i funkcjonalności trasy w ciągu ul. Długie Ogrody	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR	
37.	24.10.2013	Joanna Bochniak	Niestety nie miałam okazji zapoznać się z Strategią Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska. Jednak jako mieszkanka Złotej Karczmy postuluję połączenie tras rowerowych na Złotej Karczmy z trasą na Kiełpinku (okolice Auchan) wzdłuż Obwodnicy (Alej Kazimierza Wielkiego). Takie rozwiązanie znacznie usprawniło by ruch rowerowy między Słowackiego i Kartuską w górnym tarasie.	Postulat realizacji trasy biegnącej wzdłuż obwodnicy łączącej Złotą Karczmę z Kiełpinkiem	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy lokalnej – po wschodniej stronie obwodnicy.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR	
38.	25.10.2013	Paweł Wroniszewski	Poniżej znajdują się moje uwagi do dokumentu STRATEGIA REALIZACJI SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH DLA GDAŃSKA (SR STeR): Całym sercem popieram postulat budowy dróg rowerowych po obu stronach głównych arterii, takich jak al. Grunwaldzka - konieczność przejazdu na drugą stronę ulicy zniechęca w znacznym stopniu zniechęca do korzystania z drogi rowerowej. Niestety (zgodnie z moją wiedzą) przejazd nowo wybudowaną drogą rowerową wzdłuż ul. Nowej Słowackiego wymaga długotrwałej przeprawy na drugą stronę na wysokości skrzyżowania z ul. Partyzantów	Poparcie dla postulatu, by trasy główne, biegnące w ciągach ulic dwujezdniowych, docelowo dawały możliwość wygodnego przejazdu po obu stronach jezdni	-	-	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR	
39.	25.10.2013	Paweł Wroniszewski	Jedną z najważniejszych inwestycji do realizacji jest pozycja nr 1 z tabeli 2 dokumentu - Połączenie drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina z drogą rowerową wzdłuż Al. Grunwaldzkiej, oraz pozycja nr 9 - Budowa przejazdu rowerowego przez Al. Grunwaldzką w ciągu ul. Dmowskiego. Proszę wykonać przedłużenie drogi rowerowej również wzdłuż północno-zachodniej strony ulicy aż do Al. Grunwaldzkiej, ponieważ czekanie na zielone światło by przekroczyć ul. Jaśkowa Dolina trwa dłużej niż dojazd po chodniku aż do CH Manhattan - z tego powodu takie rozwiązanie będzie dalej wykorzystywane przez rowerzystów, tak jak ma to miejsce obecnie	Postulat połączenie drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina z drogą rowerową wzdłuż Al. Grunwaldzkiej w formie przejazdu także po północno-zachodniej stronie ul. Jaśkowa Dolina	Szczegółowe rozwiązanie techniczne zostanie wybrane na etapie przygotowania projektu	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR	
40.	25.10.2013	Paweł Wroniszewski	Proszę wziąć pod uwagę wykończenie drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina, jako że są w niej dwie 'luki' - na wysokości ul. Pawłowskiego oraz na wysokości ul. Falistej (w którym to miejscu jest wyjątkowo wąsko i niebezpiecznie - znajduje się tam przystanek autobusowy).	Uwagi dot. Trasy rowerowej w ciągu ul. Jaśkowa Dolina	-	uwagi dot. stanu technicznego i funkcjonalności trasy w ciągu ul. Jaśkowa Dolina	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR	
41.	25.10.2013	Paweł Wroniszewski	Proszę zwiększyć priorytet budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Myśliwskiej, ponieważ obecne rozwiązanie jest niebezpieczne i wywołuje emocje wśród użytkowników ruchu - chodnik wzdłuż ulicy (również wzdłuż nowego odcinka na wysokości jeziora Wróbla Staw) jest dwukolorowy, przez co kierowcy są przekonani że jest tam droga rowerowa, której faktycznie nie ma. Ponadto rano na ulicy tworzą się korki, a ponieważ samochody przesuwają się bezpośrednio przy skrajni, rowerzyści są zmuszeni również stać w korku. Panuje ogólna dezorganizacja, która może doprowadzić do wypadku.	Postulat przyspieszenia realizacji trasy: nr 37 (ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej) – ETAP 5	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna	

42.	25.10.2013	Paweł Wroniszewski	Ogólna uwaga - wiaty przystanków autobusowych stojące w bezpośrednim sąsiedztwie drogi rowerowej powinny być przezroczyste, co ograniczałoby szanse wtargnięcia pieszego na drogę rowerową prosto pod pędzący pojazd. Boki wiat przystankowych często są zasłonięte reklamami, co znacznie ogranicza widoczność zarówno rowerzystów jak i pieszych.	Postulat dot. Wiat przystankowych przy trasach rowerowych			Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
43.	25.10.2013	Paweł Wroniszewski	W dokumencie zakłada się, że droga rowerowa wzdłuż ul. Rakoczego jest w realizacji, podczas gdy nic tam się obecnie nie dzieje. Jest to bardzo ważny odcinek, umożliwiający mieszkańcom dzielnicy Morena dojazd do ul. Słowackiego. Obecnie jest to niemożliwe, ponieważ chodnik wzdłuż ulicy zbudowany jest na kształt schodów.	Uwaga dot. oznaczenia trasy wzdłuż ul. Rakoczego jako trasy w trakcie realizacji	STeR uwzględni połączenie w ciągu ulic: Rakoczego i Nowolipie w klasie trasy głównej. Trwa przygotowanie projektu na realizację tej trasy		Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
44.	25.10.2013	Weronika Weremko-Oszuścik	Doczytałam się, że pod tym adresem można zgłaszać swoje opinie na temat zapotrzebowania na ścieżki rowerowe w Gdańsku. Słyszę o tworzeniu nowych ścieżek rowerowych, a nie kończy się tych które zostały jakiś czas temu zaczęte i nieukończone. Jestem mieszkanką Wyspy Sobieszewskiej, gdzie ścieżka rowerowa została najpierw zaczęta od strony Świbna i skończyła się w... polu. Do niczego ona nie prowadzi. Następnie zaczęto robić ścieżkę oraz chodnik od strony Sobieszewa i też prowadzi do nikąd. Brak chodnika w ciągu ulicy Boguckiego zmusza pieszych do korzystania z drogi nr 501. W pobliżu znajduje się zespół Szkół Podstawowych i Gimnazjalnych nr 25. Dzieci oraz młodzież nie mają bezpiecznego dojścia do szkoły. Wielu musi korzystać z transportu rodziców lub autobusu, aby dostać się do szkoły. Dla osób dorosłych oraz dzieci dotarcie do przystanku autobusowego jest niebezpieczne, ponieważ nie ma przy drodze nr 501 utwardzonego pobocza oraz w wielu miejscach nie ma latarni. Osoby poruszające się po tej drodze są słabo widoczne, zwłaszcza w godzinach porannych kiedy panuje półmrok. Mam wrażenie, że osoby zajmujące się planowaniem ścieżek rowerowych nie mają na uwadze Wyspy Sobieszewskiej. Zbudowanie w tej okolicy ścieżek wpłynęłoby na poprawę bezpieczeństwa mieszkańców, zwiększenie aktywności fizycznej dzieci, które mogłyby do szkoły dojeżdżać rowerem oraz przyczyniłoby się do rozwoju turystycznego Wyspy Sobieszewskiej i okolic. Mam nadzieję, że nie musi się wydarzyć nieszczęście, śmiertelny wypadek, aby pomyśleć o ogromnej potrzebie dokończenia, tej zaczętej inwestycji.	Postulat połączenia dróg rowerowych zrealizowanych w ciągu ul. Turystycznej w Gdańsku – Sobieszewie oraz Boguckiego w Gdańsku - Świbnie	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy głównej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 32 (ul. Turystyczna – odc. od ul. Przegalińskiej do ul. Boguckiego) – ETAP 6	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
45.	25.10.2013	Tomasz Larczyński	Uważam, że w pierwszym etapie powinny być realizowane drogi wiążące komunikacyjnie nowe osiedla, tzw. "sypialnie" - Osowę, Matarnię, Ujeścisko, Łostowice, Jasień itp., a więc trasy: 2, 13, 14, 35, 36, 38 i 40. Te dzielnice są dziś najgorzej skomunikowane jeśli chodzi o transport zbiorowy; sytuację trochę poprawi PKM, lecz wciąż nie będzie to poziom "dolnego tarasu". Także dojazd rowerem jest tam najtrudniejszy (nie licząc Wyspy Bałackiej, gdzie jest jeszcze gorzej, ale sytuację poprawi trasa 30 realizowana już w 2 etapie). Brak jest dróg rowerowych, w wielu przypadkach brak także chodnika czy nawet pobocza. Tu szczególnie alarmujący jest stan ciągu Świętokrzyska/Małomiejska (planowane trasy 13-14, etap 3 i 6) - na dużych odcinkach bez pobocza, krętego, o dużym spadku i na całym odcinku o bardzo dużym natężeniu ruchu. Ja tamtey oczywiście jeżdżę, jeśli muszę, bo ja w ogóle jeżdżę jezdnią wszędzie, gdzie jest to prawnie dozwolone, lecz w zupełności rozumiem tych, którzy się tego boją. W efekcie ruch rowerowy na tej trasie jest znikomy, podobnie jak na innych wymienionych. A rezultatem słabej komunikacji zbiorowej i rowerowej jest nadmierny ruch samochodowy, który potem przelewa się w inne ciągi komunikacyjne Trójmiasta (bo jeśli ktoś wyjedzie z Jasienia samochodem, to po drodze zwykle nie przesiada się na tramwaj). Oczywiście główną przyczyną tego stanu rzeczy jest wadliwe planowanie makroprzestrzenne, tj. umieszczenie "sypialni" zbyt daleko od centrum (zwłaszcza Osowa woła o pomstę do nieba), ale z tym pewnie niczego już nie zrobimy. Tak więc realizacja tych ciągów w największym stopniu ograniczyłaby ruch samochodowy, a o to chyba najbardziej chodzi w całym projekcie (bardziej niż o zabieranie pasażerów komunikacji zbiorowej tam, gdzie jest ona efektywna i gra dużą	Postulat przyspieszenia realizacji tras 13, 14 oraz 2 lub 35 (jedną, dowolną z nich) - do pierwszego etapu, zaś 36, 38, 40 oraz 2 lub 35 do drugiego.	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna

			rolę w transporcie). Dodatkową zaletą byłoby usprawnienie wyjazdu z Gdańska w stronę Kaszub - zwłaszcza trasa 2 lub 35, lecz także ciąg 13-14-19 dający dojazd na Otomino, a przez nie dalej na Niestępowo i Kościerzynę lub Kartuzy. Oczywiście rekreacja w tym wypadku ma znacznie mniejszy priorytet niż komunikacja, ale przecież jakąś rolę też gra. Reasumując, rekomendowałbym przesunięcie tras 13, 14 oraz 2 lub 35 (jedną, dowolną z nich) do pierwszego etapu, zaś 36, 38, 40 oraz 2 lub 35 do drugiego.				
46.	25.10.2013	Tomasz Larczyński	<p>TRASY O POSTULOWANYM NIŻSZYM PRIORYTECIE:</p> <p>5 - Kołobrzaska: dość ważna droga komunikacyjna, lecz jeśli ktoś się boi jechać jezdnią, to jest chodnik - mało wygodny, ale lepsze to niż Świętokrzyska/Małomiejska. Na pewno do realizacji "szybciej niż później", ale niekoniecznie w 1 priorytecie. Ponadto brak znaczenia turystycznego.</p> <p>12 - Trasa o niezbyt jasno określonym przebiegu. W Strategii... jej przebieg określono jako "Trakt św. Wojciecha &#8211; odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak". W kwestii korony wału nad Nową Radunią nie ma oczywiście dyskusji, natomiast równoległa, dublująca ją DDR wzdłuż ul. Zaroślak (bo tak to rozumiem) może być spokojnie przesunięta na ostatnie miejsce w kolejce.</p> <p>3-4 - Co do 3 to uwaga jak wyżej do 5, natomiast 4 jest wprawdzie ważna, lecz istnieje już droga przez Górną Strzyżę (wzdłuż nowej Słowackiego), do Oliwy to bardziej naokoło niż 4, ale dobry jakościowo przejazd jest, w przeciwieństwie do tras opisanych wyżej, które nie mają żadnej alternatywy.</p> <p>31-32 - Zamieniłbym kolejnością: najpierw realizowałbym 31, potem 32. Dojazd na Wyspę Baśacką (31) jest chyba ważniejszy, bo kumuluje prawie cały ruch transportowo-rekreacyjny na Wyspę, natomiast po przejechaniu słynnego mostu ruch rozlewa się na różne osiedla.</p> <p>33 - Ważna, lecz znana mi jest kwestia kosztów. Przy doprowadzeniu DDR do Mostu Siennickiego z obu stron (o ile pamiętam tak już chyba jest teraz) ten kawałek mostem można spokojnie przejechać po jezdni, co najwyżej można pomyśleć o uspokojeniu ruchu. W tej sytuacji niezwykle kosztowna 33 może spaść na koniec listy priorytetów.</p>	Postulat obniżenia priorytetu realizacji tras 5, 12,3,4, 31,32,33	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna
47.	25.10.2013	„Piejko”	Zdecydowanie nie ma jak zjechać z Moreny w kierunku Niedźwiednika i z powrotem	Postulat realizacji połączenia między Moreną i Niedźwiednikiem	STeR uwzględni postulowane połączenie (w ciągu ulic: Rakoczego i Potokowej) w klasie trasy głównej. Trwa przygotowanie projektu na realizację tej trasy	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
48.	26.10.2013	Aleksander Owerczuk	<p>Uważam, że uzasadniona byłaby zmiana co do kolejności realizacji odcinka ścieżki rowerowej zaznaczonej na mapce z etapami realizacji. Chodzi mi o odcinek nr 26 (łącznik wzdłuż ulicy Budowlanych, od ul. Słowackiego /okolicy Złotej Karczmy/ do ronda turbinowego /skrzyżowanie Budowlanych z ul. Nowatorów/). Temu odcinkowi w projekcie nadano priorytet 4.</p> <p>Uważam, że ten odcinek powinien być wybudowany w pierwszej kolejności głównie ze względu na bezpieczeństwo rowerzystów, którzy by chcieli skorzystać z tego odcinka. Argumenty za podwyższeniem priorytetu:</p> <ul style="list-style-type: none"> -ul. Budowlanych na tym odcinku jest stosunkowo wąska, nie pozwala na wyprzedzanie na trzeciego, trudno wyprzedzić rowerzystę -na całym tym odcinku nie ma poboczy, więc w sytuacji zagrożenia nie ma gdzie uciekać -prowadzi przez teren w niewielkim stopniu zabudowanym, pobocza zakrzaczone - w zasadzie nie ma alternatywnej drogi rowerowej dla tego odcinka -umożliwiłaby bezpieczny dojazd rowerem z Wrzeszcza do działek w okolicy Bysewa. <p>Rowerem jeżdżę codziennie ale na ten odcinek wjeżdżam zawsze z wielkim niepokojem. Mam nadzieję, że doczekam w tym miejscu porządnej, bezpiecznej drogi.</p>	Postulat przyspieszenia realizacji trasy: nr 26 (ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego) – ETAP 4	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna

49.	29.10.2013	Krzysztof Arentowicz	<p>Trasa nr 2 - ul Kościerska</p> <p>Rowerzysta chcący skorzystać z tej drogi musi pokonać wiadukt nad obwodnicą. Czy ruch na tym wiadukcie i na rondzie za nim będzie się odbywać na zasadach ogólnych?</p> <p>To jest dosyć konfliktowe miejsce a sytuację pogarsza fakt, że kierowcy zjeżdżają tu z drogi szybkiego ruchu i są często zaskoczeni obecnością roweru. Pomimo, że wg danych STeR nie doszło tu do wypadku, to wymuszanie pierwszeństwa i niebezpieczne sytuacje są tu na porządku dziennym. Czy są planowane jakieś metody uspokojenia ruchu w tym miejscu?</p>	Pytanie dot. szczegółów formy realizacji trasy nr 2. (ul. Kościerska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia) – ETAP 4.	Szczegółowe rozwiązanie techniczne zostanie wybrane na etapie przygotowania projektu	Pytanie o szczegóły techniczne tras	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
50.	29.10.2013	Krzysztof Arentowicz	<p>Trasa nr 35 i 36 na obszarze Osowy: W opracowanie podkreśla się, że nowe trasy połączą się z istniejącą drogą rowerową na ul. Wodnika. Proszę zauważyć, że droga rowerowa na ul. Wodnika będzie tylko po jednej stronie jezdni, w dodatku raz po wschodniej a raz po zachodniej stronie ulicy a na odcinku od Cefeusza do Kielnieńskiej nie ma jej wcale. Odcinek od Jednoróżca do Cefeusza ze względu na fatalne wykonanie i utrzymanie ma marginalne znaczenie komunikacyjne - większość osób jedzie na tym odcinku jezdnią. Czy planowana jest przebudowa drogi rowerowej wzdłuż Wodnika (od Junony do Kielnieńskiej) na pasy w jezdni? Takie rozwiązanie byłoby tu najlepsze.</p>	Pytanie dot. ewentualnej przebudowy trasy rowerowej w ciągu ul. Wodnika	SR STeR przewiduje realizację trasy nr 36 (ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta) – ETAP 6 – w formie pasów rowerowych w jezdni	Pytanie o szczegóły techniczne tras	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
51.	29.10.2013	Krzysztof Arentowicz	<p>Ulica Jednoróżca ma być objęta strefą uspokojonego ruchu. Obecnie po obu jej stronach znajduje się droga rowerowa, której sens istnienia jest wątpliwy, a po objęciu tej ulicy strefą Tempo 30 będzie żaden. Co więcej, obecność tej drogi rowerowej, ze względu na jej wykonanie, znacznie pogorszyła warunki poruszanie się rowerem na tej ulicy. (o czym pisałem tu: http://www.osowa24.pl/news.php?extend=677.2) W skrócie: DDR jest poprowadzona tuż przy granicy posesji zaś chodnik znajduje się między nią a jezdnią. Takie ustawienie jest sprzeczne z dobrą praktyką inżynierską i sprawia, że nie da się tą drogą jechać bezpiecznie z prędkością powyżej kilkunastu km/h. Jest to bardzo ryzykowne, gdyż naraża rowerzystę na boczne zderzenie z wyjeżdżającymi z licznych posesji pojazdami (kierowca wjeżdża bezpośrednio na DDR bez jej widoczności) lub wjechanie w wychodzącego pieszego. Wnoszę o przerobienie tej drogi rowerowej na pasy rowerowe w jezdni, jej likwidację lub oznaczenie jej jako opcjonalną (ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerowym). Zwracam też uwagę, że długa prosta na ul. Jednoróżca wymagać będzie fizycznych środków ograniczających prędkość, jeśli ograniczenie do 30km/h ma być respektowane przez kierowców.</p>	Postulat likwidacji wydzielonej drogi rowerowej w ciągu ul. Jednoróżca i realizację trasy w ciągu tej ulicy w formie pasów rowerowych w jezdni.	STeR przewiduje trasę rowerową lokalną w ciągu ul. Jednoróżca.	-	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
52.	29.10.2013	Krzysztof Arentowicz	<p>Trasa Słowackiego.</p> <p>Droga rowerowa wzdłuż ul. Słowackiego poprowadzona jest jedną stroną ulicy, przy czym na odcinku od Niedźwiednika do Wrzeszcza droga rowerowa dwukrotnie zmienia stronę. Powoduje to dla rowerzystów nadmierne wydłużenie trasy i konieczność pokonania 2 przejazdów z sygnalizacją świetlną (w tym jednego dwuetapowego, przy Niedźwiedniku). Rowerzysta wyjeżdżający z ul. Potokowej lub jadący od strony lotniska i jadący do Wrzeszcza ma na Niedźwiedniku do wyboru albo pojechać zgodnie z przebiegiem drogi rowerowej, co zajmie mu minimum 12 minut, albo złamać przepisy i pojechać chodnikiem po południowej stronie ul Słowackiego, co zajmie mu ok 6 minut. Skorzystanie z drogi rowerowej wydłuża czas dojazdu dwukrotnie z powodu oczekiwania na światłach. Zdecydowana większość rowerzystów wybiera oczywiście opcję nielegalną ale szybszą. Projekt tej drogi rowerowej budził kontrowersje już od początku jej budowy, czego dowodem były m.in artykuły w prasie (np. http://trojmiasto.gazeta.pl/trojmiasto/1,35612,11790512,Buble_na_drozdze_rowerowej_wzdłuż_Trasy_Słowackiego.html). Pomimo, że w planach jest ujęte dobudowywanie dróg rowerowych w miejscach, gdzie występuje podobny problem (południowo-zachodnia strona al. Grunwaldzkiej na odcinku od ulicy Wojska Polskiego do ul. Słowackiego), to nie znalazłem w dokumencie STeR żadnej wzmianki na temat działań, które miasto zamierza podjąć w celu naprawienia sytuacji między Niedźwiednikiem a Grunwaldzką. W</p>	Uwagi dot. Trasy rowerowej w ciągu Trasy Słowackiego	STeR w ciągu Trasy Słowackiego przewiduje trasę rowerową główną. Postulat zawarty w SR STeR, by trasy główne, biegnące w ciągach ulic dwujezdniowych, docelowo dawały możliwość wygodnego przejazdu po obu stronach jezdni dotyczy także Trasy Słowackiego	uwagi dot. stanu technicznego i funkcjonalności trasy w ciągu Trasy Słowackiego	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

			związku z czym korzystam z okazji i pytam, jak zostanie rozwiązany ten problem i kiedy?				
53.	29.10.2013	Krzysztof Arentowicz	<p>Przejazdy nad Obwodnicą w ciągu ulicy Słowackiego Chciałbym też zwrócić uwagę na bardzo niebezpieczne miejsce na rowerowej mapie Gdańska, które nie jest poruszone w SR STeR - przejazd nad Obwodnicą w ciągu ulicy Słowackiego. Rowerzysta ma tu do pokonania 4 łącznice. W miejscach tych regularnie dochodzi do wymuszeń i wypadków (sam zostałem w tym miejscu dwukrotnie potrącony przez samochód). Geometria skrzyżowań i poprowadzenie drogi rowerowej jest w tych miejscach bardzo nieczytelna a sam droga rowerowa nie spełnia obowiązujących obecnie w Gdańsku standardów. Te przejazdy rowerowe należały przebudować. Zachęcam też do zapoznania się z dokumentem GDDKiA: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles//infrastruktura-rowerowa_3000/przejazdy_dla_rowerzystow.pdf który w przypadkach takich jak zjazdy ze Słowackiego na Obwodnicę (2 z 4 wspomnianych łącznic) zaleca zmianę pierwszeństwa na przejazdach rowerowych: W niektórych sytuacjach pojęcia „na wprost” i „zmiana kierunku ruchu” mogą być nieostre i nieczytelne dla uczestników ruchu. W szczególności dotyczy to - łącznic (rozwidleń jezdni na węzłach, nie stanowiących samodzielnych skrzyżowań), zwłaszcza o ponadstandardowych (przekraczających przewidziane prawem budowlanym dla skrzyżowań) promieniach łuków, (...) - przecięć jezdni ogólnodostępnej i drogi dla rowerów gdzie geometria drogi dla rowerów jest nieczytelna i wprowadza kierujących w błąd co do kierunku jazdy i zamiarów rowerzysty. W takich sytuacjach wskazane jest ustawienie na drodze dla rowerów znaków A7 „ustąp pierwszeństwa” przed przejazdem dla rowerzystów oraz odpowiednie oznakowanie poziome drogi dla rowerów. Istotne jest, aby znak A7 był widoczny dla rowerzystów i nie był widoczny licem dla pozostałych kierujących pojazdami, co mogłoby ich wprowadzać w błąd</p>	Uwagi dot. Trasy rowerowej w ciągu ul. Słowackiego		uwagi dot. stanu technicznego i funkcjonalności trasy w ciągu ul. Słowackiego	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
54.	29.10.2013	Andrzej Rzoska	<p>Jestem mieszkańcem Gdanska-Przegaliny, na temat projektu STeR przeczytałem na stronie www.trojmiasto.pl. Zobaczyłem też mapkę, na której ku mojemu wielkiemu zdziwieniu odkryłem że ulica Swibnienska jest zakwalifikowana jako "istniejąca trasa rekreacyjna". Mieszkam w tej okolicy więc chciałbym wyjaśnić: ulica Swibnienska to jedyna praktycznie droga ze Swibna do Przegaliny, dostępna dla rowerzystów (jak również dla samochodów i pieszych). Droga ta nie posiada pobocza i na przeważającej długości nie posiada chodnika. Stan nawierzchni asfaltowej określiłbym jako fatalny i najeżony dziurami. Jeżdżenie rowerem po ul. Swibnienskiej jest wyjątkowo nieprzyjemne i niebezpieczne ponieważ rowerzysta naraza się albo na wjechanie w dziurę albo wpadnięcie pod wyprzedzający go samochód, kiedy chce ta dziurę ominąć. Stąd zakwalifikowanie ul. Swibnienskiej jako jakakolwiek akceptowalny szlak rowerowy uważam za spore nieporozumienie. Bardzo by mi zależało, jak również mojej rodzinie oraz bliższym i dalszym sąsiadom z Przegaliny, aby jazda na rowerze z Przegaliny do Swibna i w drugą stronę stało się kiedyś bezpieczniejsze i spokojniejsze. Widzę taką możliwość poprzez wykonanie ścieżki rowerowej na wierzchu walu przeciwpowodziowego, biegnącego równoległe do ul. Swibnienskiej (miedzy Swibnienska a rzeka Wisła). Rozwiązanie takie (ścieżka na szczycie walu) jest powszechnie spotykane np. w Holandii. Bardzo proszę o uwzględnienie ciągu ul. Swibnienskiej jako szlaku rowerowego, z którym "trzeba coś zrobić", bo jak rozumiem wg istniejącej mapki, obecnie w żadnej perspektywie nie jest planowane wybudowanie tam ścieżki rowerowej. Zdaje sobie sprawę że Swibno i Przegalina to peryferie Gdanska, ale dobrze jest chociaż wiedzieć że coś kiedyś jest w ogóle planowane w tej sprawie i kiedyś doczekamy się prawdziwego szlaku rowerowego w tym miejscu.</p>	Postulat realizacji drogi rowerowej łączącej Przegalinę ze Świbnem – biegnącej po wale po wschodniej stronie ul. Świbnienskiej	STeR uwzględni postulowane połączenie w formie trasy rowerowej rekreacyjnej. W skali, w której opracowane zostało STeR nie rozstrzygnięto, czy trasa ta musi przebiegać ul. Świbnienską, czy może mieć formę drogi rowerowej biegnącej po wale.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

55.	29.10.2013	Waldemar Piszczewiat	<p>Przedstawiona przez Państwa strategia rozwoju sieci rowerowej w Gdańsku nie uwzględnia w sposób prawidłowy skomunikowania osiedli górnego tarasu Gdańska (Osowa, Matarnia, Kiełpinek). Przedstawione rozwiązania, nawet w formie docelowej, nie rozwiązują problemu poruszania się między wymienionymi dzielnicami. Szczególnie dotyczy to skomunikowania Osowy i Matarni, gdzie w chwili obecnej komunikacja odbywa się bardzo niebezpieczną ulicą Galaktyczną i Radarową (nie ma trasy wzdłuż Obwodowej od strony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego). Proponowane rozwiązania nawet w wariantcie docelowym nie stanowią całości. Drogi rowerowe górnego tarasu powinny obsługiwać nie tylko ruch turystyczny, ale także komunikować istniejące i powstające miejsca pracy: Intel+YDP (Matarnia), nowo powstające obiekty strefy ekonomicznej, BPH Office Park (np. odległość między Osową a Kiełpinkiem to 15km przy słabo rozwiniętej komunikacji miejskiej)</p> <p>Propozycja rozwiązania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porozumienie z PKM w sprawie wykorzystania technicznego pasa trasy kolei metropolitalnej dla poprowadzenia ścieżki rowerowej (a przynajmniej utwardzonego, prawidłowo wydrenowanego pasa drogi gruntowej) 	<p>Uwagi dot. przewidzianego w STeR sposobu skomunikowania osiedli górnego tarasu Gdańska (Osowa, Matarnia, Kiełpinek). Postulat realizacji trasy w ciągu pasa technicznego PKM</p>	<p>STeR uwzględnia postulowane połączenie Kiełpinek-Matarnia-Osowa ciągiem rowerowych tras zbiorczych oraz lokalnych po zachodniej stronie obwodnicy (częściowo wzdłuż trasy PKM). Ponadto w STeR między Klukowem, a Osową poprowadzono tzw. Trasę Zachodnią w klasie trasy głównej</p>	<p>Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR</p>	<p>Nie ma charakteru uwagi do SR STeR</p>
56.	29.10.2013	Waldemar Piszczewiat	<p>Dotyczy: skomunikowanie dzielnicy Osowa i Oliwy</p> <p>Osowa jako taka jest skomunikowana z Oliwą wieloma drogami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spacerowa - Reja w kierunku Sopotu - niebezpieczny fragment jazdy ulicą Spacerową - Spacerowa - niebezpieczny zjazd razem z pojazdami - Owczarnia - Reniszewo - Spacerowa - droga leśna, nierówna, brak drewna na całej długości - Owczarnia - Kościerska - ZOO - droga leśna, brak drewna na dużym odcinku - Owczarnia - Droga Węglowa - ZOO - najdłuższa (2-3 km, czyli > 10 minut jazdy) - Owczarnia - Droga Martwych Mostów - ZOO - bardzo stroma, dużo zakrętów. <p>Z przyczyn obiektywnych wytyczenie ścieżki rowerowej wzdłuż Spacerowej jest nierealne do czasu realizacji projektu tunelu pod Pachółkiem i Nowej Spacerowej (plany budowy ścieżki rowerowej uważam za mało realne).</p> <p>Propozycja rozwiązania:</p> <p>Iluzoryczna mnogość tras "gruntowych" jest myląca, gdyż żadna z nich nie jest optymalna. Z przyczyn obiektywnych należy dążyć do zachowania standardu utwardzonej, wydrenowanej drogi leśnej (tak jak budowane obecnie przy leśniczówce Reniszewo). Najlepszym wariantem byłaby ulica Kościerska. Prawidłowy drenaż drogi pozwoliłby na korzystanie z niej w sezonie wiosna-jesień. Konieczne jest także zachowanie odpowiedniej przejeźdności w sezonie zimowym.</p>	<p>Postulat realizacji trasy rowerowej łączącej Osowę i Oliwę w ciągu ul. Kościerskiej</p>	<p>STeR uwzględnia postulowane połączenie między Osową i Oliwą. Do SR STeR włączono trasę główną nr 2 (ul. Kościerska – odc. Od ul.Spacerowej do ul. Owczarnia) – ETAP 4</p>	<p>Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych</p>	<p>Nie ma charakteru uwagi do SR STeR</p>
57.	30.10.2013	Rafał Drezner	<p>Dotyczy odcinka nr 38: podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do grupy drugiej. Uzasadnienie: Ulica Kartuska jest kluczową drogą dojazdową do centrum Gdańska z Jasienia, Szadółek, Kiełpinka, Kiełpina Górnego, Karczemek czy Kokoszek. Niepołączenie istniejących już odcinków w pierwszych grupach do realizacji jest niezrozumiałe. Przeciętne wyniki pomiarów ruchu rowerowego mogą m. in. wynikać z intensywności ruchu samochodów obniżających komfort i bezpieczeństwo jazdy. W przypadku zapewnienia ciągłości trasy od Głównego Miasta do Węzła Karczemki spodziewałbym się wyraźnego wzrostu użytkowników. Ten odcinek traktowałbym jako jeden z priorytetowych w skali miasta</p>	<p>Postulat przyspieszenia realizacji trasy: nr 38 (ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej) – ETAP 3</p>	<p>Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.</p>	<p>Korekta etapów w SR STeR</p>	<p>Uwaga niezasadna</p>
58.	30.10.2013	Rafał Drezner	<p>Martwi mnie nie uwzględnienie w STeR proponowanej przeze mnie (i nie tylko) na warsztatach trasy ciągnącej się od ronda przy ul. Kartuskiej Północ wzdłuż potoku „Jasień”, przez Matemblewo do ścieżki rowerowej przy ul. Potokowej. Proszę o ponowne przeanalizowanie tej trasy i uwzględnienie jej w SR STeR.</p> <p>Uzasadnienie: Stworzenie proponowanego odcinka skracając drogę dojazdu do ul. Słowackiego o ok. 1,2km w stosunku do proponowanego dojazdu ulicami Myśliwską, Bulońską oraz Rakoczego, a co najważniejsze: omija duże</p>	<p>Postulat uwzględnienia w STeR i SR STeR trasy ciągnącej się od ronda przy ul. Kartuskiej Północ wzdłuż potoku „Jasień”, przez Matemblewo do ścieżki rowerowej przy ul. Potokowej</p>	<p>STeR uwzględnia postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej o walorach rekreacyjnych – trasa w ciągu ul. Marzeń. W SR STeR trasa ta została wskazana jako inwestycja konieczna do</p>	<p>Korekty STeR i SR STeR</p>	<p>Uwaga niezasadna</p>

			wzniesienia tych ulic. Trasa jest znana jako najłatwiejszy istniejący podjazd na górny taras co ma ogromne znaczenie przy wyborze tej drogi przeze mnie i wielu znanych mi osób poruszających się codziennie na rowerze. Niestety w okresie jesienno-zimowym droga ta staje się nieprzejezdna z powodu braku utwardzenia na niewielkim odcinku w okolicach budowanego zbiornika retencyjnego. Biorąc pod uwagę istniejącą ścieżkę rowerową na ul. Potokowej, planowane utworzenie pasa technicznego do obsługi zbiornika retencyjnego „Jasień” na betonowym odcinku leśnym wzdłuż potoku „Jasień” oraz powstałe utwardzenia na proponowanej trasie w okolicy przejazdu pod wiaduktem PKM (WK25; km 8+429 km) należy podkreślić, że koszty wykonania ścieżki byłyby stosunkowo niskie w porównaniu do jej długości.		realizacji w ramach „zlewni” trasy nr 37 (ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej) – ETAP 5		
59.	30.10.2013	Rafał Drezner	Martwi mnie również brak uwzględnienia w STeR trasy rowerowej wzdłuż budowanej linii PKM. Proszę o przeanalizowanie wykorzystania drogi serwisowej linii PKM do celów komunikacji rowerowej oraz uwzględnienie jej w pierwszej grupie priorytetów. Uzasadnienie: Trasa ta byłaby najwygodniejszym połączeniem Centralnego Pasa Usługowego z dzielnicami i jednostkami pomocniczymi Niedźwiednik, Piecki-Migowo, Jasień, Kiełpinek, Szadółki, Kiełpino Górne czy Kokoszki. W związku z przebiegiem PKM trasa ta miałaby bardzo łagodny profil w porównaniu do innych połączeń tych dzielnic, w związku z tym byłaby najchętniej uczęszczanym szlakiem przez osoby przemierzające się rowerem do pracy. Trasa ta mogłaby stanowić „kręgosłup” komunikacyjny w relacji wschód-zachód w związku z tym proszę o rozważenie dołączenia tej trasy do pierwszej grupy priorytetów.	Postulat uwzględnienia w STeR trasy wzdłuż linii PKM oraz umieszczenie jej w pierwszym etapie realizacji w ramach SR STeR	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej, częściowo o walorach rekreacyjnych. W SR STeR trasa nie została włączona do grupy 40 tras budujących podstawowy szkielet powiązań rowerowych w mieście.	Korekta STeR i SR STeR	Uwaga niezasadna
60.	29.10.2013	Rada Osiedla Wyspa Sobieszewska	Rada wnosi o przeniesienie trasy rowerowej wzdłuż ul. Turystycznej – odcinek od ul. Przegalińskiej do ul. Boguckiego – z Etapu 6 do Etapu 1 lub 2	Postulat przyspieszenia realizacji trasy: nr 32(ul. Turystycznej – odcinek od ul. Przegalińskiej do ul. Boguckiego) – ETAP 6	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna
61.	30.10.2013	Joanna Filińska	W związku z wyłożeniem do publicznego wglądu Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych (SR STeR) zgłaszam następującą uwagę: Uwaga 1: Współczynnik miejsc parkingowych dla rowerów dla budynków wielorodzinnych jest zbyt wysoki. Przyjęte w tabeli 1 aneksu nr 2 współczynniki miejsc parkingowych dla rowerów w wielu miejscach planu są oderwane od rzeczywistości. W przypadku budynków mieszkalnych wielorodzinnych jest to aż 0,8 miejsca na mieszkanie. Zwracam uwagę, że zdecydowana większość mieszkańców Gdańska nie zostawia rowerów pod blokiem w którym mieszka - wprowadza je na klatkę schodową, do mieszkania lub piwnicy. Parking służyć może ewentualnym gościom, którzy w większości też nie zostawiają tam pojazdów. Tak duża liczba stojaków jest więc zupełnie nieuzasadniona. Ważnym aspektem tworzenia miejsc postojowych przy budynkach wielorodzinnych jest miejsce i możliwość ich realizacji - kwestia, nad którą plan w ogóle się nie pochyła. Z załączeniem do niniejszego pisma przesyłam zdjęcia budynku przy ul. Jabłoniowej 25, w którym wybudowano parkingi dla rowerów przy klatkach. Odbiło się to kosztem trawnika. Wygląda to nieestetycznie i negatywnie wpływa na jakość życia mieszkańców - ograniczając im zieleń. Niestety, ponieważ miasto Gdańsk pozwala deweloperom obchodzić współczynniki zawarte w miejscowych planach zagospodarowania poprzez budowę parkingów Uwaga 2: Liczba miejsc parkingowych dla uczelni wyższych jest przewymiarowana. Przyjęte w tabeli 3 aneksu 2 współczynniki miejsc parkingowych dla rowerów na terenach kampusów uczelni wyższych są absurdalnie wysokie. Uczelnie wyższe w Gdańsku mieszczą się w miejscach świetnie skomunikowanych (tramwaje, autobusy, SKM), a zajęcia w większości odbywają się w okresie jesienno-zimowym. Jest wysoce wątpliwe aby zainteresowanie studentów docieraniem na uczelnię rowerem będzie tak	Postulat zmniejszenia współczynnika miejsc parkingowych dla budynków wielorodzinnych oraz przy publicznych obiektach dydaktycznych uczelni wyższych	Realizacja wynikającej z opracowania liczby miejsc postojowych dla rowerów oraz ich zadanie nie powinno odbywać się kosztem komfortu życia mieszkańców oraz funkcjonalności i estetyki osiedli. Dbłość o dobrą jakość realizowanego rozwiązania leży po stronie dewelopera. Wielkość przyjętych wskaźników ma na celu także zachętę do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Liczba miejsc postojowych dla obiektów dydaktycznych jest wartością docelową, która może być realizowana etapowo.	Korekta SR STeR	Uwaga niezasadna

			wysokie, żeby uzasadniony był współczynnik 4 miejsc postojowych na każdym 10 studentów. Łączna powierzchnia jaką zajęłyby parkingi na 7+8 tysięcy rowerów jest ogromna, prawdopodobnie ich realizacja będzie problematyczna i podobnie jak w przypadku budynków wielorodzinnych odbędzie się kosztem innych elementów infrastruktury (np. zieleni czy miejsc do wypoczynku). Takie rozwiązania nie leżą w interesie studentów. Podsumowując: zawarte w tabeli 3 aneksu 2 liczby są zupełnie oderwane od rzeczywistości.				
62.	31.10.2013	Piotr Kuropatwiński	<p>§1 Zarządzenia Nr 432 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 23.03.2012 r. w sprawie ustalenia zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska wykazuje pewną ułomność. Obecnie jego brzmienie jest następujące:</p> <p>Ustala się następujące zasady planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska:</p> <p>1) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości do 30 km/h – trasy rowerowe nie powinny być wyodrębniane – ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych w jezdni, przy jednoczesnym obowiązku fizycznego uspokojenia ruchu pojazdów mechanicznych i obowiązku tworzenia udogodnień dla ruchu rowerowego przez umożliwienie jazdy w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych,</p> <p>2) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 30 km/h do 50 km/h w godzinach 5:00 – 23:00 – trasy rowerowe powinny przebiegać w postaci jednokierunkowych pasów rowerowych,</p> <p>3) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h w godzinach 5:00 – 23:00 – trasy rowerowe powinny przebiegać w postaci wydzielonych poza jezdnię dróg rowerowych.</p> <p>Ułomność zapisów powyższego Zarządzenia Prezydenta Miasta polega na tym, że jako jedyne kryterium decydowania, czy ruch rowerowy powinien się odbywać na zasadach ogólnych wraz z ruchem kołowym w jezdni, czy też powinna być tworzona jakaś forma wydzielonej infrastruktury rowerowej przy danym odcinku sieci ulicznej miasta jest dopuszczalna prędkość (w domyśle: ruchu samochodów). Dodatkowym kryterium, które powinno być uwzględniane przy podejmowaniu decyzji o sposobie prowadzenia ruchu rowerowego powinno być kryterium intensywności (gęstości) ruchu kołowego w danym korytarzu ruchu miejskiego. Nawet przy ulicach, na których ruch odbywa się przy prędkości do 30 km/h, w przypadku dużego natężenia ruchu, należy zastanowić się nad możliwością odpowiedniego wydzielenia ruchu rowerowego w postaci pasa w jezdni lub traktu rowerowego oddzielonego od jezdni krawężnikiem biegnącym wzdłuż osi jezdni.</p>	Postulat korekty sposobu wyboru formy realizacji tras rowerowych – wynikającego z §1 Zarządzenia Nr 432 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 23.03.2012 r.	§4 Zarządzenia Nr 432 umożliwia – przy zgodzie Prezydenta Miasta - odstąpienia od zasad i wytycznych ustalonych w §1 i §2. W uzasadnionych przypadkach możliwe jest zatem uwzględnienie dodatkowych kryteriów, np. takich jak postulowana intensywności (gęstości) ruchu kołowego w danym korytarzu ruchu miejskiego	Korekta Zarządzenia Nr 432 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 23.03.2012 r.	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
63.	31.10.2013	Piotr Kuropatwiński	<p>Sformułowanie ze strony 11, o brzmieniu następującym:</p> <p>„Najpilniejsza jest likwidacja luk, przeszkód i niedogodności w ciągu istniejących tras rowerowych, pełniących funkcję tras głównych i zbiorczych”. Powinno raczej przyjąć poniższą formę:</p> <p>„Najpilniejsza jest likwidacja luk, przeszkód i niedogodności w ciągu funkcjonujących obecnie i potencjalnie popularnych korytarzy ruchu rowerowego, zwłaszcza wzdłuż istniejących tras rowerowych, pełniących funkcję tras głównych i zbiorczych”</p>	Postulat zmiany sformułowania użytego do opisu Etapu „0” – rozdz. III. 1. SR STeR	Istotą użytego sformułowania jest wskazanie priorytetu dla poprawy standardu istniejących tras rowerowych wskazanych w STeR jako główne i zbiorcze. Jednocześnie w STeR pojęcie trasa rowerowa dopuszcza szeroki zakres form technicznych – od ruchu rowerowego po jezdni na zasadach ogólnych po wydzieloną drogę rowerową. Proponowana korekta niepotrzebnie komplikuje i rozmywa treść sformułowania.	Korekta SR STeR	Uwaga niezasadna

64.	31.10.2013	Piotr Kuropatwiński	Brak wzięcia pod uwagę poprowadzenia tras szybkiego ruchu rowerowego – dla osób korzystających z szybkich rowerów szosowych i rowerów wspomaganych elektrycznie – wzdłuż linii SKM i PKM. (mimo zasygnalizowania tej kwestii w raporcie BYPAD)	Postulat poprowadzenia tras szybkiego ruchu rowerowego – dla osób korzystających z szybkich rowerów szosowych i rowerów wspomaganych elektrycznie – wzdłuż linii SKM i PKM	STeR nie zakłada wydzielonego podsystemu tras szybkiego ruchu rowerowego – dla osób korzystających z szybkich rowerów szosowych i rowerów. System tras użytkowych skonstruowany jest tak, by odpowiadał na potrzebę sprawnego przemieszczania się na rowerze niezależnie od jego rodzaju.	Korekta STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
65.	31.10.2013	Piotr Kuropatwiński	Opracowanie warto uzupełnić o mapę obrazującą korytarze ruchu kołowego o największym natężeniu. Jeśli przy tych korytarzach ruchu występują : - chodniki niskiej jakości - chodniki wąskie, z niewielkim ruchem pieszych - chodniki szerokie, ale zastawione parkującymi samochodami, które stosunkowo łatwo można przekształcić w ciągi pieszo-rowerowe (początkowo stosunkowo niskiej jakości, bez obowiązku korzystania z nich przez rowerzystów). Naturalnym postulatem jest wprowadzenie odpowiedniego systemu zarządzania popytem na parkowanie samochodów. (likwidacja prawa do parkowania samochodów na chodniku ewentualnie poparta instalacją słupków). Jeśli wzdłuż takich korytarzy ruchu odbywa się znaczący ruch rowerów po jezdni, warto wziąć pod uwagę te korytarze ruchu przy ustalaniu priorytetów realizacji tras.	Postulat uzupełnienia opracowania o mapę obrazującą korytarze ruchu kołowego o największym natężeniu , Postulat zarządzania popytem (podarza?) na parkowanie samochodów	Realizacji Idee podobnej do postulowanej służyła część kryteriów zastosowanych w analizie wielokryterialnej. Aspekty te były badane przy przede wszystkim przy analizie potencjału trasy, obciążeniu trasy oraz możliwości przejazdu. Polityka parkingowa, mimo iż jest istotnym elementem polityki transportowej miasta – leży poza kompetencjami opracowań dotyczących Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska	Korekta STeR	Uwaga niezasadna
66.	31.10.2013	Marcin Pstrąg	Proszę o uwzględnienie w opracowaniu i realizacji STER konieczności skrócenia trasy dojazdu do PKM Kiełpiniek z kierunku Karczemek / Kokoszek przez kładkę nad obwodnicą poprzez wykonanie ciągu pieszo-rowerowego po północno-zachodnim krańcu C.H. Auchan. Rozwiązanie takie proponowałem jako pomysł do Bazy Priorytetów Inwestycyjnych w czerwcu 2013 roku (załącznik nr 1), informowałem o nim także oficera rowerowego (załącznik nr 2) Uzasadnienie: obecna odległość od kładki pieszo-rowerowej do stacji PKM „Kiełpiniek” po istniejących ciągach komunikacyjnych powoduje istotne ograniczenie jego dostępności w zasięgu pieszych, znacząco wydłuża też trasę dojazdu rowerów. Przyjmując moją propozycję skracamy odcinek niezbędny do pokonania o ok. 1000 m (załącznik 3) i ułatwiamy skomunikowanie się z transportem kolejowym co niewątpliwie przyczyni się do zwiększenia jego wykorzystania;	Postulat poprowadzenia ciągu pieszo-rowerowego po północno-zachodnim krańcu C.H. Auchan łączącego kładkę pieszo-rowerową nad obwodnicą ze stacją PKM „Kiełpiniek”	Docelowy układ tras rowerowych przewidziany w STeR zakłada realizację trasy zbiorczej w przebiegu proponowanym przez składającego uwagę	Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
67.	31.10.2013	Marcin Pstrąg	Dotyczy odcinka nr 38: ul. Kartuska- odc. Od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do grupy drugiej lub pierwszej. Uzasadnienie: Ulica Kartuska jest kluczową drogą dojazdową do centrum Gdańska z Jasienia, Szadółek, Kiełpinka, Kiełpina Górnego, Karczemek czy Kokoszek. Nie połączenie istniejących już odcinków w pierwszych grupach do realizacji jest niezrozumiałe. Przeciętne wyniki pomiarów ruchu rowerowego mogą m. in. wynikać z intensywności ruchu samochodów obniżających komfort i bezpieczeństwo jazdy. W przypadku zapewnienia ciągłości trasy od Starego Miasta do Węzła Karczemki spodziewałbym się wyraźnego wzrostu użytkowników. Ten odcinek traktowałbym jako jeden z priorytetowych w skali miasta;	Trasa nr 38: ul. Kartuska- odc. Od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do grupy drugiej lub pierwszej	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna

68.	31.10.2013	Marcin Pstrąg	Dotyczy odcinka nr 21: Ul Jabłoniowa- odc. Pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do co najmniej grupy trzeciej Uzasadnienie: na dużym odcinku tej ulicy brakuje nawet chodnika. Budowa ciągu pieszego i rowerowego skokowo zwiększyłoby bezpieczeństwo, ale i mobilność mieszkańców tego dynamicznie rozwijającego się obszaru (liczba mieszkańców mierzona na podstawie zameldowań jest w mojej ocenie o połowę mniejsza od rzeczywistości- wnioskuję tak na podstawie studium dla Kiełpina z 2012 roku i tam podanych liczb mieszkańców poszczególnych bloków). Zarówno dojazd do ulicy Przywidzkiej (centra handlowe i usługowe) jak i Kartuskiej (ważny ciąg komunikacji autobusowej na linii wschód-zachód, usługi dostępne na Jasieniu, szkoła podstawowa i gimnazjum) są ważnymi kierunkami dla położonych przy ulicy Jabłoniowej osiedli;	Trasa nr 21: Ul Jabłoniowa- odc. Pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; podniesienie na liście priorytetów realizacji z grupy czwartej do co najmniej grupy trzeciej	Etapowanie realizacji systemu tras rowerowych zawarte w SR STeR jest wynikiem analizy wielokryterialnej, przeprowadzonej w sposób maksymalnie obiektywny i w oparciu o mierzalne aspekty.	Korekta etapów w SR STeR	Uwaga niezasadna
69.	31.10.2013	Marcin Pstrąg	Dotyczy odcinka nr 37: ul. Myśliwska – odc. Od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej; O ile projekt inwestycji skojarzonych z PKM, stacją „Jasień” już takiego działania nie uwzględni lub przewidziana jest tam strefa „tempo 30” to proszę o wykonanie łącznika trasy rowerowej z odcinka 37 do miejsc parkingowych dla rowerów przy tej stacji;	Postulat wykonania trasy rowerowej łączącej trasę nr 37 z parkingiem rowerowym przy stacji PKM „Jasień”	Trasa rowerowa łącząca stację PKM „Jasień” i trasę nr 37 została uwzględniona w STeR w postaci trasy lokalnej o walorach rekreacyjnych biegnącej wzdłuż zachodniego brzegu jeziora Patrycji.	Korekta działań do realizacji w zlewni tras	Uwaga zasadna – realizację trasy dodano do listy działań koniecznych do zrealizowania w zlewni trasy nr 37
70.	31.10.2013	Marcin Pstrąg	Z punktu widzenia mieszkańców mojej jednostki pomocniczej, ale także np. Karczemek leżących po zachodniej stronie obwodnicy uważam, że alternatywą dla proponowanych tras dojazdu do Matarni z wykorzystaniem tras o numerach 25 i 26 byłaby trasa ciągnąca się od stacji PKM „Kiełpinek” (na długości km 9+000) wzdłuż północnej strony nasypu do PKM „Matarnia” (WK32; km 12+000) i dalej ulicy Słowackiego (załącznik 3). Proszę o analizę pomysłu i jego wdrożenie w dalszych etapach realizacji koncepcji STeR; Uzasadnienie: Nieopodal proponowanego odcinka położona jest ulica Sąsiedzka, ale jest to droga gruntowa o bardzo dużych nachyleniach i stąd niedogodna do jazdy rowerem. Wykorzystanie pasów technicznych umożliwiłoby zniwelowanie utrudnień. Korzyści ze zrealizowania takiej trasy rowerowej to blisko 3,9km (załącznik 4) krótsza trasa dojazdu rowerem na ww odcinku (3,3km) w porównaniu do obecnie proponowanych tras (7,2km). Chciałbym podkreślić, że komunikacja piesza, rowerowa czy zbiorcza na linii północ-południe w tej części miasta to wciąż spory problem;	Postulat wyznaczenia trasy rowerowej od stacji PKM „Kiełpinek”, wzdłuż północnej strony nasypu i PKM „Matarnia” i dalej do ulicy Słowackiego	Trasa rowerowa o przebiegu bardzo zbliżonym do postulowanego została uwzględniona w STeR w postaci trasy zbiorczej o walorach rekreacyjnych (oraz szlak Eurovelo)	Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR
71.	31.10.2013	Marcin Pstrąg	Z punktu widzenia mieszkańców mojej jednostki pomocniczej, ale także np. Karczemek leżących po zachodniej stronie obwodnicy uważam, że alternatywą dla proponowanych tras dojazdu do ulicy Słowackiego z wykorzystaniem tras o numerach 37 i 6 byłaby trasa o charakterze krajoznawczym (o nawierzchni utwardzonej, mieszanej) ciągnąca się od ronda przy ul. Kartuskiej Północ wzdłuż potoku „Jasień”, przez Matemblewo i ścieżkę rowerową przy ul. Potokowej. Proszę o analizę pomysłu i jego wdrożenie w dalszych etapach realizacji koncepcji STeR (grupa 6 lub niżej); Uzasadnienie: Stworzenie proponowanego odcinka skraca drogę dojazdu do ul. Słowackiego o ok. 1,2km (załącznik 5) a co najważniejsze: omija duże wzniesienia ulic Myśliwskiej, Bulońskiej, Rakoczego. Biorąc pod uwagę istniejącą ścieżkę rowerową na ul. Potokowej,	Postulat wyznaczenia trasy rowerowej o charakterze krajoznawczym od ronda przy ul. Kartuskiej Północ wzdłuż potoku „Jasień”, przez Matemblewo i ścieżkę rowerową przy ul. Potokowej	Połączenie o przebiegu bardzo zbliżonym do postulowanego zostało uwzględnione w STeR w postaci odcinków tras zbiorczych i lokalnych, w tym na północ od Linii PKM – o walorach rekreacyjnych (w rejonie ul. Kiełpińskiej oraz w ciągach ulic: Potokowej i Dolne Młyny	Korekta STeR – nie dotyczy SR STeR	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

			planowane utworzenie pasa technicznego do obsługi zbiornika retencyjnego „Jasień” na betonowym odcinku leśnym wzdłuż potoku „Jasień” oraz powstałe utwardzenia na proponowanej trasie w okolicy przejazdu pod wiaduktem PKM (WK25; km 8+429 km) należy podkreślić, że koszty wykonania ścieżki byłyby stosunkowo niskie w porównaniu do jej długości.				
72.	24.10.2013	Jakub Kolasiński	Spacerowa!	postulat realizacji trasy rowerowej w ciągu ulicy Spacerowej	STeR uwzględni postulowane połączenie w klasie trasy zbiorczej. Zostało ono włączone do SR STeR jako trasa nr 35 (Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika) – ETAP 5.	Wniosek o realizację brakujących tras rowerowych	Nie ma charakteru uwagi do SR STeR

PREZYDENT MIASTA GDANSKA
z up. *[Signature]*
Wiesław Bielawski
ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA GDANSKA

[Handwritten signature]