

Protokół Nr 8-6/2015

z posiedzenia Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska, które odbyło się dnia 20 kwietnia 2015 roku (poniedziałek), rozpoczęte o godz. 15: 00, w sali nr 007 Nowego Ratusza, przy ul. Wały Jagiellońskie 1 w Gdańsku.

Obecni: według załączonych list obecności, które stanowią załącznik nr 1, załącznik nr 2 do protokołu.

Na stan pięciu (5) członków Komisji, w posiedzeniu uczestniczyło pięciu (5), czyli było quorum do podejmowania prawomocnych opinii, wniosków i innych stanowisk.

Posiedzeniu przewodniczył Radny Adam Nieroda - Przewodniczący Komisji Zrównoważonego Rozwoju Rady Miasta Gdańska.

Po stwierdzeniu quorum, otworzył 8 posiedzenie, powitał zebranych i poinformował, że porządek obrad został dostarczony radnym w terminie regulaminowym. **Porządek stanowi załącznik nr 3 do protokołu.**

Mamy dwie rzeczy do wprowadzenia do porządku:

1. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska na lata 2015-2040 - **druk nr 216.**

Kto z państwa radnych jest za wniesieniem projektu pod obrady i rozpatrywanie go w punkcie pierwszym porządku obrad?

Głosowanie:

Komisja 5 głosami za - jednogłośnie wprowadziła ww. projekt pod obrady Komisji.

Druga rzecz.

2. Rozpatrzenie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2016 rok - **druk nr 215 - w zakresie działania Komisji.**

Kto z państwa radnych jest za wniesieniem projektu pod obrady i rozpatrywanie go w punkcie drugim porządku obrad?

Głosowanie:

Komisja 5 głosami za - jednogłośnie wprowadziła ww. projekt pod obrady Komisji.

Przewodniczący Adam Nieroda.

Druki zostały wniesione i proponuję, żeby one były w punkcie 1 i 2 a pozostałe sprawy kolejno zostają przesunięte na punkt 3, 4, 5 i 6. Następnie poddał pod głosowanie przyjęcie następującego porządku obrad Komisji:

1. Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska - druk nr 216.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

2. Rozpatrzenie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2016 rok - druk nr 215 - w zakresie działania Komisji.

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

3. Aktualizacja strategicznego Programu Transportowego Gdańsk Południe - metoda, rezultaty, szanse i zagrożenia.

Przedstawia: Biuro Rozwoju Gdańska, Referat Mobilności Aktywnej

4. Kwestia reklamy umieszczonej na Bastionie Św. Elżbiety.

Przedstawia: Referat Estetyzacji

5. Informacja w sprawie budowy w Dolinie Radości (ul. Bytowska 5).

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

6. Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

PUNKT -1

Rozpatrzenie projektu uchwały RMG zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska - druk nr 216. Oryginał projektu uchwały- druk nr 216 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 30 kwietnia 2015 roku. Sprawa: BRMG - S.0006.216.2015

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Jolanta Ostaszewska, Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

Referując przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 216 powiedziała m.in., że zmienia prognozę w latach następnych z tytułu uzyskania dochodów ze sprzedaży nieruchomości. Związana ta sprzedaż jest z zagospodarowaniem północnego cypla Wyspy Spichrzów w Gdańsku w PPP. Zgodnie z umową płatności z tytułu zbycia nieruchomości będą następowaly w latach:

2016 - 9.542.877 zł.,

2019 - 10.942.516 zł.,

2021 - 6.274.895 zł.,

2022 - 4.245.112 zł.,

Te nieruchomości zostały wycenione ogólne na kwotę ponad 33 miliony złotych i środki finansowe będą wpływały do budżetu jak już powiedziałam.

Następna zmiana to Gdańskie Towarzystwo Budownictwa Społecznego. W ramach tego przedsięwzięcia jest realizowany program budowy mieszkań komunalnych na potrzeby Gminy Miasta Gdańska przez GTBS oraz TBS „Mottawa” z dofinansowaniem z Funduszu Dopląt BGK. W tej chwili było zakładane, że te przedsięwzięcia będą realizowane od roku 2014-2017. W związku z możliwością uzyskania większego

dofinansowania w roku 2015 i 2016 jakby przyspieszamy realizację tego przedsięwzięcia. Skutkiem tego jest, że w 2016 roku zwiększymy dofinansowanie dla GTBS o kwotę 5.857.000 złotych, łącznie do kwoty 19, 7 miliona złotych, a dla TBS „Motława” o kwotę 4.375.000, łącznie do kwoty 20,3 miliona złotych. Łącznie przez TBS-y w roku 2016 i 2017 wybudowanych będzie 252 mieszkania.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Czy są pytania do pani dyrektor?

Nie ma, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Adam Nieroda

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie przyjęcia Wieloletniej Prognozy Finansowej Gminy Miasta Gdańska na lata 2015-2040 - druk nr 216.

Głosowanie:

Komisja 3 głosami za, przy 0 głosach przeciwnych i 2 głosach wstrzymujących się - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek - zawarty w druku nr 216. **Opinia Nr 8-6/11/8/2015**

PUNKT -2

Rozpatrzenie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2016 rok - druk nr 215 - w zakresie działania Komisji. Oryginał projektu uchwały- druk nr 215 stanowi załącznik do protokołu z sesji Rady Miasta Gdańska z dnia 30 kwietnia 2015 roku. Sprawa: BRMG - S.0006.215.2015

Przedstawia: przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Pani Jolanta Ostaszewska, Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

Referując przedmiotowy projekt uchwały, zawarty w druku nr 215- w zakresie działania Komisji powiedziała m.in., że zwiększa się planowane dochody o 1.381.868 złotych, natomiast wydatki są zwiększone o 2.286.500 złotych. Wśród tych zwiększeń wygospodarowano dodatkowe dochody w wysokości 73.800 złotych przez Centrum Hewelianum z tytułu najmu ekspozycji mobilnej pt. „Matematyczny pociąg”. Ta wystawa jest po prostu taką rotacyjną wystawą i przez Centrum jest udostępniana innym podmiotom. Wypożyczenie daje możliwość Centrum dodatkowych wystaw. I te środki proponujemy przeznaczyć na dalszy rozwój Centrum.

Dodatkowo pozyskane środki w wysokości 196.800 złotych przez MOSiR od GPEC na plac zabaw „Kraina Zabaw” w Parku Reagana. Środki te przeznaczone zostaną na modernizację tego parku. Dziękuję bardzo. To tyle w zakresie działania państwa Komisji.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Czy są pytania do pani dyrektor?

Radna Aleksandra Dulkiwicz, członek Komisji

Modernizacja tego placu zabaw będzie realizowana w tym roku?

Pani Jolanta Ostaszewska, Dyrektor Wydziału Budżetu Miasta i Podatków

Tak. Ten plac zabaw istnieje i on będzie modernizowany.

Radna Aleksandra Dulkiwicz, członek Komisji

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze pytania do pani dyrektor?

Nie ma, przechodzimy do głosowania.

Ustalenia: Opinia Komisji

Przewodniczący Adam Nieroda

Poddał pod głosowanie przyjęcie i pozytywne zaopiniowanie projektu uchwały Rady Miasta Gdańska zmieniającej uchwałę w sprawie uchwalenia budżetu Miasta Gdańska na 2015 rok - druk nr 215 - w zakresie działania Komisji.

Głosowanie:

Komisja 5 głosami za - jednogłośnie - przyjęła i pozytywnie zaopiniowała przedmiotowy projekt uchwały, bez poprawek, zawarty w druku nr 215 - w zakresie działania Komisji. **Opinia Nr 8-6/12/9/2015**

PUNKT -3

Aktualizacja strategicznego Programu Transportowego Gdańsk Południe - metoda, rezultaty, szanse i zagrożenia.

Przedstawia: Biuro Rozwoju Gdańska, Referat Mobilności Aktywnej

Przewodniczący Adam Nieroda

O włączenie tego tematu porządku obrad Komisji poprosiła wiceprzewodnicząca Magdalena Olek, co z przyjemnością to czynię. Nie mogliśmy być na prezentacji programu transportowego, ponieważ były połączone posiedzenia Komisji, w związku z omawianiem programów operacyjnych, a jest to jak najbardziej w zakresie działania naszej Komisji. Myślę, że najpierw będziemy mieli prezentację, a potem przejdziemy do pytań.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Dzień dobry państwu. Jestem współautorem aktualizacji strategicznego programu transportowego. Przedstawię państwu tą samą prezentację, którą przedstawiałem 15 kwietnia na dyskusji publicznej z mieszkańcami w szkole przy ul. Człuchowskiej. **Aktualizacja Strategicznego Programu Transportowego Gdańsk Południe stanowi załącznik nr 4 do protokołu.**

Pierwsze pytanie, które mi się nasuwa mówiąc o programie transportowym, to, dlaczego w ogóle aktualizujemy ten program, ponieważ jest to aktualizacja. Są trzy jakby podstawowe przyczyny rozpoczęcia prac nad tym dokumentem. Pierwszym z nich są zmiany zagospodarowania przestrzennego tego obszaru. Jak wiemy jest to obszar dynamicznie rozwijający się. Bardzo dużo ludzi w ostatnim czasie tam przybyło i zamieszkuje tam w dalszym czasie. Dla potwierdzenia tego przygotowałem dwa rysunki. Po lewej stronie jest to gęstość zaludnienia w roku 2008 a po prawej 2014 (pokazał na planszy). Widzimy tutaj takie obszary jak w rejonie ul. Jaworzniaków, Guderskiego, Jabłoniowej, Myśliwskiej, czy Ofiar Grudnia, gdzie ten przyrost jest znaczny i duży. Dla potwierdzenia tego w 2004 roku obszar ten zamieszkiwało 63 tysiące osób, a w roku 2008 roku około 75 tysięcy, a obecnie ten obszar zamieszkuje około 95 tysięcy osób. Szacuje się, że w roku 2020, czyli okres naszego programu liczba ludności zwiększy się do około 105 tysięcy mieszkańców.

Kolejną przyczyną aktualizacji naszego programu jest to związane z możliwością finansowania inwestycji transportowych przez Unię Europejską. Unia Europejska jakby narzuca nam w pewien sposób konieczność uwzględnienia tych środków transportu niskoemisyjnego, stąd też znacząca różnica pomiędzy tymi dwoma dokumentami, czyli ten z 2011 roku i tym teraz aktualizowanym. Wtedy tylko analizowaliśmy elementy układu drogowego, nic innego nie było brane pod uwagę. Nie było tam brane pod uwagę żadnego rozwoju sieci tramwajowej, a w chwili obecnej właśnie skupiamy się na tym, aby badać wpływ zarówno układu drogowego jak i tramwajowego na cały system transportowy dzielnicy południe, i jest to ta znacząca różnica, dla której też podjęliśmy przede wszystkim, tak mi się wydaje aktualizację naszego programu.

Trzecia, formalna wynikała właśnie z dokumentu 2011 roku, tam mieliśmy obowiązek jakby po kilku latach przeprowadzenia aktualizacji całego obszaru, żeby zobaczyć, czy jakieś efekty tego programu są wdrażane.

Co jest celem tego dokumentu? Ogólnym, nadrzędnym celem jest ustalenie strategicznych zasad realizacji uchwały strategicznego programu dla dzielnicy południe tak, aby powstał nowy prawny, efektywny i bezpieczny system transportowy. Ten cel osiągniemy przez zrównoważony proces rozwoju transportu drogą optymalizacji uzyskiwanych efektów ruchowych i funkcjonalnych. I tutaj istotne jest to, żeby było w korelacji ze wszystkimi kosztami i przewidzianym finansowaniem, a także poprzez ograniczenia środowiskowych skutków realizacji inwestycji. I w tym celu do aktualizacji programu została sporządzona strategiczna ocena na środowisko, o której też troszeczkę opowiem, a także poprzez zapewnienie udziału społeczności lokalnej w opiniowaniu programu. To jest też realizowane m.in. poprzez to spotkanie, które odbyło się w zeszłym tygodniu z mieszkańcami z dyskusją publiczną.

Chciałbym się skupić nie tylko nad pokazaniem samego wyniku, bo on jest najbardziej interesujący, ale chciałbym pokazać, w jaki sposób też ten wynik został osiągnięty. W jaki sposób autorzy tej aktualizacji podeszli metodologicznie do tego, że nie jest to wyjęte z kapelusza, tylko jest to pewien proces. Do wyboru najistotniejszych elementów układu wybraliśmy metodę AHP. Jest ona dość powszechnie stosowana. Składa się ona z czterech podstawowych elementów. W pierwszym, gdzie wybieramy

sobie i określamy sobie cel nadrzędny, o którym mówiłem. Wybieramy warianty, czyli elementy, które będziemy poddawali naszej analizie.

W drugim kroku wybieramy kryteria na podstawie, których te elementy będą oceniane oraz określamy wskaźnik istotności tych kryteriów, czyli ten, który z kryteriów naszych jest dla nas najważniejszy, w tym mniej ważne.

W trzecim etapie następuje pewien proces obliczeniowy. Tutaj wykorzystujemy do tego transportowy model symulacyjny, robimy to na okres czasu do roku 2020, czyli na ten okres czasu, dla którego powstaje nasz program. I w efekcie końcowym uzyskujemy realizację tych poszczególnych elementów od najistotniejszego do mniej istotnego. To tak bardzo po krótce. Do naszej analizy potrzebne było określenie tzw. wariantu zerowego, do którego byśmy mogli porównywać efekty przyniesione przez poszczególne inwestycje. Tak naprawdę jest to stan istniejący plus dokończenie inwestycji, które w chwili obecnej się dzieją. Mówię tu o realizacji linii tramwajowej w kierunku Piecek Migowa i przystanku PKM Brętowo, a także samej linii PKM. To uwzględniliśmy, jako ten stan zerowy, co wiemy, że się niedługo zadzieje.

Kolejnym elementem, o czym mówiłem był wybór ciągów transportowych, które zostały podane analizie. Łącznie jest ich 15. Proszę zwrócić uwagę, że kolorem biało-czerwonym wewnątrz są zaznaczone także linie tramwajowe w poszczególnych ciągach, jeśli one oczywiście występują. Sam układ drogowy jest zaznaczony kolorem niebieskim. I takich oto 15 elementów poddaliśmy naszej analizie oceniając, jakie one mają wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego dla dzielnicy.

Kolejnym elementem był wybór kryteriów, na podstawie, których ocenialiśmy nasze elementy. Wzięliśmy 7 elementów o różnej charakterystyce. Tutaj jest ciekawie przedstawione, ponieważ tutaj już widzimy, w jaki sposób zostały te kryteria przypisane, została im istotność danych kryteriów. Widzimy, że średni czas podróży transportem zbiorowym ocenione zostało jakby kryterium najbardziej istotne z punktu widzenia funkcjonowania systemu transportowego. To, co jest istotne, to proszę zwrócić uwagę, że możemy te kryteria podzielić na takie dwie grupy. Te, które dotyczą transportu zbiorowego oraz te, które dotyczą transportu indywidualnego. Są po trzy kryteria bezpośrednio do tych systemów transportowych, które przynależą oraz szacunkowy koszt inwestycji, która uwzględnia koszty związane z układem drogowym jak i tramwajowym. To, co też jest ważne, że suma tych kryteriów dla transportu zbiorowego jest większa niż suma kryteriów dla transportu indywidualnego. Czyli tutaj jak gdyby widzimy priorytet nadany dla tego transportu niskoemisyjnego, transportu tramwajowego.

Kolejnym elementem, który uwzględniliśmy w naszej analizie wynikający z kryteriów jest to koszt inwestycji. Tutaj dla tych 15 analizowanych ciągów transportowych został oszacowany koszt. Tu uszeregowaliśmy go od tych najdroższych do najtańszych. Najdroższy jest ciąg Nowej Podmiejskiej, Małomiejskiej, Nowej Chmielnej - około 400 milionów. Nieznacznie tańszy jest ciąg Nowej Politechnicznej.

I w wyniku tak przygotowanych założeń kolejnym etapem naszej analizy był sam proces już obliczeniowy, w którym to do poszczególnych kryteriów, czyli tak jak tutaj mamy 7 wykresów. Są to poszczególne kryteria. Zostały do poszczególnych elementów, co mamy przedstawione na każdej z osi X, wartości w tych właśnie kryteriach.

Przygotowaliśmy, tak jakby dodatkowo obrazujący to, że tak naprawdę wybór tych naszych analizowanych elementów w zależności od tego ile kryteriów byśmy przyjęli, czy na podstawie każdego z osobna kryteriów, mógłby być inny. Inaczej byśmy wybrali według stopnia wykorzystania taboru. Inne elementy byśmy wybrali według średniego czasu podróży transportem zbiorowym, a jeszcze inne według średniego czasu podróży transportem indywidualnym.

My w naszej metodzie postaraliśmy się, aby te wszystkie elementy uwzględnić i wybrać pod względem tych wszystkich siedmiu kryteriów najistotniejsze elementy. Wynikiem naszych prac jest wybór tych pięciu, które dają nam najlepsze efekty pod względem funkcjonalnym dla funkcjonowania systemu transportowego dzielnicy południe. Jest to Nowa Politechniczna i Nowa Bulońska Północna, która widać ewidentnie pod względem istotności ma największe znaczenie dla funkcjonowania systemu transportowego. Trzecia była Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa i Nowa Świętokrzyska, jako piąta. I zakwalifikowaliśmy je jakby do jednej grupy ze względu na te nieznaczne różnice, aczkolwiek one jakby ten swój ranking Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa, Nowa Świętokrzyska według słupków zaobserwować.

Tu jeszcze jest pokazane (pokazał na planszy) jakby wyglądał system transportowy po realizacji tych pięciu najistotniejszych elementów. I widzimy tu ciąg Nowej Politechnicznej wraz z linią tramwajową. Nowa Bulońska Północna w kierunku zachodnim. Nowa Jabłoniowa wraz z linią tramwajową do ul. Czerwińskiego. Linia tramwajowa i ul. Nowa Warszawska oraz przedłużenie istniejącej linii tramwajowej wzdłuż Nowej Świętokrzyskiej do granicy z Kowalami. Tak by wyglądał system transportowy po realizacji tego pierwszego jakby można powiedzieć pięć najistotniejszych elementów dla dzielnicy południe.

Krótko może jeszcze o skutkach realizacji naszego programu na środowisko. Było tu badanych szereg czynników. Najistotniejszymi dla zdrowia ludzkiego są emisje hałasu i emisje zanieczyszczeń. I tu dla przykładu zrobiona jest mapa różnic w poziomie hałasu po zrealizowaniu tych poszczególnych elementów układu. To, co możemy zaobserwować to z całą pewnością to, że wzdłuż tych ciągów oczywiście ten hałas nam wzrośnie, ale są też obszary, gdzie jakby poziom tego hałasu znacznie obniży, no ze względu jakby na przejęcie chociażby ruchu samochodowego przez ten nowy układ transportowy.

Jeżeli chodzi o planowane drogi sąsiedztwa obszarów cennych przyrodniczo, to tutaj nie mamy takich elementów o wysokiej skali pod względem przyrodniczym.

Podsumowując. Wybraliśmy tych 5 najistotniejszych elementów. Łączna ich kwota to ok. 1,3 miliarda złotych. I tu jeszcze może wspomniałbym o uzyskanych efektach, jakie dzięki realizacji tych elementów możemy uzyskać. Jednym z takich bardzo istotnych jest z całą pewnością poprawa samych warunków ruchu jak i skrócenie czasu podróży. I tutaj dla przykładu powiem, jaki efekt przyniesie nam realizacja linii tramwajowej w ciągu Nowej Politechnicznej, w ciągu Nowej Bulońskiej Północnej. Dzięki tym inwestycjom skrócenie czasu podróży pomiędzy Gdańskiem Południe a dzielnicami północnymi, czyli Wrzeszcz, Zaspą, Oliwą możemy uzyskać od około 10 do nawet 15 minut w zależności oczywiście, z jakiego miejsca dokładnie będzie, ale jest to o tyle atrakcyjne, ponieważ jak wiemy system tramwajowy nasz w Gdańsku przez Śródmieście już działa na pewnych granicznych jakby wartościach

a dołożenie dodatkowych linii tramwajowych jeszcze, które wydłużymy na Gdańsku Południe spowodowałyby jakby paraliż, związany chociażby z samym ruchem tramwajowym. Jest to alternatywna trasa i która nam skraca w znaczny sposób czas podróży. Dlaczego jest to istotne? Istotne jest to, dlatego, że według danych Zarządu Transportu Miejskiego około 40% podróży właśnie z Gdańska Południe odbywa się w kierunku właśnie Wrzeszcza, Zaspy, czy też Oliwy, czy w tym kierunku północnym.

Sama realizacja także tych elementów poprawia nam dostępność, zarówno wewnątrz dzielnicy jak i na zewnątrz, w powiązaniach międzydzielnicowych, jak i również z obszarem zewnętrznym miasta, czyli tu mówię przede wszystkim o ul. Nowej Świętokrzyskiej i Nowej Jabłoniowej. Na sam koniec chciałbym powiedzieć o różnicach w dokumencie. W 2011 roku analizowaliśmy tylko i wyłącznie elementy związane z rozbudową układu drogowego, obecnie badamy wpływ zarówno układu drogowego jak i układu tramwajowego.

Nasz projekt programu mamy wyłożony do końca miesiąca kwietnia. Można składać wnioski do projektu programu do 21 maja 2015 roku na adres e mailowy, bądź też na adres siedziby Biura Rozwoju Gdańska, tj. Wały Piastowskie 24. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo za prezentację, za przygotowanie tego opracowania, wiele razy przestudiowanego. Natomiast mam kilka refleksji, kilka pytań, które chciałbym zadać zanim oddam głos pani radnej Dulkiej, pani radnej Olek, która była pomysłodawcą tego tematu na posiedzenie Komisji. Zastanawiam się, jakie konkretnie cele transportowe ma to opracowanie, ponieważ nie wiem czy nie mylimy częściowo celów i środków. Środkami jest budowa na pewno tych tras. Natomiast, jakie dalekosiężne cele chcemy osiągnąć?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

To jest to, o czym mówiłem. Skrócenie czasu dojazdu. Czas podróży jest najistotniejszym elementem chyba w przemieszczaniu się, to chyba każdy z państwa może jakby na swoim przykładzie stwierdzić, że jednak, czym szybciej jedziemy tym lepiej. I taki efekt przynosi nam to, o czym mówiłem, istotny, który widzimy czy skrócenie tego czasu podróży między Gdańskiem Południem a Wrzeszczem dodatkowo 10 minut. Jest to znaczne skrócenie czasu w porównaniu do przejazdu przez Śródmieście. To jest ten efekt, który z całą pewnością możemy zauważyć. Tutaj może mógłbym powiedzieć o kilku innych przykładach skrócenia czasu, ale może nie są aż tak spektakularne jak w przypadku tego, ale globalnie też jakby sposób przemieszczania się i czas podróży na układzie Gdańska Południe jak i w układzie ogólnomiejskim z całą pewnością też nam się poprawi.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Kolejna uwaga, moje spostrzeżenie. Mam wrażenie, że dokument nie do końca, albo w ogóle nie zajmuje się tzw. działaniami miękkimi. Czyli mówimy tutaj o strategii promocji, i zmiany społecznych zachowań transportowych. Jednak jest to jedna z kluczowych metod osiągnięcia naszych celów.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Dokument jest już samym programem, czyli jakby wpisuje się w same działania i w samą strategię transportową, również tą nową, która w chwili obecnej powstaje dla miasta Gdańska, czyli 2030 Plus. Rzeczywiście nie ma tych działań miękkich, ponieważ on dotyczy tylko i wyłącznie tych dużych, jak możemy to zauważyć tylko tych dużych inwestycji transportowych. No ciężko byłoby je porównywać tutaj i wprowadzać. One oczywiście jakby w swoim założeniu samym promuje. Promuje to, co pokazywałem, przede wszystkim te środki transportu niskoemisyjnego. To można było zauważyć, żeby w tym wyborze kryteriów, tych proporcjach, na które jakby stawiamy przede wszystkim, czyli te 52% dla transportu zbiorowego i około 50% dla transportu indywidualnego. To pokazuje nam jakby wagę i istotność kierunków, w którym zmierza system transportowy miasta Gdańska. Czyli tutaj realizujemy te działania związane z polityką transportową miasta, tylko na poziomie tym jakby już realizowanych konkretnych dużych inwestycji.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Kolejna uwaga od mieszkańców, którzy byli obecni na tym środowym spotkaniu, że dokument ten, zresztą też to nietrudno zauważyć koncentruje się tylko na kilku projektach, i to od razu projektach wielkoskalowych. Sam pan to zresztą zauważył. Czy jest to najwydajniejsza forma wydatkowania pieniędzy w tej perspektywie, która nas czeka, a która właściwie już się rozpoczęła?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Dostałem zadanie zaktualizować program, o konkretnych celach, konkretnych inwestycjach, tak jak zostało to zrobione. Nie wiem, co mogę więcej powiedzieć na ten temat.

Radna Aleksandra Dulciewicz, członek Komisji

Myślę, że to nie jest pytanie do pana z Biura Rozwoju Gdańska, tylko raczej do Prezydenta.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Taki jest cel programu.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Czyli może warto byłoby dopracować go, czyli przyjąć wyższy stopień doszczegółowienia, może połączenie tych wielkich inwestycji od razu z odpowiednimi

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Jestem przeciwny, ponieważ uzyskując efekty, bo przecież się uzyskuje całkowicie inne efekty poprzez te inne inwestycje. One są jakby, punkt odniesienia do badania ich były chyba trochę trudny. Można by było coś próbować oczywiście, z tym się zgadzam, ale myślę, że cel, który został postawiony nam na to zadanie, żeby realizować program, który tamten też dotyczył wielkich inwestycji, tutaj jakby głównym elementem, na jakim musieliśmy się skupić, że dodaliśmy ten system

transportu tramwajowego. I to było dla nas istotne, żeby w taki sposób spróbować wymyślić metodę, która będzie nam w pewien sposób obiektywizowała wybór, żeby uwzględnić różne kryteria, żeby nie preferować w 100% jakiegoś jednego systemu transportowego. Oczywiście poprzez namnażanie tych kryteriów możemy jakby więcej czynników i elementów uwzględniać w tym programie, tak? Tylko w pewnym momencie one, gdy uzyskują niską wagę jakby ich wpływ na wybór byłby tak znikomy, że po prostu zwiększałoby to czas samej pracy, i może byśmy się spotkali może za rok, a efektu byśmy innego nie uzyskali. Ja tak uważam.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Pan jest w innym punkcie, ja w innym. Zacznę wypowiedź może od tego, że łącząc projekty wieloskalowe z doszczegółowieniem ich z drobniejszymi trasami typu linie autobusowe mogliśmy uzyskać zupełnie inne efekty. I właśnie o to mi chodzi, że może warto byłoby spróbować trochę głębiej i zobaczyć, czy właśnie akurat te inwestycje mają ten sam efekt z połączeniu z jakimś drobnym.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

To nie jest tak, że nie są uwzględnione i zmiany związane z przebiegiem linii autobusowej. One za każdym razem jakby w modelu transportowym, tj. w Zarządzie ZTM i BRMG one na te poszczególne horyzonty czasowe razem z rozwojem chociażby linii tramwajowych, to wiadomo, że jakby korygowane są także przebiegi poszczególnych linii autobusowych. I te elementy są uwzględniane jakby w, wewnątrz, ale to chyba nie miejsce jest jakby w takim dokumencie, żeby rozszerzać się, bo ten dokument byłby sporym dziełem i nie do strawienia potem, bo tych założeń jest naprawdę tak dużo, wewnątrz, że to by było nie do skonsumowania. Te elementy oczywiście są. O zmianach linii i dostosowaniu ich do oferty jakby związanej z tym, że realizujemy jakąś linię, tak jak to się stało chociażby w przypadku pojawienia się linii tramwajowej na Chełm, tak? Wszystkie autobusy zmieniły swoje przebiegi. Dostosowano po prostu do tego, żeby nie dublowały się z linią tramwajową, tak samo jest w przypadku tych podstawowych linii, które my proponujemy tutaj w programie.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję panu bardzo. Jeszcze jedna uwaga, która właściwie nie jest bezpośrednio pytaniem do pana. Pracujemy nad uaktualnieniem do tego programu, w tej chwili pracujemy też nad programami operacyjnymi do Strategii 2030 Plus, m.in. rekomendacje mieszkańców zagęszczenie Gdańska Południe i zapobieganie zaniedbywaniu się przedmieść. Pracujemy też nad aktualizacją po siedmiu latach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania. Warto by było, żeby te prace nie dobywały się całkowicie oddzielnie i warto, żeby te dokumenty były ze sobą koherentne.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Uczestniczę w tych dwóch programach.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Proszę, kolejne pytania? Pani radna Dulkiewicz, pani radna Olek, a potem pani radna Chmiel.

Radna Aleksandra Dulkiewicz, członek Komisji

Dziękuję panie przewodniczący. Chciałam pana dopytać, bo już rzeczywiście jakiś czas temu, cztery lata temu przyjmowaliśmy ten program strategiczny i on się nazywa program strategiczny dzielnicy południe, ale tak de facto administracyjnie on obejmuje rozumiem więcej dzielnic? Jak państwo właśnie badacie to oddziaływanie?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Obszar jest tak, jak jest w załączonym rysunku, czyli niepełne tak naprawdę dzielnice południowe, pewnych południowych części nie ma, ale nie wpłynął żaden wniosek, żeby zmienić jakby granice. No tam rzeczywiście jakby zagospodarowanie na północ, nasze granice w rejonie rzeczywiście, ewentualnie może Maćkowy tam coś się zadziało, ale ...

Przewodniczący Adam Nieroda

O czym też mowa w dokumencie, że to się bardzo dynamicznie zaczyna rozwijać.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Tak.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Przepraszam, że wejdę w słowo. Właśnie, dlaczego Maćkowy nie zostało uwzględnione w tej aktualizacji?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Żaden wniosek nie wpłynął. Dla nas było to nieistotne z tego względu, ponieważ w tamtym obszarze nie mamy nowych inwestycji transportowych, które moglibyśmy analizować. Analizowaliśmy, tak jak było pokazane Nową Niepołomiczką, która gdzieś tam ...

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Ale rozwija się deweloperka dosyć intensywnie ...

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Ona jakby sama się rozwija, ona jest w sumie, ponieważ my jakby te wszystkie analizy przeprowadzamy, nie badamy tylko i wyłącznie wpływu na sam obszar dzielnicy południe, tylko do odnosimy do całego miasta, jest to cały system, który działa w mieście. Musi to odnosić się do całego miasta, jakby inne elementy związane z zagospodarowaniem przestrzennym w mieście są uwzględnione, czyli zmiany zachowań, te, o których też mówiliśmy, czyli chociażby te liczby ludności. One są przypisane dla całego miasta, nie tylko dla dzielnicy południe. My tylko pokazujemy dla dzielnicy południe, tak, ale też w programie jest sumarycznie dla całego obszaru miasta też są pokazane wartości. I one się zmieniają w zależności od poszczególnych horyzontów czasowych, i ten element jest uwzględniony.

Radna Aleksandra Dulkiewicz, członek Komisji

Teraz mam pytanie dotyczące jakby sposobu liczenia, bo rozumiem pan na tych wykresach pokazał różne rzeczy, ale chciałam wprost zapytać. Jeśli państwo mówicie o jednym z kryteriów np. stopień wykorzystania drogi, czy średni czas podróży, to, w jakim to okresie było liczone? Jaki był też sposób liczenia tego, chociażby na przykładzie stopnia wykorzystania drogi? Czy państwo jakieś urządzenia ustawiacie, jak to się odbywa?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Wszystkie kryteria, oprócz szacunkowej tej inwestycji, bo to już zostało oszacowane na podstawie inwestycji, które do tej por miasto Gdańsk zrealizowało, i to jest dosyć oczywiste. Pozostałe elementy były wyliczane na podstawie transportowego modelu symulacyjnego miasta Gdańska, ponieważ on daje nam taką możliwość, aby każdy z tych kryteriów, elementów móc uzyskać, jak chociażby mówiliśmy o stopniu wykorzystania drogi. My dokładnie, tak jak tu jest opisane też w tekście, jest to kryterium, które jest wdrożone, jako średnioważona przepustowości danego odcinka dla stałej jej jakby długości, tak? Czyli w zależności od całej długości ważymy tę przepustowość. To wszystko jest w tekście myślę, że opisane. Oczywiście możemy tutaj o tym porozmawiać, ale każde z tych kryteriów, tych sześciu pozostałych oprócz kosztu jest liczone na podstawie transportowego modelu symulacyjnego, ponieważ tam mamy możliwość zaobserwowania i wpływu na te poszczególne czynniki, w jaki sposób zmieniają się one właśnie po wprowadzeniu tych nowych elementów.

Radna Aleksandra Dulkiewicz, członek Komisji

Czy my moglibyśmy ten tekst otrzymać na świeżo, ten projekt?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Ten projekt, ten tekst jest na stronie Biura Rozwoju Gdańska.

Przewodniczący Adam Nieroda

Tak. Ten projekt jest na stronie BRG. Tutaj też odnosząc się do pytania pani radnej Dulkiewicz, to było 55 punktów pomiarowych, jeżeli chodzi o transport indywidualny, a 51 jeżeli chodzi o transport zbiorowy. Wiem, że badamy w naszym mieście ruch rowerowy. Szkoda, że tego zabrakło akurat w tym opracowaniu.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Jak byśmy to wprowadzili, to była by to tylko informacyjna sprawa, nic więcej, ponieważ w modelu transportowym, w którym jako narzędzia wykorzystywaliśmy do tych analiz, nie ma ruchu rowerowego. W Polsce nie ma chyba jeszcze modelu ruchu rowerowego. Przymierza się Warszawa, po tych obecnie prowadzonych badaniach, ale jako takiego jeszcze nie ma. Nam też się jeszcze nie udało w tym roku.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

W rozdziale trzecim tej aktualizacji mamy podane dokumenty strategiczne, wojewody opracowanie, mamy tu m.in. strategię 2030, o czym tu rozmawialiśmy i system tras rowerowych dla Gdańska, szkoda, że nie ma karty miejskiej, ale w

porządku. Mam takie pytanie. Również pracowałam w zespole dotyczącym infrastruktury w ramach programów operacyjnych tej strategii i jako jedno z głównych rekomendacji mieszkańców badało rozwój do wewnątrz. Skoro twierdzi pan, że te dokumenty są ze sobą spójne, to mam pytanie, w jakim układzie, w jakim zakresie, skoro rekomendacje mieszkańców i rekomendacje zespołu mają się w mojej ocenie trochę nijak, jeśli chodzi o tę metropolizację?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Rozwój do wewnątrz jest tak szerokim pojęciem, że to, co też przed chwilą było poruszane, że rozbudowa samej dzielnicy południe jest rozwojem do wewnątrz, nie te, nie według wszystkich. Tak, że jest to pojęcie dosyć ogólne i chyba niezdefiniowane jeszcze na etapie, myślę, że może do programu operacyjnego, który do strategii 2030 ...

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Rozbudowując drogi do skrajnych obszarów administracyjnych Gdańska ...

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Jeśli mieszka tam 1/3 mieszkańców, to myślę, że tak.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Nie jestem przekonana.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

W chwili obecnej w Gdańsku Południe tak naprawdę mamy drogi można powiedzieć wiejskie a nie ulice miejskie, tak? Wszystko się opiera na drogach wiejskich, które często teraz, nie wiem na Jabłoniowej zostały dopiero zrealizowane chodniki, których do tej pory nie było, ale tak system transportowy funkcjonować moim zdaniem nie powinien, a że mieszka tam znaczna liczba mieszkańców, no to chyba powinniśmy tę infrastrukturę rozbudowywać.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Mam jeszcze pytanie. Powoływałam się wcześniej na ten system tras rowerowych dla Gdańska. Gdzie w waszym opracowaniu, w tej aktualizacji możemy znaleźć strategię systemu komunikacyjnego właśnie w zakresie mobilności aktywnej? Ruchu pieszego, ruchu rowerowego, nie wiem rolkowego dla tego obszaru opracowania?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Rzeczywiście bezpośrednio może ich nie ma wpisanych, ale wszystkie elementy, które mamy, wszystkie ciągi transportowe zawierają takie elementy, które są, chociażby w „STERZE”, jeśli jest zapisana trasa rowerowa w takim ciągu jak chociażby Podmiejska, czy Bulońska Północna, to my jakby uwzględniamy to w ten sposób, że po prostu inne dokumenty wchodzi tam, m.in. chociażby na realizację tych inwestycji.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Zgoda, ale zostałyby wskazane w jakiś sposób, co tam ...

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Nie, ponieważ tych dokumentów, których wskazuje jakby konieczność inwestycji związanych z infrastrukturą rowerową jak STER właśnie, nie ma sensu go dublować. On jest dokumentem nadrzędnym w tej kwestii.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

W samym tekście nie, tylko byłoby wydaje mi się celowość współpracy tych dokumentów, żeby to wszystko szło w jednym kierunku, a nie jestem pewna, czy to się wystarczająco zająć.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Element ten jest uwzględniony z całą pewnością, tak jak mówiłem w ciągach transportowych. My skupiamy się na drogach i na torowiskach tramwajowych.

Wiceprzewodnicząca Magdalena Olek

Cieszę się, że mamy wizję przy opracowywaniu tego typu strategii, ale właściwie, dlaczego zakres finansowy tych inwestycji jest taki niedopracowany do końca, jest taki wysoki, tak szeroko zakrojony i nie oszukujmy się przekracza ramy możliwości zarówno miasta, czyli budżetu i czasu realizacji. Czy nie byłoby lepiej trochę niżej i realizować coś, co będzie faktycznie możliwe do osiągnięcia?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Z tym się rzeczywiście mogę zgodzić, że raczej ciężko będzie nam osiągnąć i zrealizować w tym okresie czasowym te wszystkie inwestycje, których koszt jest ok. 1,3 miliarda złotych. Lecz jest to koszt szacunkowy dla pełnych przekrojów, czyli z pełną infrastrukturą wzdłuż danego ciągu. A ten koszt może być oczywiście zmniejszony, chociażby przez to, że te inwestycje będą etapowane, ale to nie na tym etapie jakby naszego programu. Jeszcze nie wybieramy tych inwestycji, w jakim zakresie one będą dokładnie realizowane. Dopiero to wskażą nam poszczególne dokumentacje projektowe, które będą przygotowywane.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Zanim zadam pytanie, to chciałam się zgodzić z panią radną Olek, że powinniśmy miasto rozwijać do wewnątrz a nie na zewnątrz i proszę nie mówić, że to są drogi wiejskie, bo tam mieszka bardzo dużo ludzi, bo ja mogę panu pokazać również w Karczemkach, Kiełpino Górne, już nie mówiąc o Osowej, gdzie ludzie mieszkają od wielu lat, od dwudziestu i też mają drogi wiejskie, gruntowe i nie mogą się doczekać. Pytanie jest, czy akurat tu powinniśmy największe inwestycje robić? To po pierwsze. Po drugie. Chciałam się zapytać, jaki jest sens spotkań z mieszkańcami, które pan powiedział, a tydzień temu nie mogłam być. Było spotkanie konsultacyjne rozumiem z mieszkańcami. Były również spotkania na temat Nowej Politechnicznej, też osobne, podczas, kiedy już dawno został ogłoszony przetarg przez DRMG zlecający

dokumentację Nowej Politechnicznej? Czyli właściwie dyskutujemy na tematy, co, do których decyzje już są podjęte, więc albo tak, albo tak.

Jeszcze chciałam się zapytać, czy ta Nowa Jabłoniowa, Nowa Bulońska, Nowa Politechniczna, czy to obejmuje również ten węzeł, olbrzymi węzeł, który miał być w partycypacji z inwestorem największego centrum handlowego, które tutaj jest planistycznie zaprojektowane, 80.000 m². Rozumiem powierzchnię, rozumiem, że te drogi mają służyć dojazdowi do tego centrum, tak?

Radna Aleksandra Duliewicz, członek Komisji
Najbardziej chyba mieszkaniówka tam się rozwija?

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Mieszkaniówka sobie daje radę tam.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji
Odpowiadając na pytania pani radnej. Węzeł Szadółki, Nowa Jabłoniowa ona również nie tylko ma służyć samemu przyszłemu centrum handlowemu, które nie wiemy też czy powstanie, czy nie powstanie, ale z całą pewnością to, co pokazywałem na wcześniejszych slajdach związane jest to z intensywną zabudową ul. Jabłoniowej.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Zatwierdzając plan były takie warunki.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji
Być może. Nie do mnie jakby ta decyzja należy związana z partycypacją w kosztach. My w programach zajmujemy się tylko wskazaniem tych elementów najistotniejszych pod względem funkcjonalnym układu transportowego, a jakby źródła samego finansowania jest to kolejny etap i tutaj mogę przejść do pytania drugiego związanego z tym, że część dokumentacji została zlecona. Zgadza się, ale dokument strategiczny, nad którym teraz debatujemy jest dokumentem, który ma wskazywać jakby kierunki działań z punktu widzenia wyższego rzędu.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Czyli jest to, przepraszam, że to panu powiem, więc jest to przedstawienie tego, co już miasto podjęło decyzję i zleciło przetargi.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji
Nie.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego
Przetarg został zlecony.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Ale jeszcze nie mamy, chociażby środków finansowych na samą realizację, a to jest istotny element, żeby w takim dokumencie przedstawiając ...

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Nie trzeba, bo to w następnym budżecie, przecież robienie dokumentacji trwa, co najmniej pół roku albo rok.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

No zgadza się, ale my robimy program do roku 2020.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Zgadza się, ale, po co dyskutować z mieszkańcami, zabierać czas, gdy decyzje już są podjęte?

Pan Piotr Grzelak, Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

Pani przewodnicząca przepraszam, ale strategiczny transportowy plan dla Gdańska Południe był procedowany pięć lat temu.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Tak.

Pan Piotr Grzelak, Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

I np. dokumentacja na Nową Bulońską Północną była w starej kadencji realizowana.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Ok., ale nie róbmy spotkań konsultacyjnych

Pan Piotr Grzelak, Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

Dlaczego? Ale też informować mieszkańców należy. Należy też informować, dlaczego zmieniła się kolejność. Znaczący, bardzo trudno się przebija do mieszkańców informacja, że dzisiejsze programowanie, czy to prognozowanie programowanie unijne nie zakłada dofinansowywania samych dróg. I to mocno miesza dotychczasowe ...

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Ja się zgadzam, że informacje jak najbardziej, tylko nie nazywajmy tego dyskusją z mieszkańcami, konsultacjami z mieszkańcami, skoro decyzje są już podjęte, a najbardziej to dyskusja na temat Nowej Politechnicznej. Nawet nasi radni zorganizowali spotkanie, pan chyba na niej był. Dyskusje są, mieszkańcy sobie, przepraszam żyły wypruwają, żeby coś wymyśleć. Dyskutują a może ta droga, a może ta droga, a może tędy puścić, podczas kiedy, chyba to już jest zleczone, przetarg jest w toku, i po co takie spotkania?

Pan Piotr Grzelak, Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

A równie dobrze na Nową Bulońską północną też już był przetarg na dokumentację, no przepraszam to jest dłuższy proces przygotowywania tych projektów. Jeżeli chcemy skorzystać z tych pieniędzy nie możemy po prostu dzisiaj założyć, że dzisiaj sobie dyskutujemy i dopiero później za cztery, pięć lat projektujemy. Pieniądze unijne są tu i dzisiaj.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Ok. to nie dyskutujemy już o tym.

Pan Piotr Grzelak, Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

Przepraszam bardzo. Są różne elementy, które warto konsultować i myślę, że akurat tutaj ze spotkania państwa radnych wskazówek też przyniosło w zakresie projektowania Nowej Politechnicznej. Tak, że można dyskutować o kierunkach rozwoju. I tu mówimy o tych trzech pierwszych drogach, które są, ale też można dyskutować o kształcie tych dróg. I myślę, że ta dyskusja jest potrzebna.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo pani przewodniczącej za pytania. Są pytania od naszych gości, proszę pan Krzysztof Koprowski, par radny z Dzielnicy Wrzeszcz Górny.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Dwie rzeczy cały czas zastanawiają mnie w tym dokumencie, mimo, że już byłem na tej dyskusji, na tej pseudo właściwie dyskusji publicznej, tak jak już pani radna Małgorzata Chmiel zauważyła. Jednej rzeczy mi zupełnie brakuje całkowicie w tym dokumencie, to wspomnienia o charakterze dróg, to właśnie tak w nawiązaniu do strategii 2030, tam nie ma słowa o tym. Jakie powinny być drogi, co ile ewentualnie pewne rozwiązania stosować, jak stosować niektóre rozwiązania. Rozumiem, że dokument dość ogólny, ale jeżeli mówimy o całej dzielnicy, to też w podstawowych zarysach powinno być te wspomnienia charakteru dróg z punktu widzenia pieszego, czy też rowerzysty. I to jest pierwsza rzecz. A druga rzecz, której wciąż nie mogę powiedzieć, choć od tego spotkania trochę czasu minęło. Jak państwo mogą analizować, który ciąg komunikacyjny jest najważniejszy, jeżeli państwo podstawiają do wszystkich tych analiz docelowy wariant, który wiadomo, że właściwie na pewno nie zostanie zrealizowany. Jak można analizować w zestawieniu np. Nową Warszawską, gdy sam pan dyrektor DRMG stwierdza, że my drogi tam nie wybudujemy. No przecież to na wykresach, te słupki, co były tutaj, no przecież to zupełnie inaczej wychodzi w analizach. Jak można mówić o kryterium czasu przejazdu tras jak tam potem drogi nie będzie, i w drugą stronę Nowa Jabłoniowa, gdzie z zapowiedzi DRMG wynika, że nie będzie tramwaju, a tu jest pokazane, że tramwaj skróci dojazd w jakąś tam relację, chociażby do tego największego rzekomo centrum handlowego.

Przewodniczący Adam Nieroda

Nie mówiąc już o dużym wpływie na koszty, czyli kryterium A4.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Koszty, to jest kolejny aspekt. Koszty Nowej Politechnicznej 388 milionów złotych. To zupełnie atrakcyjna jest cena biorąc pod uwagę, że tam przypuszczalnie idzie tylko tramwaj, przynajmniej oby.

Trzecia Rzecz. Tylko pragnę zauważyć. Mówi się, pan z BRMG mówi o rozwoju do wewnątrz. I pan mówi dzielnicę południe na przykład, to ja szczerze mówiąc nie wiem, jaka jest organizacja w państwa biurze, przepraszam, że tak powiem, ale pan Piskorski, jako dyrektor, szef organizuje konferencję w Gdańsku, chyba w 2011, albo 2012 roku o rozwoju miast do wewnątrz i sam zresztą kompromitując całe miasto na tle Polski twierdzi, że rozwój miast do wewnątrz tj. Dolny Taras plus Morena, a to już nagle południe, to ja obawiam się, że następna konferencja za dwa lata, to rozwój miasta do wewnątrz Gdańska do Żukowa dojdzie wtedy. Jakaś spójność powinna być według mnie w jednej firmie, w jednej instytucji.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o odpowiedź.

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Od ostatniego pana stwierdzenia zacznę. Kolega przytaczał ile tysięcy ludzi w dzielnicy południe mieszka. Wszyscy wiemy, w jakich warunkach oni się poruszają, już nie mówię o poprawie warunków dla transportu indywidualnego, ale odnośnie tras tramwajowych. Nie można odmówić tym mieszkańcom, tym bardziej, że wiemy, że w tej chwili są tam robione plany zagospodarowania terenów, jest tam mnóstwo terenów prywatnych i miasto tak jakby nie ma możliwości, żadnych narzędzi, żeby zabronić niektórym inwestorom realizować swoje zamierzenia inwestycyjne. I proszę teraz odpowiedzieć tym ludziom, którzy, większej liczbie mieszkańców, że o to w dniu dzisiejszym przestajemy w tą dzielnicę inwestować. I Ci ludzie nadal się będą poruszać po wąskich drogach, nadal nie będą mieli trasy tramwajowej, nadal autobusy będą stały w korkach. Ja rozumiem rozwój miasta do wewnątrz i miasto podejmuje na dolnym tarasie poprzez intensyfikację terenów, podejmuje działania, żeby skłaniać inwestorów do rozbudowy miasta do wewnątrz, jednak nie można zapominać o tej dzielnicy, o Gdańsku Południe, tak, bo nie ma miasto takich narzędzi, żeby zabraniać inwestorom prywatnym realizować swoich zamierzeń na danej dzielnicy.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

No ma narzędzia, to są plany zagospodarowania przestrzennego, ale jest przeznaczonych faktycznie pod mieszkaniówkę w 100%, a drugie ...

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

A wyobraża pan sobie, że odchwalimy te wszystkie plany zagospodarowania?

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Nie ganię państwa, ale jeżeli państwo ciągną szerokie drogi, to na te Szadółki optaca się wejść jak miasto mi funduje drogę do centrum właściwie, szeroką. Po co mam kupować mieszkanie na krańcach Gdańska, skoro mogę kupić po drugiej stronie obwodnic.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Jeśli chodzi o przyjęcie do analizy pewnego przekroju analizowanych elementów do samej analizy jest związane z tym, aby pewne elementy porównując je ze sobą i przyjmując kryteria, które przyjęliśmy, żeby miały one wspólny mianownik. Gdybyśmy tak nie zrobili, to z całą pewnością ta kolejność mogłaby być całkowicie inna. Mogłaby nam wyjść, nie wiem jakaś mała droga, jako pierwsza, albo nie, tak jak pokazywano tych siedmiu kryteriów. Każde kryterium, pod względem każdego z tych kryteriów, każdy element w inny sposób by wyszedł. My po prostu postaraliśmy się, żeby zejść do pewnego wspólnego mianownika, i to jest pewien punkt odniesienia, do którego my się odnosimy a nie, że już zdecydowaliśmy, że to należy zastosować, w takim przekroju. Tak nie jest. Analizujemy pod względem funkcjonalnym te ciągi transportowe. Tu jakby nie ma do końca znaczenia to, czy jest tam dwa razy dwa, czy jeden razy dwa, ponieważ efekt funkcjonalny, który nam przynosi odnosi się też do takiego samego elementu ...

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

A jaki jest efekt drogi Nowej Warszawskiej?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Tego jeszcze do końca nie wiemy. Na razie to jest tylko zdanie pana dyrektora DRMG.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Dla mnie to jest niezrozumiałe, ja się zastanawiam ...

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Można się zastanawiać, bo na razie są to tylko słowa pana dyrektora, który, my t e drogę Nową Warszawską mamy w jakiś planach i być może efekt funkcjonalny jej będzie na tyle duży, że należy jednak rozważyć jej realizację, po to robi się takie analizy, tak?

Radna Aleksandra Dulciewicz, członek Komisji

Akurat mam szczęście być radną z okręgu nr 2, który w dużej części pokrywa się z dzielnicami Gdańska Południe, Ujeściska, Chetmu, Oruni Górnej itd. itd., i to są rzeczywiście palące problemy mieszkańców, którzy tam mieszkają i dzielnic, które się rozwijają. Mam wrażenie, że my tutaj mylimy jakby dwa pojęcia. Rozwój miasta do wewnątrz i usprawnienie transportu w dzielnicach, które już istnieją i się rozwijają, bo myślę, że dzisiaj podjęcie decyzji o zakupie mieszkania, które już stoi jest, czym innym niż podjęcie decyzji o zakupie mieszkania nad Motławą w nowym inwestycjach BRA Banku, bo to są zupełnie inne koszty. Skoro kiedyś została podjęta decyzja o tym, że mieszkaniówkę w dużym stopniu rozwijamy w dzielnicy południe, no to teraz musimy ponosić tego konsekwencje. I teraz, w zeszłym roku największa ilość mieszkań została zbudowana w Szadółkach, gdzie ja bym tam w życiu nie chciała mieszkać na panujące tam warunki atmosferyczne, najogólniej rzecz ujmując, no tak jest. Ludzie tam mieszkają, taki uchwaliliśmy plan zagospodarowania, że to są

tereny mieszkaniowe, więc są pewne konsekwencje. Natomiast druga rzecz, o której chciałam powiedzieć, to my rozmawiamy o strategii a nie o jej realizacji w tej chwili.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Tak. Tylko przetarg jest ogłoszony na to.

Radna Aleksandra Dulkiewicz, członek Komisji

Pani radna. Ja nie wiem, bo to dwójka radnych zorganizowała to spotkanie o Nowej Politechnicznej i tylko mogę z doniesień prasowych przeczytać, co na nim było.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

To też nie jest strategia aktualnie.

Radna Aleksandra Dulkiewicz, członek Komisji

Chciałabym dokończyć zdanie. Zdaje się, że są tam analizowane różne warianty, a nie tylko na jeden przebieg ulicy ta dokumentacja, tylko na kilka różnych wariantów, z tego, co rozumiem. I tak też rozumiem wypowiedzi urzędników z BRG. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś ma jakieś pytania?

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Dzień dobry państwu. Ja bym chciał zacząć od początku, dlatego, że rozmawiamy o dokumencie, który się nazywa strategiczny program transportowy, który według mnie, że strategią nie ma nic wspólnego. Po pierwsze. Nie jest to program stricte transportowy, tylko jest to program inwestycyjny, co już wskazuje zakres lat na ile jest opracowywany, bo przecież dzisiaj mamy 2015 rok, prace projektowe i budowlane tj. minimum 3 lata, do tego pozyskanie środków, to wychodzi na to, że te drogi zostaną oddane do użytku, i jak tak dalej pójdzie, to ten plan wtedy zakończy swoje obowiązywanie, tak? Jeżeli jest to program strategiczny, to powinniśmy przyjąć, chociażby czas eksploatacji docelowy, nie wiem przyjąć jakieś dalsze założenia niż tylko najbliższe lata, tak?

Sprawa druga, co zostało już wielokrotnie wskazane. Nie możemy nazwać tego dokumentu strategicznym, jeżeli tutaj pomija się kluczowe kwestie. Jeżeli mówimy, chociażby mobilności aktywnej nie, jako części systemu transportowego a jedynie, jako dobudowanie pewnej części infrastruktury, która jest na chwilę obecną z góry nakazana, to w tym momencie nam się wszystko rozmywa, bo możemy, być może wyliczać jakieś przekroje, czy obsługi komunikacyjne, a okaże się, że realizujemy to w sposób nieodpowiedni, czy to finansowo, czy to chociażby czasowo, tak? Może się okazać, że nie potrzebujemy drogi, żeby dotrzeć do niektórych terenów w centrum, tudzież jakichś tras komunikacyjnych, chociażby transport szynowy, a możemy to zrealizować w zupełnie inny sposób, tak? To, co radna Olek zauważyła, że co prawda to opracowanie nie uwzględnia mniejszych inwestycji, jak chociażby chodnik na Małomiejskiej. Wiele osób jest dzisiaj skazanych na dojazd samochodem, tylko, że nie może dojść. Tego żaden program, czy żadna analiza nam do tej pory nie uwzględniała. I teraz, co za tym idzie zabrakło mi tutaj integracji środków

transportu. Mamy zaznaczoną trasę PKM, mamy zaznaczony węzeł SKM. Wiem, że to są instytucje samorządowe, nad którymi niekoniecznie mamy wpływ, szczególnie na Szybka Kolej Miejską, jednak nie mamy żadnej analizy integracyjnej. Nie widzę tutaj np. propozycji zintegrowania do tego z linią SKM, zaproponowanie np. węzła przesiadkowego w okolicach Oruni. Być może zupełnie zmienićby się w takim razie kryteria dla obsługi Gdańska Południe, żeby tramwaj nie jechał naokoło, można by było szybko, bezkolizyjnie zjechać i utworzyć jakiś węzeł w okolicach Św. Wojciecha, czy proponowanego wiaduktu. Takie mam wrażenie na koniec, że tak naprawdę nowa perspektywa Unii Europejskiej wymusiła na nas dodanie transportu zbiorowego i ten transport jest traktowany, jako taki wytrych do realizacji tych samych inwestycji drogowych, które są wpisane u nas w studium już od lat siedemdziesiątych, i to, o czym my tutaj rozmawiamy to nie jest strategia komunikacyjna, nie mówimy o tym jak te dzielnice będą się rozwijać, jak będziemy je obsługiwać, tylko to jest po prostu wybranie jednego z wielu wariantów, ale niekoniecznie żadnego, który ma jakikolwiek sens, już nie patrząc na skalę inwestycji, bo przypominam, że budżet Gdańska wynosi dwa miliardy. Jest to budżet całkowity, a tutaj proponowane inwestycje mają po 400, 500 milionów złotych. Czyli zadłużamy się w sposób niesamowity, zwiększamy nasz deficyt, a już niedawno zahaczaliśmy prawie o komisarza, po inwestycjach na Elbląg. I na przykład chciałem od państwa usłyszeć jak w dalekiej perspektywie 2030 właśnie, czy może 2050 te trasy właśnie będą zapewniały połączenia komunikacyjne mieszkańcom? Może się okazać, że w kolejnej perspektywie unijnej będziemy musieli drugie tyle dobudować, bo wszystkie się zatkały.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dużo tych pytań. Rozumiem, że da radę pan na nie odpowiedzieć?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Jeśli chodzi o sam program strategiczny, inwestycyjny, jak to pan nazwał, oczywiście są wskazane tam inwestycje te, które są przewidziane na perspektywę do roku 2020. Jest to związane tylko i wyłącznie z tym, że dzięki temu programowi, on ma nam wskazywać te inwestycje, które są najistotniejsze i dzięki niemu możemy starać się o pewne środki finansowe. To jest główny cel programu, aby pokazać takie inwestycje, które są dla nas z punktu widzenia funkcjonalnego najistotniejsze. I mówimy tutaj niestety tylko o dużych inwestycjach, ponieważ mamy inne też programy transportowe. Czyli STER do tras tramwajowych, który nam określa, jakie inwestycje w tamtym zakresie mamy realizować. I tutaj od razu przejdę do pytania związanego z integracją tych systemów transportowych. Oczywiście też, jako takiej osobnej analizy nie ma tutaj pokazanej, bo nie było jakby celowości, ale zakłada się pewne elementy związane z integracją, tak jak mamy w chwili obecnej węzeł, możemy powiedzieć Łostowice -Świętokrzyska. To tak w dalszej kolejności też planujemy pewne systemy transportowe, które będą miały miejsce, chociażby na pętli Jabłoniowa, czy Ujeścisko, różnie teraz nazywana, też będzie całkowicie inaczej dopasowany system transportu zbiorowego autobusowego związany z PKM, gdzie rzeczywiście też Zarząd Transportu Miejskiego w jakiś sposób planuje zmienić te trasy linii autobusowych, więc te elementy zostały zrobione. To, o czym pan mówił o przystanku przesiadkowym związanym z linią SKM, to w chwili obecnej został zrealizowany węzeł Śródmieście i do roku 2020 nic na ten temat nie wiemy, aby takie coś miało miejsce, żeby można było przedłużyć ten system transportowy w dalszym

kierunku południowym. Na to miejsce, są pewne działania prowadzone jakby w ramach metropolii, żeby linię 250 wydłużyć, ale w kierunku północnym, dalej do Wejherowa. O tym odcinku południowym w chwili obecnej PLK, i SKM zlecają, chyba studium, z tego, co ja dobrze pamiętam jakby realizacyjne w tym kierunku, żeby sprawdzić, jakie to ma znaczenie. To nie zostało uwzględnione, w tym wariantcie zerowym - wyjściowym, ponieważ nie mamy wiedzy. Nie możemy powiedzieć, że z jakąś tam pewnością jesteśmy w stanie stwierdzić, że ten element powstanie do roku 2020. Raczej jesteśmy skłonni powiedzieć, że raczej nie powstanie, niż są jakieś szanse na jego realizację.

Proszę jeszcze dopytać, bo teraz mi wyleciało, o co pan pytał.

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Inne to może jakieś wtrącenia. Natomiast najważniejsze pytanie jest takie. Rozumiem, że nas obowiązuje perspektywa finansowa i ona jest nadrzędna.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Tak.

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Natomiast nie jest powiedziane na przykład, że spółka SKM się bardziej „usamorządowi”. Być może zostanie PKM połączona razem z SKM, żeby utworzyć jeden twór. Tu wszystko zależy od tych władz. Natomiast brakuje mi tutaj być może alternatyw, wskazania, co też jest ważne, jak taki system docelowy mógłby wyglądać, dlatego, że gdy tak naprawdę te drogi, które wybierzemy do realizacji, czy te trasy zostaną wybrane to rok 2020 będzie już za pasem. Może się okazać, że brak takiej alternatywy spowoduje, że nie będzie rozważania, to będzie taki punkt nacisku. To tak a pro po niewiadomych tutaj.

Natomiast jest jeszcze temat, o którym zapomniałem. Czy przygotowali państwo analizę obecnego podziału modalnego, tego tzw. „Modal Speed” podróży oraz tego jak ona się zmieni po realizacji tych tras? Rozumiem, że są wydane plany zagospodarowania, nie cofniemy zabudowy, natomiast też trzeba wprost mieszkańcom, że jeżeli osiedlasz się w okolicy Szadówek, to nie licz na to, że za pół miliarda złotych miasto będzie ci budowało drogę, którą ty teoretycznie szybciej dojedziesz. Mówię specjalnie teoretycznie, dlatego, że badania publiczne, dostałem do z Warszawy, ale również ze Słowackiego, że każda droga po około 14 miesiącach się wyczerpuje i wracamy do tego samego stanu. Nic nie usprawniamy, korek jest taki sam tylko, że jest szerszy. Czy częścią tej analizy nie powinno być właśnie określenie docelowego systemu transportowego, który jasno pokaże, jaka będzie dostępność transportowa w danych dzielnicach, czy np. mieszkasz w centrum, najszybciej dojedziesz tramwajem. Mieszkasz daleko, licz się z tym, że stoisz w korkach, albo twój czas przejazdu transportem szynowym jest dłuższy. Mieszkasz jeszcze dalej korzystasz z węzła integracyjnego czy parken drive. Tak, żeby właśnie na przyszłość pozbyć się tych argumentów, że ludzie mieszkają, nie mają jak dojechać, dlatego, że powiedzmy sobie, wprost, że świadomie podejmowali decyzje mieszkaniowe i teraz trochę stawiają miasto pod ścianą, że no my mamy utrudnione życie, to wydadzcie na nas pieniądze.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Powiem panu tak. Jest to program transportowy i te wizje, o których pan mówił, w jaki sposób ma wyglądać system transportowy, myślę, że dokument, który obecnie w studium powstaje, i ten kierunek, który będzie nam wskazywał, to z całą pewnością Strategia 2030 Plus wraz z programem operacyjnym mobilności. Tam ta wizja, jakby takiego całego systemu transportowego z całą pewnością będzie wskazana i myślę, że to jest miejsce, aby ogólnie mówić o systemie transportowym całego miasta, jak on powinien funkcjonować. Natomiast tutaj zajmujemy się konkretnymi elementami, które zostały już gdzieś zdefiniowane wcześniej jakimś dokumentem i strategia, jak ten system transportowy ma wyglądać.

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Czy nie możemy rozszerzyć zakresu tej aktualizacji?

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Moglibyśmy. Tylko jest pytanie, jak daleko możemy wejść po prostu, bo to nie będzie już program transportowy, tylko będzie już strategia, która właśnie w tej chwili powstaje. Te dokumenty muszą jak gdyby ze sobą współgrać, ale nie mogą być takie same.

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Czy zauważyli państwo takie niebezpieczeństwo, że po przygotowaniu tego programu, przystąpieniu do pozyskania finansowania, gdzie będzie podejrzewam rok 2017 i okaże się, że programy są ze sobą w sprzeczności. W 2017 będzie nowe studium, zaktualizujemy

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Program może być zaktualizowany w każdej chwili. Teraz też go aktualizujemy po to, żeby pozyskać środki finansowe, które są związane z naborem do nowego rozdania środków finansowych. Wobec tego ten program jest specjalnie zmieniamy, a program to taki element, który pozwala nam środki pozyskiwać, dlatego go aktualizujemy. Będą inne uwarunkowania, być może trzeba będzie ten program zaktualizować i się go aktualizuje. Jest to po prostu wymóg, wynikający z potrzeby, można powiedzieć chwili, tj. nowej perspektywy finansowej.

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

A jeśli spojrzeć na system tramwajowy, to trudno w tej chwili powiedzieć, i to jest mało prawdopodobne, że przyszłe studium uwarunkowań i kierunków pokaże, że tramwaje powinny się znaleźć w zupełnie innym miejscu, tak, że np. wyrzucamy tramwaj z Nowej Warszawskiej i po prostu szukamy alternatywnej, innej trasy. To jest już raczej niezmiennie. Jeżeli liczyacie państwo na to, że nowe studium będziemy studiować, analizować nowe korytarze i przenosić te tramwaje z edycji studium na edycję studium w inne korytarze transportowe, to tak się nie stanie.

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Dlaczego? Cały czas rozmawiamy o komunikacji miejskiej obracamy się w dogmacie ramy transportu do transportu indywidualnego tak naprawdę. Może się okazać, że o wiele lepszą obsługę komunikacji zbiorowej uzyskamy, jeżeli odejdziemy od tego dogmatu, jeżeli puścimy np. tramwaje w osiedle i zapomnimy o tych ul. Nowych Łódzkich, Warszawskich, Bulońskich, dlatego, że też na chwilę obecną sami się też troszeczkę ograniczamy, bo jeśli popatrzymy, nawet na zabudowę, to te wszystkie trasy są jezdniami, bo zabudowa pojawia się w jednym miejscu a trasy realizujemy w miejscu drugim. I o ile dojechanie do jakiejś drogi zbiorczej nie jest kłopotem, o tyle już np. obsługa terenów zamieszkanym, gdzie do przystanku mamy 10, 15, 20 i więcej minut może okazać się chybiona.

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Ja wyobrażam sobie w ścisłym centrum, w śródmieściu tramwaj, gdzie mamy jezdnie i jest ograniczony ruch samochodów osobowych. Natomiast wyobraża pan sobie tramwaj po Piotrkowskiej tramwaj w jezdni konkurujący z samochodami stojącymi w tym samym korku, przecież ci ludzie by nas zlinczowali.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Nie musi być wszędzie w jezdni, można w pasie zieleni, robiąc jednocześnie klin napowietrzający z osiedlami.

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

A gdzie pan widzi klin zielony ...

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Na przykład Nowa Warszawska. Tam nie musi powstać jezdnia, śmiało może powstać klin i tam będzie tramwaj, który nie jedzie w jezdni.

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Natomiast odpowiadam panu na pomysł, że gdy będziemy robić nowe studium, że to wszystko się jeszcze może zmienić. Nie, pewne korytarze są już zdefiniowane i jeśli w korytarzu Nowej Warszawskiej mnie zrobimy jezdni w najbliższym czasie, tylko tramwaj, to ten wariant w studium będzie realizowany z tym samym korytarzem, prawda?

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania. Bardzo proszę pan Krzysztof Koprowski.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Pytanie moje dotyczy tych wspomnianych na wstępie konsultacji dla mieszkańców. Ja w chwili obecnej przyznam szczerze, że będąc jej uczestnikiem tego spotkania rozmawiałem z panem dyrektorem, czy nawet z przedstawicielami biura, ja nie wiem, co mieszkaniac w ogóle może w tym dokumencie zmienić? Sam pan przyznał, nie zgadza się pan z moją teorią, analizy są świetnie wykonane, więc nic nie możemy zmienić.

Odnosnie kolejności wykonywania zadań nie, bo Unia trzyma, że tramwaje, więc co w tym programie mieszkaniac może zmienić. Pytałem pana Piskorskiego, czy mieszkańcy mogą np., nie wiem zebrać się w kupę i 500 podpisów złożyć, że chcą, nie wiem Nową Unrugą, czy jakąś inną. Pan dyrektor nie, bo analizy wykazały tak, a tak i priorytet jest jeden, czyli te trzy po kolei i nic nie będziemy w kolejności zmieniać, więc może zmienimy nazwę tego dokumentu? Po prostu strategię inwestycyjną dajemy tytuł, bo to nie jest dokument, który można konsultować, a ja nie widzę tutaj ani jednego miejsca, gdzie mieszkaniac może się wypowiedzieć. Co mieszkaniac może cokolwiek zmienić?

Przewodniczący Adam Nieroda

Dajmy odpowiedzieć panu na pytanie.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Jeśli chodzi o ten zakres, to myślę, że może zmienić. My przedstawiliśmy pewną metodę na podstawie, której liczyliśmy. Możemy dyskutować na temat różnych kryteriów, być może państwu któreś z tych kryteriów nie podoba, a uważacie, że jakieś inne jest istotniejsze, które powinno być tu wzięte pod uwagę i które miałyby wpływ jakby na zmianę tych priorytetów inwestycyjnych. To jest moim zdaniem kwestia dyskusji, bo sam jakby wynik, wynika tylko i wyłącznie z tych założeń, które sobie przyjmujemy. To jest nasza pewna propozycja, którą przedstawiamy i takie wyniki dzięki temu otrzymujemy. Myślę, że dyskusja rzeczywiście na temat plebiscytu, robienia, która droga ma powstać, no wydaje mi się, że chyba nie w tym kierunku powinniśmy iść.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Analizy są tak wykonane, że tak wyszło.

Pan Tomasz Budziszewski, Przedstawiciel Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Powiedziałem przed chwileczką, że możemy dyskutować na temat chociażby kryteriów i ich wagi chociażby. Dlatego my to pokazujemy i oczywiście ...

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Czy jest realna możliwość teraz wprowadzania zmian w tych kryteriach ...

Przewodniczący Adam Nieroda

Przepraszam bardzo. Szanowni państwo. Myślę, że będziemy kontynuowali jeszcze ten temat, ponieważ budzi on bardzo duże zainteresowanie i myślę, że bardzo dobrze żeby wyjaśniać wątpliwości. Też cieszę się, że państwo są gotowi odpowiadać. Tylko jeszcze jedno pytanie dopuszczę, ostatnie.

Pan Jacek Szmagliński, Politechnika Gdańska Katedra Transportu Szynowego

Szanowni państwo. Mam pytanie typowo już projektowe. Mamy bardzo duży zakres planowanych inwestycji. Czy nie warto byłoby dla takiego zakresu inwestycji stworzyć nasze gdańskie wymagania dotyczące projektów tramwajowych. Niestety wykorzystujemy wytyczne, które są tak stare i tak nieaktualne, że naprawdę one służą dzisiaj już chyba tylko, jako wytłumaczenie dla takich typowo dezintegracyjnych rozwiązań jak z panią rozmawialiśmy jakiś czas temu na

Politechnice, bo się nie da, bo wytyczne. Te wytyczne dotyczą tramwaju z lat sześćdziesiątych, dzisiaj mamy 2015 rok. Może warto dla tak dużego zakresu inwestycyjnego zastanowić się nad stworzeniem naszych, własnych gdańskich dostosowanych do nowoczesnych warunków wytycznych tramwajowych?

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Może odpowiem. To nie jest apel do nas.

Pan Jacek Szmagliński, Politechnika Gdańska Katedra Transportu Szynowego
Jak to nie?

Przewodniczący Adam Nieroda
Proszę dać odpowiedzieć.

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Z różnych rozmów w niektórych miejscach, czy prowadzenie tramwaju jest bardzo trudne, ostatnio nawiązaliśmy kontakt z PESA i tak jakby od nich wiemy, że prace nad nowymi wytycznymi trwają od wielu lat i to jest apel do środowiska politechnicznego, do środowiska specjalistów, którzy się takimi rzeczami zajmują. Przecież my nie robimy w Biurze Rozwoju Gdańska prac budowlanych, tak? Rozważamy pewne problemy na pewnym poziomie ogólności, tak? Dopiero te dokumentacje wszystkie odpowiedzą na różne szczegółowe informacje. Nie wiem, ja się nie czuję na siłach, żeby mediować w tej chwili, żeby w państwie polskim wydano wytyczne tramwajowe. Tym się zajmują ośrodki akademickie.

Pan Jacek Szmagliński, Politechnika Gdańska Katedra Transportu Szynowego
Powiem inaczej. Wiele jest wytycznych, typowo miejskich, jak np., w jaki sposób budować trasy rowerowe, w jaki sposób niepełnosprawnym ułatwiać życie, a nie ma takich wytycznych dotyczących ...

Pani Karolina Rospęk-Aszyk, Przedstawicielka Biura Rozwoju Gdańska, Zespół Komunikacji

Proponowałabym może taki apel skierować do Zarządu Transportu Miejskiego, Zakładu Komunikacji Miejskiej, to są instytucje, które się typowo zajmują takimi rzeczami, jest specjalny wydział w Zarządzie Dróg i Zieleni, który się tym zajmuje.

Pan Piotr Grzelak, Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska

Może warto po prostu dodać, może nie w zakresie wytycznych, ale w zakresie projektowania na podstawie jednak doświadczeń z Aleją Hawła, czy Nową Łódzką wdrożono jakby nowy system projektowania właśnie interdyscyplinarnym, w którym uczestniczą i przedstawiciele ZDiZ i Wydziału Architektury i Zarządu Transportu Miejskiego i myślę, że przy projekcie Nowej Bulońskiej na pewno część z tych wniosków gorzkich, do których pan dochodzi znalazło swoje odzwierciedlenie w postaci jakiejś tam innowacji. Tak, że wydaje mi się, że wytyczne to jest jedno a praktyka to jest drugie. Przy Alei Hawła to tempo realizacji tej inwestycji było dosyć duże i być może zabrakło czasu na pewne dodatkowe refleksje. A to jest to, o czym wcześniej mówiliśmy. No strategiczny plan transportowy dla Gdańska Południe po to został wcześniej uchwalony, mimo, że nie znaleźliśmy warunków projektowania

unijnego tej perspektywy, żeby część z tych inwestycji projektować znacznie wcześniej. Wydaje mi się, proszę zapoznać się z dokumentacją Nowej Bulońskiej Północnej, że te wnioski naprawdę zostały wyciągnięte.

Przewodniczący Adam Nieroda

W takim razie, widzę, że pytania zostały wyczerpane. Bardzo państwu dziękuję za odpowiedzi. Pytania nie były łatwe, ale myślę, że bardzo merytoryczne. Dziękuję też tym wszystkim, którzy przybyli na obrady w tym punkcie. Będziemy jeszcze na pewno do tematu wracali, ponieważ widzę, że wątpliwości jeszcze jest wiele, pytań. Natomiast my też musimy realizować dalej swój porządek obrad, państwo czekają. Bardzo państwu dziękuję.

PUNKT -4

Kwestia reklamy umieszczonej na Bastionie Św. Elżbiety.

Przedstawia: Referat Estetyzacji

Przewodniczący Adam Nieroda

Szanowni państwo. Temat kwestia reklamy umieszczonej na Bastionie Św. Elżbiety. Widzieliśmy na pewno przejeżdżając przechodząc, co tam wisi. Z doświadczeń poprzedniej kadencji też pamiętam, że niewiele można było z czymś takim zrobić. Radny Hamadyk bardzo prosił, żeby podjąć ten temat, więc taką decyzję podjąłem. Proszę bardzo, głos ma radny Hamadyk.

Radny Łukasz Hamadyk, członek Komisji

Chciałbym podziękować panu przewodniczącemu, że ten punkt udało się dodać do pierwszego planu. Jeśli chodzi o sam baner, to powiedziałbym, że kwestia jest drugorzędna, bardziej chodzi o to, co jest tam na dole napisane. Napisane jest to, że pieniądze za reklamę, który ten baner ma reklamodawców przyciągać i pieniądze, które ewentualnie się zebrać mają posłużyć na budowę tego obiektu, który na tej reklamie widzimy. Dla mnie ten budynek przypomina taką szklarnię, być może ktoś chce hodować tam ogórki, pomidory, aby hamburgery, czy hod dogi podawane w tym barze samemu warzywa do nich się hoduje. Umówmy się, że nie możemy pozwolić na to, aby taki obiekt tutaj powstał. Zwłaszcza, że widzimy jak wygląda renowacja chociażby dawnej przychodni, czy też budynku poczty. Miałem też przyjemność kilka lat przy renowacji pracować, chociażby hotel Gdańsk, czy też Centrum Hewelianum i też miałem przyjemność rozmawiać z panią przewodniczącą Małgorzatą Chmiel na temat tego jak Komisja, którą prowadzi na to się zapatruje. Czytałem również w mediach, że zielonego światła na taki obiekt tam nie ma, więc generalnie chciałbym, abyśmy tutaj jakieś wspólne stanowisko ustalili, ponieważ skoro rozumiem, że jest tam informacja, być może myląca, chociaż nie wiem, w jakim celu, że taki obiekt ma tam powstać. Chciałbym się zapytać, czy my, jako Komisja możemy wnioskować o to, aby ustalić wspólne stanowisko, abyśmy po sobie w tej kadencji nie zostawiali takich wynalazków i wiem, że pani przewodnicząca ma jeszcze inną sprawę, ale mam nadzieję, że też w jakiś sposób mogłaby pani uzupełnić jak to wygląda, na jakim etapie to w rzeczywistości jest, no, więc nie jestem przewodniczącym Komisji, ale może pani by coś mogła od siebie dodać w tej sprawie.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

W kwestii formalnej, tak?

Przewodniczący Adam Nieroda

Tak, bardzo proszę.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Przystąpiliśmy, kiedyś tam dawno do opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego tego terenu. Przez długi bardzo okres czasu inwestor nie przedstawiał koncepcji Konserwatorowi Zabytków, a właściwie inaczej bym powiedziała, przedstawiał koncepcje, ale KZ poprzedni jeszcze, bo to od długiego czasu się ciągnie nie akceptował tych koncepcji. I w rezultacie zaakceptował tą koncepcję, o której mówimy, żebyśmy mieli świadomość KZ ją zaakceptował. Oczywiście rozmawiałam na ten temat z panem konserwatorem, powiedział, no i tak była lepsza niż poprzednie, no, ale dla mnie to jakby nie jest argument. Nie ukrywam, że od samego początku byłam przeciwna tej koncepcji, zresztą panowie inwestorzy też wiedzą o tym. Mnie się, jako architektowi to nigdy nie podobało, dla mnie po prostu jest zbyt tanie jak na to miejsce, tak bym to powiedziała, dlatego, że jest to wyjątkowe miejsce, bo mamy piękny budynek dwora, mamy teraz restaurowany piękny budynek po dawnej przychodni, mamy budynek ładny nasz, siedzibę rady. Jest to w centralnym miejscu, turyści przyjeżdżają, z dworca wychodzą i jest to coś, co by się rzuciło w oczy bardzo. Gdzieś na obrzeżach miasta może odtworzenie takiego bastionu byłoby dopuszczalne, ale chyba nie w centrum.

W każdym razie przedstawiono nam koncepcję na posiedzeniu naszej Komisji. Myśmy mieli, tak jak pan słusznie powiedział trochę wątpliwości i przegłosowaliśmy wniosek o skierowanie tejże koncepcji do opiniowania przez Izbę Architektów i Stowarzyszenie Architektów Polskich Oddział Wybrzeże. Nie dostaliśmy z SARP jeszcze odpowiedzi, w związku z tym musimy jeszcze trochę poczekać nim ponownie dokończy swoje obrady w tym temacie Komisja i ewentualnie złożymy jakieś wnioski lub nie. Jeżeli chodzi o koncepcję, to zapewne państwo wiedzą, że koncepcje jakby my omawiamy dodatkowo na samym początku procedury planu, czyli nie jest jeszcze to sformalizowany etap w ustawie o zagospodarowaniu przestrzennym, czyli bardzo początkowe stadium. Tak na chwilę obecną sprawa wygląda.

Radny Łukasz Hamadyk, członek Komisji

Wobec tego mam pytanie do pana przewodniczącego, czy byłaby szansa, abyśmy z kolei również taki wniosek pani przewodnicząca, jako przedstawiciel Komisji złożyła i również moglibyśmy taki wniosek złożyć, bądź też poprzeć ten, który już jest.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Przepraszam, że się wtrączę. Chyba na razie nie ma sensu, bo to wystarczy. Myśmy ten wniosek do SARP przekazali, jako Komisja merytoryczna, bo problem słuchajcie nawet nie jest w tym, czy nam się podoba ta koncepcja czy nie, tylko jak sobie zdajecie sprawę w planie zagospodarowania przestrzennego zapisujemy parametry. Czyli jak dokładnie tą koncepcję opiszemy, że dopuszczamy taką wysokość, takie

linie zabudowy i nie ma możliwości dokładnego wpisania tej koncepcji w planie. Można mniej więcej ją opisać w planie, bo można, ale nie wiadomo, co z tego powstanie. Poza tym ja osobiście mam duże wątpliwości, czy taka duża powierzchnia tej trawy, państwo pewnie widzieli na tym banerze, cały ten jakby bastion, bo to mniej więcej odtworzony kształt bastionu ma zgodnie z koncepcją być pokryty trawą, nie sztuczną tylko prawdziwą, więc utrzymać takie ilości trawy, jeszcze pod kątem to jest sztuka duża i bardzo duże pieniądze, więc jak to będzie wyglądało, no ja mam wątpliwości duże. Wydaje mi się, że należy jeszcze poczekać. Obiecano mi, bo dzwoniłam przed dzisiejszą Komisją, żeby wiedzieć, i obiecano mi, że w przeciągu 10 dni z SARP, jest do tego powołany Zespół m.in. i dostaniemy od nich opinię. Niech architekci się w tej sprawie wypowiedzą, i tę odpowiedzialność weźmie środowisko merytoryczne, a są to najlepsi architekci.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo pani przewodniczącej za wyjaśnienia. Myślę, że jak otrzymamy tą odpowiedź, to możemy w razie, czego złożyć swój wniosek, tym bardziej, że w przyszłym miesiącu spotkamy się, co najmniej dwa razy.

Radny Łukasz Hamadyk, członek Komisji

Myślę, że tak jak pani przewodnicząca powiedziała będzie najlepiej. Dziękuję bardzo.

Pan Tomasz Strug, Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Oliwa

Może nie temat liwski, ale jest mi bardzo bliska historia, architektura, zabytki. Rozwinąłbym tutaj tą kwestię poruszoną przez radnego Hamadyka, bo to nie wiadomo, co na tym banerze jest, ale to jest reklama, która na dzień dzisiejszy już według mnie łamie prawo, bo ta reklama zasłania zabytek. Ten baner został powieszony na zabytku, więc w jakiś sposób może tutaj też należałoby się ustosunkować, albo poczynić jakieś kroki prawne, bo tu właściciel gra miastu na nosie moim zdaniem.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Tu radny Strug mnie wyprzedził z pytaniem, no właśnie jak wygląda kwestia tej reklamy. Czy ona jest już teraz złamaniem prawa, czy nie? Czy będziemy mieli taką sytuację, jak na dawnej przychodni, gdzie ta reklama wisała z pięć, czy więcej lat. Tak samo kwestia reklamy na Zieleniaku, która też szpeci miasto.

Przewodniczący Adam Nieroda

Bardzo dziękuję. Oddaję głos panu Michałowi Szymańskiemu

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Niestety, nawiązując do wypowiedzi wstępnej pan przewodniczącego, kadencja nowa natomiast nic się nie zmieniło, jeśli chodzi o kwestie reklam i kwestie niemocy organów administracyjnych w niektórych sprawach jeszcze, co istotne i bardzo optymistyczne niedługo może się wiele zmienić. Jeżeli chodzi o reklamę na bastionie Św. Elżbiety, to wydane zostało przez Wydział Architektury pozwolenie na prowadzenie remontu tegoż bastionu, poprzedzone oczywiście pozwoleniem konserwatorskim. W przypadku montażu rusztowań budowlanych inwestor, wykonawca jest zobowiązany do ich zabezpieczenia siatką zabezpieczającą. No i tutaj zaczyna się właśnie kłopot tych siatek zabezpieczających, które służą głównie,

jako siatki reklamowe, ponieważ nasz Wojewódzki Urząd Konserwatorski stoi na stanowisku, że kształt, wygląd, treść takiej siatki zabezpieczającej jego nie interesuje. To jest siatka zabezpieczająca remont, konserwator wydaje swoje decyzje, jako decyzje terminowe w odróżnieniu od decyzji wydawanych przez organy budowlane, i w tym okresie, na jaki konserwator wydał pozwolenie na prowadzenie remontu taka siatka może tam wisieć. I takie jest stanowisko konserwatora. Tu zwróciłbym uwagę na to, że, jeżeli chodzi o interpretację przepisów w tym zakresie, to występują różnice w kraju i są organy konserwatorskie wojewódzkie, które stoją na innym stanowisku, czyli na takim, że kształt takiej siatki podlega jednak decyzji konserwatorskiej i powinna być taka wydana. Orzecznictwo w tej sprawie nie jest spójne wobec tego sytuacja wygląda jak wygląda. Nasz Wojewódzki Konserwator Zabytków stoi na stanowisku takim, jakim stoi wobec tego ta siatka w tej chwili jest legalna, bo jest to siatka zabezpieczająca. My też, jako miasto, czy nawet, jako nadzór budowlany nie jesteśmy w stanie żadnej interwencji podjąć, ponieważ wszystko zgodnie z przepisami jest tutaj realizowane.

Co istotne w związku z wchodzeniem właściwie w tej chwili z procesem legislacyjnym tzw. ustawy o ochronie krajobrazu? Tego typu sytuacje, oczywiście pomijam sytuacje, gdzie ta siatka rzeczywiście jest powieszona na okres prowadzenia robót i jakoś tam wspiera te roboty i jest to w jakimś racjonalnym okresie czasowym, to przypadki takiego nadużywania możliwości prowadzenia robót w nieskończoność de facto i wykorzystywania powierzchni reklamowej, no prawdopodobnie uda się ukrócić. Szczególnie tutaj cenne mogą okazać się poprawki wprowadzone przez Senat na posiedzeniu w ostatni czwartek, gdzie ta ustawa została bardzo mocno wzmocniona, szczególnie możliwość egzekucji, bo o to się wszystko rozbija, czyli możliwość nakładania czterdziestokrotności opłaty podstawowej za reklamę, czyli z tego tutaj podatku reklamowego powinna być skutecznym narzędziem zniechęcającym do samowoli w tym zakresie, natomiast zasady, jakie będą obowiązywać w mieście i np. możliwość, długość takiej ekspozycji siatki będzie można określić uchwałą Rady Miasta Gdańska, która będzie wprowadzała zasady lokalizacji reklam na terenie miasta. Mam nadzieję, że to już jest taki ostatni rok, kiedy mamy do czynienia z niekontrolowanym chaosem reklamowym, na który nie mamy wpływu, jako gmina.

Pan Tomasz Strug, Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Oliwa

A w tym przypadku, jaki jest czas, pozwolenie na te prace remontowe?

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Nie znam treści pozwolenia konserwatorskiego. Przez Urząd Miejski zostało wydane pozwolenie na budowę i jest ważne bezterminowo.

Pan Tomasz Strug, Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Oliwa

Konserwatorskie jest ważne na siatkę, tak?

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Tak. Natomiast nie znam jego treści i terminu obowiązywania tego pozwolenia, a zwykle jest to na rok czasu.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Czy jeżeli teraz ta siatka tam ulegnie zmianie, bo obecnie wisi wizualizacja. A jeżeli pojawi się nowa siatka, z reklamą czegoś tam, to konserwator ...

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

To nie ma żadnego znaczenia, to jest siatka zabezpieczająca.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Czy on nie powinien ponownie opiniować?

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Konserwator nie opiniuje treści siatki zabezpieczającej.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Z tego wniosek, że może sobie zmieniać codziennie.

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Może tak robić.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję, proszę jeszcze pan Marcin ma głos.

Pan Marcin Szyszlak, FRAG

Rozumiem, że to jest poza gestią samorządu, ale czy niewskazane byłoby podjąć współpracę z organem rządowym, czyli Wojewódzką Inspekcją Nadzoru Budowlanego, aby zgodnie z art. 66 prawa budowlanego, który nakazuje usunięcie obiektu, który szpeci okolice, nakazać usunięcie takiej siatki, co obecnie czyni Bydgoszcz i sukcesywnie usuwa takie elementy z centrum swojego miasta.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Nadzór budowlany to robi.

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Instancją taką jest Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego, no i przyznam, że kierujemy wiele wniosków do Nadzoru Powiatowego w sprawie reklam, i to takich samowoli budowlanych, reklamowych, nie mówię o takim powieszeniu siatki, którą zdejmujemy w ciągu godziny, ale muszę powiedzieć, że niestety nie widzimy tych działań podejmowanych przez Powiatowy Nadzór Budowlany. Nie mamy bezpośrednio wpływu na ten organ, ponieważ podlega on wojewodzie. Tyle mogę odpowiedzieć. Natomiast egzekwowanie, i udowodnienie tego, że to szpeci, w przypadku, widziałem różne rozstrzygnięcia sądów administracyjnych w tym zakresie. Nie ma ich tak wielu, ale te, które są, to tak naprawdę definicja szpecenia jest tak, jest to niedefiniowalne. Gdyby ta siatka była porwana, brudna, to ewentualnie możemy o tym dyskutować. Natomiast, jeśli ona jest schludna, nowa, dobrze naciągnięta, kolorowa, to ten przepis jest jakby nie do zastosowania. Gdyby ten przepis był odpowiedni i wystarczający, to nie byłoby potrzeby tworzenia nowych, dlatego ta ustawa krajobrazowa wprowadza pewną rewolucję w zakresie regulacji reklamy i egzekucji i miejmy nadzieję, że to w końcu zadziała.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

W obecnej chwili może dojść do takiej sytuacji, jak w przypadku przychodni.

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

W dzisiejszej sytuacji, absolutnie tak.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

Jednego problemu się pozbyliśmy i mamy drugi.

Przewodniczący Adam Nieroda

Bardzo dziękuję. Początek wypowiedzi był pesymistyczny, koniec bardziej optymistyczny. Teraz pozostanie mieć nadzieję, że w Sejmie nic się złego nie stanie z projektem ustawy krajobrazowej, że poprawki Senatu nie zostaną odrzucone bezwzględną większością i pan prezydent szybko podpisze.

Pan Krzysztof Koprowski, radny Dzielnicy Wrzeszcz Górny

A czy ta ustawa będzie działała wstecz?

Pan Michał Szymański, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku

Ustawa daje możliwość określenia terminów, do którego firmy, właściciele mają się dostosować. Minimalny termin to jest rok czasu.

Przewodniczący Adam Nieroda

Szanowni państwo. Dziękuję bardzo za ten punkt. Będziemy na pewno śledzili sprawę. Też podejmuję się do przeprowadzenia rozmów z nadzorem.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego

Prześle panie przewodniczący jak tylko dostaniemy opinię z SARP na temat tej koncepcji.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję pani przewodnicząca. Dziękuję państwu. Zamykam ten punkt i przechodzimy do punktu następnego posiedzenia Komisji.

PUNKT -5

Informacja w sprawie budowy w Dolinie Radości (ul. Bytowska 5).

Przedstawia: Przedstawiciel Prezydenta Miasta Gdańska

Przewodniczący Adam Nieroda

Otrzymaliście państwo radni pismo pana Michała Kochańczyka razem z załącznikami. Tam m.in. była skarga na dyrektora Wydziału Środowiska pana Macieja Lorka, skierowana zgodnie z prawem do jego przełożonego, czyli pana prezydenta Bielawskiego. Chciałem też uściślić, że organem, który jest powołany zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego i ustawy o samorządzie gminnym organem, który może rozpoznawać skargi na Prezydenta Miasta Gdańska jest Komisja Rewizyjna Rady Miasta Gdańska. Natomiast zdecydowaliśmy się tutaj wysłuchać informacji, ponieważ jednak ten problem ewentualnego zagrożenia dotyczy zakresu

działania naszej Komisji, więc chciałbym najpierw oddać głos panu dyrektorowi Maciejowi Lorkowi, bardzo proszę.

Pan Maciej Lorek, Dyrektor Wydziału Środowiska

Dzień dobry państwu.

Może przytoczę historię tego, jak to wyglądało. Otóż dnia 7 kwietnia otrzymałem informację z portalu Trójmiasto, co się dzieje z Dolina Radości, jak również później wpłynęło pismo od pana Kochańczyka na temat zniszczenia Doliny Radości. W tym samym dniu moje pracownice zapoznali się z terenem i zaczęli zdobywać informacje, co tam się właściwie dzieje. Udzieliliśmy szybkiej odpowiedzi portalowi Trójmiasto, gdzie w mojej odpowiedzi w artykule jest tylko jedna błędna informacja następująca, że właściciel nie posiadał uzgodnienia Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Jest to jedyna błędna informacja w tym artykule. Po tym artykule pracownicy wydziału dokonywali dalszych czynności kontrolnych, bo wszczęcie postępowania administracyjnego chciałbym powiedzieć trwa kilka miesięcy i jego zamknięcie jest z wyznaczeniem kary. Takie są procedury postępowania administracyjnego. W wyniku toczących się postępowań i kontroli na tym terenie praktycznie od razu otrzymaliśmy skargę od pana, że nie prawidłowo postępujemy z tym terenem, że nic nie robimy.

Jednocześnie chciałem państwu powiedzieć, że Wydział Środowiska posiada tylko dwa narzędzia administracyjne w takim przypadku. Jest to: wymierzenie kary za nielegalną wycinkę drzew. Kontrola wykazała, że właściciel terenu posiada zgodę Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, na podstawie wizji lokalnej przedstawił się on tymi dokumentami i urząd nie ma możliwości wymierzenia kary z tytułu zniszczenia, szkód przyrodniczych z powodu wycinki drzew, bo posiada taką zgodę. Zgoda Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków została wydana ze względu na stan zdrowotno-techniczny oraz pilnych zabiegów określonych w opracowaniu, które zostało wykonane właściwie, jak i zabiegów w wyniku kolizji przestrzennej w ramach czynności pielęgnacyjnych.

Kolejne kontrole na tym terenie były w zakresie prawa wodnego, tj. naruszenie stosunków wodnych, gdyż wydział też posiada takie narzędzie wymierzenia kary, czy przywrócenia do poprzednich stosunków wodnych. Niemniej jednak po wizjach i dokumentach pracownicy stwierdzili, że nienaruszone zostały stosunki wodne i tutaj podkreślam na gruntach sąsiednich, bo prawo przewiduje wtedy, jeśli będzie naruszenie stosunków wodnych na gruntach sąsiednich. To znaczy sąsiad stwierdza, że mu grunt zostaje zalewany, podmokły, czy suchy się stał. Na dzień dzisiejszy urzędnicy tego nie stwierdzili.

Kolejna rzecz, którą urzędnicy rozpatrywali i jeszcze rozpatrują, bo dzisiaj po zdobyciu dokumentów prawnik napisał opinię prawną. Po przeanalizowaniu piasku zdeponowanego na tym terenie stwierdzono, że piasek ten został zakupiony w żwirowni i nie może być zgodnie z przepisami prawa, jako odpad budowlany, gdyż nim nie jest, bo jest materiałem budowlanym, zresztą zakupionym.

Rozumiem państwa skarżące stanowisko, że zmienił się charakter tego terenu, gdyż historycznie, jak wszyscy wiemy były to tereny związane z kiedyś, jeszcze dawno temu to były tereny łąk, a później zostały przeobrażone przez gospodarstwo, instytut rybacki, gdzie prowadzone były badania na stawach rybnych. Te stawy rybne zostały

zniszczone wskutek historii czasu i plan zagospodarowania przestrzennego, który jest prawomocny ustala na tym terenie różne uwarunkowania tzn. taki plan podlega raportowi oddziaływania na środowisko, ale również musi uwzględniać wymogi Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, obostrzenia prawne, jakie są. W związku z tym plan zagospodarowania przestrzennego historycznie został stworzony dla tego terenu wiedząc o tym, że są wymogi konserwatora zabytków, jak również konserwatora w cudzysłowie TPK, i na ten teren został sporządzony. Kilka lat temu w Gdańsku robiliśmy inwentaryzację miejsc potencjalnie cennych przyrodniczo, i analiza prawna wykazała, wskazała inne tereny sąsiednie, jako denne przyrodniczo i miasto zaproponowało pewne wartości do wyznaczenia użytków czy pomników przyrody. Grunty obok są wyznaczone pod uchwałę Rady Miasta pod pomniki przyrody, natomiast ten teren nie został wcześniej widziany i zakwalifikowany, jako cenny przyrodniczo. Ani TPK, ani mieszkańcy nigdy w tych dokumentach nie wnosili zakwalifikowania będącego obszaru, jako cenny przyrodniczo. TPK musiał wydać opinię przy uchwalaniu tego planu zagospodarowania przestrzennego.

W związku z powyższym były jeszcze dwa zarzuty przedstawiane przez stronę skarżącą, tzn., że jest tam samowola budowlana, a Wydział Środowiska nie ma prawa wstrzymywania robót budowlanych, i sprawę przekazaliśmy do nadzoru budowlanego. Z tego, co wiem, na podstawie rozmów telefonicznych nadzór budowlany wszczyna taką kontrolę i bada czy nie zostało naruszone prawo budowlane i czy te prace wymagały pozwolenia na budowę, bo tylko nadzór budowlany ma prawo wstrzymania robót budowlanych. Ponadto kwestie szkód ewentualnych środowiskowych, tzn., czy tam była cenna roślinność, czy cenne wartości przyrodnicze zostały przekazane zgodnie z kompetencjami do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska celem przebadania.

W związku z tym jeszcze nie zamknęliśmy wszystkich kontroli, kontrole cały czas trwają i myślę, że rozstrzygnięcie będzie w najbliższym czasie. Czekam na pytania od państwa. Rozumiem stanowisko skarżących, gdyż optycznie wygląda to jak proces budowlany. Natomiast trzeba wziąć pod uwagę, że trzeba respektować plany zagospodarowania przestrzennego, które zdefiniowały ten obszar, jako, nazwijmy to zielenią użytkową. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Nieroda

Bardzo dziękuję panie dyrektorze za wyjaśnienia. Kiedy możemy się spodziewać wyników badań?

Pan Maciej Lorek, Dyrektor Wydziału Środowiska

Jak na razie państwu żeśmy przekazali informację, że nie stwierdzamy naruszenia stosunków wodnych. Obecnie przygotowujemy pismo i nie stwierdzamy naruszenia ustawy o odpadach. A sprawę przekazaliśmy do RDOŚ i do Powiatowego Nadzoru Budowlanego, czy to jest samowola budowlana.

Przewodniczący Adam Nieroda

A które badania w tej chwili trwają, proszę powiedzieć.

Pan Maciej Lorek, Dyrektor Wydziału Środowiska

W tej chwili trwają, jeszcze w piątek i dzisiaj trwają badania i poszukiwania, czy ten piasek nie jest odpadem, cały czas analiza jest prowadzona.

Przewodniczący Adam Nieroda

Ok. Też będziemy oczekiwali na te wyniki. Bardzo bym prosił, żeby członków Komisji o tym poinformować. Rozumiem, że jest tu pan Michał Kochańczyk, który wysłał do nas, do członków Komisji pismo, tą informację o swojej skardze i jest jak rozumiem właściciel tej działki. Najpierw proszę o zabranie głosu pana Kochańczyka, a potem właściciela działki. Proszę też wypowiedzieć się niezbyt długo, proszę mówić na temat.

Pan Michał Kochańczyk, mieszkaniec Gdańska Oliwy

Dziękuję za postawienie tego punktu w punkcie obrad Komisji. Wyszliśmy może z idącego daleko założenia, że zaobserwowaliśmy zniszczenie życia roślinnego w znacznych rozmiarach, to się mieści już w procedurach prawa karnego, na którym skończę na końcu wypowiedzi i tutaj chciałbym się odnieść do wypowiedzi pana dyrektora Macieja Lorka. Po pierwsze nastąpiły duże zmiany, kubaturowe zmiany terenu, co już zdecydowanie kwalifikuje to wszystko, jako budowę, na którego nie zostało wydane pozwolenie. Jeśli chodzi o prawo wodne, to są tam trwałe urządzenia wodne, które niewątpliwie zmieniają tamte relacje wodne. Zostały całkowicie zignorowane przepisy uchwały sejmiku dotyczące ochrony środowiska, gdzie obok cieku wodnego nie można prowadzić jakiegokolwiek inwestycji.

Co jeszcze? Tutaj przykra sprawa się stała, że nastąpiła dezinformacja przez Wydział Środowiska a przez to społeczeństwa, bo nie tylko powiedziano, mamy tu wyciągi prasowe, medialne, że został za zgodą Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, ale również zostało wydane pozwolenie, podczas gdy wiadomo, no jest ignorancja wobec dziennikarzy i żadne pozwolenie nie zostało wydane, został przedstawiony jedynie projekt koncepcji zagospodarowania terenu, który nie jest żadnym pozwoleniem, a w dodatku nie dotyczył on tego rejonu, na którym jest ten obszar. Jeśli chodzi o miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego został tam zapisany punkt o konieczności przeprowadzenia badań archeologicznych przy jakichkolwiek pracach, czy pracach ziemnych. Nam nie chodzi o to, żeby ukarać właściciela, chodzi o to, że nie można doprowadzić do legalizacji tak prowadzonej budowy, a jeśli chodzi o piasek, to jednoznaczna definicja przedstawiona do Prezydenta Miasta Gdańska przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, że te masy ziemne są odpadem i należy je usunąć, jest to wniosek do Prezydenta Miasta Gdańska i do tego jest jeszcze rzeczywiście tutaj, ponieważ są różne osoby, chcą wstrzymać procedurę w sprawie budowy, zostały zgłoszone wnioski do Straży Miejskiej o usunięcie odpadów, bo Straż Miejska prowadzi politykę, powiedziałbym bardzo selektywną, jeśli ktoś u siebie na podwórku rzuci ciężarówkę piasku, to to Jest jak odpad, a jeśli to jest ponad kilka tysięcy ton odpadów zwalonych na terenie szczególnie chronionym, to nie jest to odpad. W związku z tym, tutaj nasze środowisko, które działa zastanawia się, że jest to nie tylko wykroczenie, ale podejrzenie przestępstwa i, że urzędnik powinien zawiadomić, bo z urzędu jest do tego zobowiązany. Tutaj nic takiego nie było i w związku z tym można postawić wniosek o zaniechaniu takiego działania. W każdym razie jest to dla nas ważne, może pani przewodnicząca Małgorzata Chmiel uzupełni tę wypowiedź, jest to rzecz, co najmniej kontrowersyjna.

Jeśli chodzi o kwestie walorów przyrodniczych, to przedstawiłem panu dyrektorowi Maciejowi Lorkowi walory przyrodnicze, ocena tego miejsca opracowana przez dr Zielińskiego i to pismo było z 2011 roku i je ponownie przedstawiłem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Adam Nieroda

Bardzo dziękuję. Chciałbym, tak jak zapowiadałem oddać głos panu Romanowi Rojkowi, który jest właścicielem tego terenu. Proszę się ustosunkować.

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Rozumiem zainteresowanie miłośników Doliny Radości tym terenem, bo to jest rzeczywiście piękny teren. Wprawdzie pierwszy raz występuję w roli zbrodniarza na ławie oskarżonych ...

Przewodniczący Adam Nieroda

Nie, nie. Proszę tak tego nie traktować.

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Tak przynajmniej wynikało ze wszystkich komentarzy, i materiałów, które się nagromadziły. Boję się, że mówimy o dwóch różnych terenach. Kupiłem ten teren cztery lata temu. Kupiłem go od prywatnego właściciela. Nie kupiłem go jak pisali w prasie od Skarbu Państwa za symboliczną złotówkę, tylko kupiłem go za cenę rynkową w sytuacji, kiedy Skarb Państwa nie skorzystał z prawa pierwokupu.

Nie dziwię się, że Skarb Państwa nie skorzystał z prawa pierwokupu, bo ten teren w bardzo porządnym studium wartości krajobrazowych, historycznych oraz wytycznych konserwatorskich dla Zespołu Doliny Trójmiejskiej w Zespole Rekreacyjnym Dolina Radości zrobionym przez Politechnikę Gdańską w 1996 roku został określony, jako teren zdegradowany krajobrazowo. To jest ten teren, którego jestem właścicielem. Tam rzeczywiście wcześniej była ferma lisów, był PGR, który prowadził tam hodowlę ryb, wybudowano betonowe stawy, w których te ryby były hodowane. Stawy te były zasilane przy pomocy rur, które doprowadzały wodę z góry do tych stawów. Kiedy stawy zakopano, rury poniszczono. Udało mi się odkopać jeszcze jedną z tych rur, jest to stara francuska rura, jeszcze z II wojny światowej i ta woda sączyła się na tą działkę. Nawet się ucieszyłem, że mogę zrobić tam pijalnię wód oliwskich. Zbadaliśmy tę wodę i okazuje się, że ta woda nie nadaje się do picia. Woda została zbadana przez Zakład Ochrony Środowiska Instytutu Morskiego w Gdańsku i stwierdzono tam przekroczenie zawartości policyklicznych węglowodorów aromatycznych oraz bakterie z grupy coli. Jest to woda o V klasie czystości. Czyli mówiąc krótko, z góry płynie bród. Ale jednocześnie, w związku z tym, że te betonowe dawne baseny zagrażają możliwość swobodnego spływania wód do potoku, ta woda rozlewa się najpierw po całej działce, a dopiero potem wpływa.

Byłem w związku z tym w Państwowym Instytucie Geologii, żeby dowiedzieć się, co w takiej sytuacji należałoby zrobić. I po pouczającej rozmowie dowiedzieliśmy się, że najprościej byłoby teren ten posypać piachem. Poczekać aż piach wycisnie tę wodę, żeby znalazła sobie wody podziemne, a jednocześnie, jeśli jest to woda z bakteriami coli to wcale jej nie zaszkodzi jak zostanie przesączona przez warstwy piachu. Jestem pewien wyników badań wszystkich możliwych instytucji, które pan Kochańczyk na mnie nasyła, bo to rzeczywiście, zarówno w świetle prawa nie jest żaden odpad, bo to nie jest ziemia z innej budowy przeniesiona na inną budowę tylko żwir zakupiony pod Kościerzyną w żwirowni. W związku z tym możemy go badać na wszystkie sposoby, ale właściciel żwirowni zapewnia i zaświadcza, że piasek dostarczony do formy Rojek Nieruchomości nie jest odpadem jak w ustawie itd.

W związku z tym moją intencją było, żeby na tym terenie powstała łąka wielokwiatowa. Wszystkie drzewa, na tym fragmencie akurat, bo jestem właścicielem 7 hektarów, więc nie tykam jaru, nie tykam niczego, a tam miał akurat powstać fragment łąki wielokwiatowej. Ok. pytanie, czy powinienem mieć zgodę na budowę łąki wielokwiatowej? Pytanie pewnie jest dosyć specyficznym zakresem prawa budowlanego. Dla mnie przywiezienie żwiru i wysypanie żwiru do kałuży z wodą po to, żeby można było tam chodzić. Tu się chyba myli łągi z łąkami. Tam nigdy nie było łągów. Pierwszy zapis z tego terenu tj. rok 1609, kiedy Jan Wąs wydzierżawił tę ziemię od Cystersów Oliwskich i wydzierżawił po to, żeby pasać tam krowy. Gdyby dzisiaj te krowy trzeba było pasać, to krowy musiałyby chodzić w płetwach i ja nie bardzo mogę zrozumieć, co ja tam złego zrobiłem. Wyciąłem wszystkie drzewa, zgodnie z pozwoleniem. Wywoziłem stamtąd chyba jedenaście kontenerów gruzu, bo tak ten teren wyglądał. Miejsce, które PGR zupełnie zdewastował, staram się teraz przywrócić, do jakiego takiego porządku. Brama, która była zawsze zamknięta, dlatego te zdjęcia i dokumentacje są zrobione, bo brama ta jest zawsze otwarta. Nie przeszkadzają mi ludzie, którzy tam chodzą, ponieważ tam mają chodzić, bo to jest na wynajem w okresie wakacyjnym, głównie dla osób niepełnosprawnych, to, dlatego pierwszą rzeczą przy domach, którą zrobiliśmy było założenie dużych podestów dla inwalidów, bo takie jest przeznaczenie tego. Domy dla inwalidów, głównie przyjeżdżających z psami, bo rzeczywiście teren jest ogrodzony, psa można spuścić i wydaje mi się, że to jest niegłupi pomysł. Natomiast w tej części, która jest teraz ruiną i gdzie rosną sosny miała być sala konferencyjna, bo mieliśmy ideę, jak to było przed wojną dzieciaki ze wszystkich szkół średnich, przynajmniej raz w roku odbyły spacer od Bramy Oliwskiej do Doliny Radości a w Sali konferencyjnej dowiedziały się o historii tego miejsca. I takie miałem intencje. Jeśli zrobiłem tak, że coś nie gra, to oczywiście poniosę wszystkie konsekwencje tego i nie będę przed nikim uciekał. Natomiast, jak mówię intencja moja była oczywista. Znamy się od lat, wystarczyło zadzwonić i dowiedzieć się skąd jest piasek, ja dokumentów nie ukrywam przed nikim i niczym. To tyle. Jestem do państwa dyspozycji, ale jak mówię nie rozumiem tego. Dziękuję.

Przewodniczący Adam Nieroda

Bardzo dziękuję. Czy ktoś jeszcze chciał zabrać głos?

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego Rady Miasta Gdańska

Mnie się wydaje, że dopóki nie wiemy, tutaj pan dyrektor Lorek powiedział, że trwają badania, czy to są odpady czy nie, bo to kluczowa sprawa jest. Jeżeli ja na podstawie emalii od pana Kochańczyka, no sądziłam, że to są odpady. Jeżeli pan mówi, że zakupił pan piasek ze żwirowni, to ja w to wierzę.

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Jeśli ktoś tam zawiózł odpady, to my je wyniesiemy. Oczywiście, to jest interpretacji prawnych, bo nawet piasek z plaży przywieziony nie ze żwirowni jest odpadem, jeśli nawet jest kryształowo czysty. Natomiast każdy piach przywieziony ze żwirowni, bo po to jest żwirownia, żeby go uszlachetnić, przestaje być odpadem. Odpady ja stamtąd rzeczywiście wywoziłem. To jest chyba 11 kontenerów gruzu, te akurat wywoziłem. Zresztą, gdy państwo pójdziecie na tą działkę to zobaczycie. Zresztą o zaburzaniu gospodarki ziemnej też możemy dyskutować, bo jak państwo pójdziecie na działkę, to zobaczycie, że najstarsze drzewa rosną 4 metry nad ziemią. Rosną 4

metry nad ziemią, ponieważ tam jest dawna lodowiska, na której wcale nie na dachu wyrosły te drzewa, one rosły równo z gruntem. Jak teraz zobaczycie, to ta lodowiska jest odsłonięta gdzieś ze 4 metry i najstarsze drzewa rosną 4 metry nad ziemią. W związku z tym ja tam dowiozłem ziemię, czy tę ziemię zabrałem? Oczywiście, że dowiozłem. Dowiozłem tam 110 ciężarówek i powiem szczerze, że brakuje jeszcze tych ciężarówek żwiru. Oczywiście nie wyrównam tego poziomu o te 4 metry na samej dolinie, ale to nie ja jestem autorem tej dewastacji, no 40 lat dewastowano ten teren. Tam była ferma lisów i wszystkie możliwe rzeczy i było ok. usiłuję ten teren jakoś przywrócić do porządku. Teren jest określony tak: teren zdegradowany krajobrazowo, dokładnie w tym miejscu są zaznaczone tereny zdegradowane środowiskowo, i właśnie tu wysypałem ten piasek. Wysypałem piasek i z czasem, gdy on zrobi swoją funkcję, obsypimy to albo humusem, albo ziemią, którą pozyskamy ze stawów, które zamierzamy po drugiej stronie grobli odnowić, bo one mają tam położenie historyczne, więc już teraz nie będę woził ziemię nie wiadomo skąd, tylko po prostu ze stawów. Wiem, że na piachu być może trawa nie wyrośnie, ale to jest piasek, który ma na razie wycisnąć wodę. Ten piasek zostanie przykryty albo warstwą humusu, albo jak się zdecyduję na bagrowanie stawów, to stamtąd. Ale to jest drugie pytanie, czy się zdecyduję na bagrowanie stawów, ponieważ ja już dawno oczyściłem staw, który istnieje tam razem z wyspą, tylko trwają spory pomiędzy mną a wodociągami, ponieważ ja uważam, że to są wody płynące. Wody płynące należą do Skarbu Państwa. Skarb Państwa reprezentowany przez wodociągi mówi, nie panie Rojek to są pańskie wody. To jest dokładnie odwrotna sytuacja. Ja chcę Skarbowi Państwa oddać to, co należy do Skarbu Państwa. I od dwóch lat nie możemy ustalić, bo wiadomo, że rzecz polega na kasie, i jeśli się okaże, że to jest moja woda, to ja to będę musiał wybagrować, ja za to zapłacę, ja i tak to wybagruję niezależnie od tego, kto mi, co przyzna, tylko chcę państwu powiedzieć. Ja się nie zamachuję na własność społeczną. Wręcz przeciwnie tę własność społeczną chcę oddać, niech państwo weźmie, co państwowe. Teraz państwo nie chce tego wziąć, w związku z tym ten staw nie będzie w nieskończoność w takiej sytuacji, w jakiej on jest. Według mnie nie jest to staw, tylko jest to rozlany Potok Oliwski. Tak jak nie mogę być właścicielem Potoku Oliwskiego, tak moim zdaniem nie mogę być też właścicielem tego stawu z tą wyspą i wszystkiego, co tego dotyczy. Pewnie będę musiał go bagrować i tłumaczyć wszystkim, że robię to zgodnie z pozwoleniami.

Radna Małgorzata Chmiel, Przewodnicząca Komisji Zagospodarowania Przestrzennego Rady Miasta Gdańska

A może pan przewodniczący Strug się wypowie, bo zna najlepiej ten teren?

Pan Tomasz Strug, Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Oliwa

Pan Kochańczyk jest właścicielem opinii RDOŚ, że po prostu ten odpad, jeśli nie ma pozwoleń, to jest odpad, niestety. Nie wiem skąd pan go wyciągnął, ze żwirowni, od producenta jest to odpad. Cieszę mnie pana intencje, sam poprę pana wniosek, żeby ten staw przekazać do Skarbu Państwa, czy melioracjom, czy komu. Natomiast gdzieś jest błąd, taki zaniechania informacji, bo jednak, no nie jest to teren w czystym szczerym polu, tylko jest to teren w bardzo ważnym miejscu. Przypomnę, że w 1997, 1998 roku była też afera, dotycząca też tego samego terenu. Też tam właściciel poprzedni chciał zmieniać, angażował się w to ówczesny senator Tusk, wojewoda, no była duża afera. Aczkolwiek konsekwencje też były małe z tego, co wiem.

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Jak będę informował, to będę podejrzewany o krypto reklamę, że w ten oto sposób reklamuję swoje przyszłe pokoje na wynajem. To tak wygląda. Teraz rzeczywiście pan Michał i koledzy fajną reklamę zafundowali. Fakt, że przy okazji wychodzę na skończonego kmiota, nowobogackiego. Ok., takie są jak gdyby koszty funkcjonowania w społeczeństwie.

Przewodniczący Adam Nieroda

Ok. pan przewodniczący wypowiedział swoje zdanie. Jeszcze na koniec głos zabierze pan Michał Kochańczyk.

Pan Michał Kochańczyk, mieszkaniec Gdańska Oliwy

Jednak żyjemy w państwie prawa, i pewne rzeczy trzeba robić profesjonalnie. Nie twierdzą, że pan ma złe intencje, ale jednak potrzebny jest nadzór przyrodników Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Nie ma nadzoru Konserwatora Zabytków, nie ma pozwolenia, koncepcji na ten rejon, nie ma badań archeologicznych. Z naszego punktu widzenia, społeczeństwa jest to niezgodne.

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Szanowni państwo ja się z tym nie zgodzę. Gdziekolwiek na świecie prowadzi się badania archeologiczne i brakuje środków, albo jest powstanie, albo jest wojna, to wiesz, co robią archeolodzy w tej sytuacji na tych swoich stanowiskach? Zasypują to piaskiem, żeby doczekać do lepszych czasów. Ja nie robię tam wykopów, ja nie robię tam żadnej budowy. Gdybym robił budowę. Zgoda. Można ściągnąć archeologów niech się doszukają tam wartości dziedzictwa ...

Pan Tomasz Strug, Przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Oliwa

My tego nie wiedzieliśmy. No to, co tam ma być? Może ma tam być budowa osiedla, a teraz trwa utwardzenie gruntu?

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Żadnej budowy tam nie będzie. Nikt by nie dostał zgody na budowę osiedla.

Przewodniczący Adam Nieroda

Było po prostu nieporozumienie, brak informacji. Było pytanie od pana Krzysztofa Koprowskiego. Jeszcze udzielę głosu panu radnemu Teodorczykowi i myślę, że na tym zakończymy.

Radny Jacek Teodorczyk, członek Komisji

Proszę państwa. Na prośbę pana Michała Kochańczyka, ja oczywiście otrzymując od niego te wszystkie dokumenty, które nie są tajnymi, tylko on je upublicznił napisałem interpelację do Pana Prezydenta w tej sprawie i spodziewam się, ponieważ już 7 dni minęło, a w trybie 14 dni my otrzymujemy odpowiedź, to ja będę oczekiwał też od pana Prezydenta i też od Wydziału Środowiska, żeby w tej interpelacji znalazły się wszystkie odpowiedzi na te pytania, które ja zadałem. Za tydzień otrzymam odpowiedź i jeżeli są takie intencje, tutaj pana, jako właściciela, no to pragnę wierzyć, że pan chce się przyczynić nie do degradacji, tylko powiedzmy sobie do rewitalizacji. Ale, jak mówię oczekuję odpowiedzi od Pana Prezydenta, czy zostały wszystkie formalno-prawne formalności załatwione i jakiego typu to jest zjawisko? Pan twierdzi, że tam nie ma inwestycji, prawda?

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku
Inwestycji nie ma.

Radny Jacek Teodorczyk, członek Komisji

No, więc właśnie. Ja się spodziewam, że w tej odpowiedzi Pana Prezydenta, bo na pewno Pan Maciej Lorek też będzie uczestniczył w przygotowywaniu tej odpowiedzi Pana Prezydenta dla mnie i będą te wszystkie odpowiedzi, które nam wyjaśnią te wszystkie sprawy.

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Rzeczywiście złożyliśmy wniosek o pozwolenie na budowę, ale dotyczy on tych budynków. Wniosek został złożony jakieś dwa tygodnie temu, ale wcześniej uzyskaliśmy pozytywną zgodę Konserwatora Zabytków, to jest jedyna budowa, jaką tam będę prowadzić. Natomiast, jeśli jest potrzebna zgoda na budowę łąki wielokwiatowej, to rzeczywiście takiego wniosku nie złożyłem, ok. poniosę konsekwencje.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan redaktor Koprowski.

Pan Krzysztof Koprowski, Trójmiasto. PL

Jaka jest przyszłość tego terenu, no, bo nie wierzę, że ta łąka wielokwiatowa, czy te wszystkie prace ziemne, no mają być zrównoważone przez kilka pokoi dla niepełnosprawnych?

Pan Roman Rojek, właściciel przy ul. Bytowskiej 5 w Gdańsku

Zawsze będzie przynosiło straty.

Pan Krzysztof Koprowski, Trójmiasto. PL

No właśnie. Jakie ma pan plany tam, ile tego ma być, czy jakiś nowy budynek, nowe budynki będą budowane?

Przewodniczący Adam Nieroda

Ale dajmy panu odpowiedzieć. Bardzo proszę.

Pan Krzysztof Koprowski, Trójmiasto. PL

Wiem, że to może wyjątkowe, że gość coś kupuje, a potem odbudowuje i nawet liczy się z tym, jaką to przyniesie stratę. Nie wiem jak mam państwa przekonać. Ja wybudowałem w Sopocie hospicjum i przekazałem je miastu.

Pan Krzysztof Koprowski, Trójmiasto. PL

Pan określi, czy jeden budynek, jeden dwór, czy kilka?

Pan Krzysztof Koprowski, Trójmiasto. PL

Jest żółty, jest niebieski, i jest zielony i jest stodoła. I jeżeli dostaniemy zgodę na stodołę, to w stodole będzie pięć mieszkań, więc domów będzie cztery. W Żółtym będzie jeden, w niebieskim będzie jeden a w zielonym będzie cztery. Nic nowego tam nie stanie, bo nie wolno tam postawić.

Przewodniczący Adam Nieroda

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo. W tej chwili czekamy na dokładne wyniki badań, czy to są odpady, czy nie są to odpady. Także czekamy na decyzje innych organów. Co do skargi, którą pan na dyrektora Lorka, tutaj trudno nam wchodzić, bo to jest skarga złożona do jego przełożonego, czyli do Pana Prezydenta. I to już decyzja Pana Prezydenta, co z tą skargą zrobi, jak ją rozpatrzy. Bardzo proszę o przekazywanie informacji na ten temat. Jeżeli coś nowego się wydarzy, to oczywiście państwa serdecznie zaprosimy. W takim razie dziękuję bardzo. Ten punkt obrad Komisji zamykam.

PUNKT -6

Sprawy wniesione, wolne wnioski, korespondencja.

Przewodniczący Adam Nieroda

Dziękuję bardzo. Nie ma spraw ze strony członków Komisji. Informuję państwa, że najbliższe posiedzenie będzie 23 kwietnia o godz. 17.00. Będzie to wspólne posiedzenie z innymi stałymi Komisjami Rady na temat Programu Operacyjnego Przestrzeń Publiczna w ramach Strategii Gdańsk 2030 Plus.

Dziękuję bardzo za czynny udział w posiedzeniu Komisji. Porządek obrad został wyczerpany, zamykam posiedzenie Komisji. Na tym posiedzenie zostało zakończone - godz. 17:30.

*Przewodniczący
Komisji Zrównoważonego Rozwoju RMG*

Adam Nieroda

Protokół sporządziła:

Elżbieta Wajs-Deyck
Pracownik Biura Rady Miasta Gdańska

STRATEGICZNY PROGRAM TRANSPORTOWY

Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku

AKTUALIZACJA

- PROJEKT -



GDAŃSK, KWIECIEŃ 2015r.

SPIS TREŚCI

1.	Cel i zakres opracowania	2
2.	Uwarunkowania stanu istniejącego oraz zmiany w strukturze przestrzennej i demograficznej dzielnicy Południe.....	4
2.1	Demografia.....	4
2.2	Struktura wieku ludności.....	6
2.3	Mieszkalnictwo	7
2.4	Poziom wykształcenia	11
2.5	Miejsca pracy	12
2.6	Podmioty gospodarcze	15
2.7	Bezrobotni.....	15
2.8	Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe	16
2.9	Wyposażenie w usługi oświaty	17
2.10	Charakterystyka istniejącego systemu transportowego dzielnicy Południe	19
3.	Strategiczny Program Transportowy w odniesieniu do dokumentów strategicznych	22
4.	Kierunki rozwoju dzielnicy Południe	24
4.1	Planowany system transportowy dzielnicy Południe.....	24
5.	Analiza SWOT	27
6.	Założenia do analizy Strategicznego Programu TRANSPORTOWEGO	29
6.1	Przyjęta metodologia	29
6.2	Uwarunkowania systemu transportowego.....	30
6.3	Wariantowane elementy systemu	31
6.4	Kryteria wyboru.....	33
7.	Analiza kolejności realizacji	34
8.	Finansowanie.....	37
8.1	Rozbudowa układu drogowo-tramwajowego	37
8.2	Materiały źródłowe	38
8.3	Poszczególne elementy układu – koszty szacunkowe.....	38
9.	PODSUMOWANIE	39
10.	Spis tabel	41
11.	Spis rysunków	42
12.	Załącznik 1 Podsumowanie procesu rozpatrywania i uwzględniania wniosków	43

1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Uchwalony w 2011 roku Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku ustalał zasady realizacji układu drogowego dla północnej części dzielnicy. Z uwagi na nieustannie postępujące zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym tego rejonu miasta dokument ten, już w swoich założeniach, zakładał potrzebę aktualizacji po kilku latach. Nowe uwarunkowania związane z wydatkowaniem środków unijnych w perspektywie 2014 – 2020 potwierdziły konieczność uwzględnienia w nowym programie elementów transportu zbiorowego.

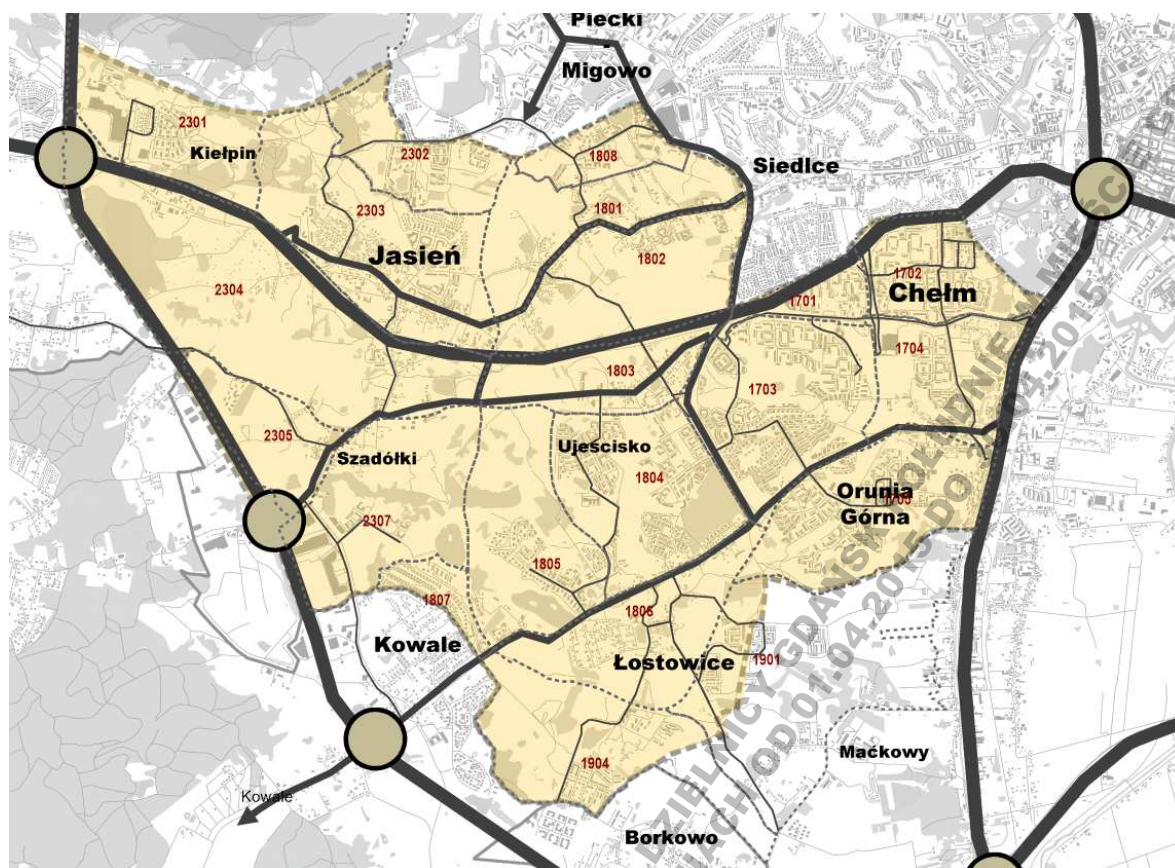
Przygotowanie programu działań inwestycyjnych w zakresie transportu jest warunkiem racjonalizacji i przyspieszenia wstępnych, żmudnych i długotrwałych etapów programowania inwestycji, a więc i usprawnienia przyszłych prac realizacyjnych. Stwarza też warunki do dobrego wykorzystania środków unijnych.

Celem sporządzenia programu jest ustalenie strategicznych zasad realizacji układu transportowego w dynamicznie rozwijającej się dzielnicy Gdańsk – Południe, zmierzających do zbudowania sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu. Wybór działań inwestycyjnych w zakresie programu ma prowadzić do zrównoważenia procesu rozwoju systemu transportowego drogą:

- optymalizacji uzyskiwanych efektów ruchowych i funkcjonalnych w kolejnych etapach rozwojowych w korelacji z przewidywanymi środkami finansowymi możliwymi do przeznaczenia na ten cel,
- ograniczania środowiskowych skutków realizacji inwestycji,
- zapewnienia udziału społeczności lokalnej w opiniowaniu programu.

Zasięg terytorialny programu to północna część dzielnicy urbanistycznej Południe, w największym stopniu zainwestowana i podlegająca najintensywniejszym procesom przyrostu zasobów mieszkaniowych. Obszar ten jest ograniczony od wschodu ul. Trakt św. Wojciecha, od północy Al. Armii Krajowej z wyłączeniem Biskupiej Górki, następnie ul. Nowolipie i Rakoczego do Sądu Rejonowego włącznie, dalej podnóżem skarpy na Morenie i ul. Myśliwską, następnie zachodnią granicą osiedli przy ul. Zacnej i Szczodrej oraz linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, od zachodu Obwodnicą Zachodnią Trójmiasta i granicą miasta Gdańska do zabudowań wsi Kowale, od południa granicą miasta, a dalej linią prowadzącą na południe od osiedla Kolorowe i dalej doliną Potoku Oruńskiego do ul. Trakt św. Wojciecha (Rys. 1).

W skład obszaru opracowania wchodzi następujące jednostki urbanistyczne: Chełm, Zakoniczyn – Łostowice, Jasień – Szadółki bez fragmentu na północ od linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do Kokoszek oraz bez terenów po zachodniej stronie Obwodnicy Zachodniej, a także północno-zachodnia część jednostki Maćkowy.



Rys. 1 Obszar opracowania (Źródło: opracowanie własne)

W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska teren opracowania zdefiniowany jest następującymi rejonami komunikacyjnymi: 1701, 1702, 1703, 1704, 1705, 1801, 1802, 1803, 1804, 1805, 1806, 1807, 1808, 2302, 2303, 2304, 2305, 2307 oraz część rejonów 1901, 1904, 2301 i 2306. Zakres czasowy programu obejmuje 6 lat, od początku 2015 r. do końca 2020 r.

Większość wymienionych w opracowaniu inwestycji zostało ujęte w Bazie Priorytetów Inwestycyjnych Miasta Gdańska. Całkowity, szacunkowy koszt wszystkich inwestycji wymienionych w Programie to 2 754 mln zł. Realizacja poszczególnych odcinków zależy od dostępności środków finansowych w budżecie Gminy oraz od dofinansowania uzyskanego ze środków unijnych. Strategicznymi elementami transportowymi analizowanymi w Programie są planowane ulice główne, zbiorcze i ważniejsze lokalne o znaczeniu układowym wraz z infrastrukturą dla transportu zbiorowego tramwajowego i autobusowego, a także rowerowego. Elementy te zdefiniowane zostały w dokumentach planistycznych i/lub administracyjnych: między innymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (Uchwała nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2007 r.) i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Analiza nie obejmuje ulic dojazdowych i lokalnych, bezpośrednio obsługujących tereny inwestycyjne. Metodologia prac uwzględnia optymalizację uzyskiwanych efektów ruchowych i funkcjonalnych oraz koszty inwestycji. Wskazane zostaną środki ograniczające środowiskowe skutki realizacji.

2. UWARUNKOWANIA STANU ISTNIEJĄCEGO ORAZ ZMIANY W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ I DEMOGRAFICZNEJ DZIELNICY POŁUDNIE

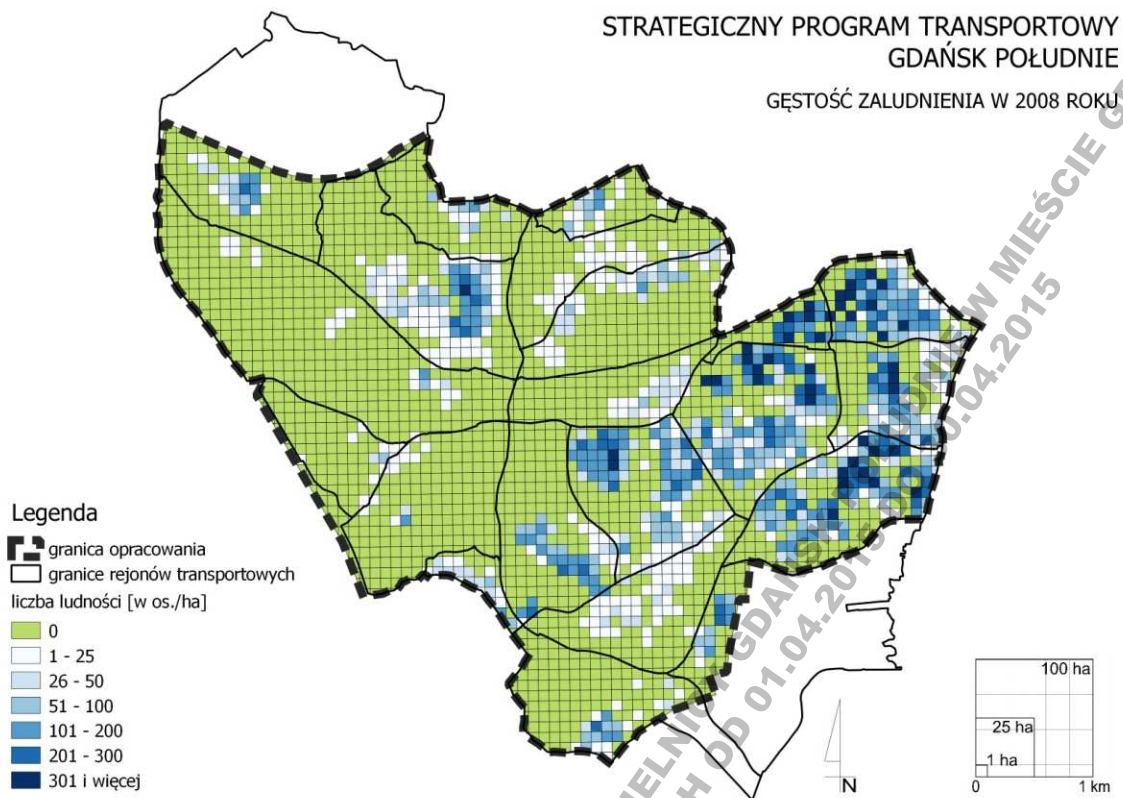
2.1 Demografia

Obszar opracowania zamieszkiwało na koniec 2014 roku 91,1 tys. osób (95,8% ludności całej dzielnicy). Najwięcej ludności zamieszkuje jednostkę Chełm – 47,4 tys. Drugą pod względem liczby mieszkańców jest jednostka Zakonieczyn-Łostowice - ok. 23 tys. osób (Tabl.1).

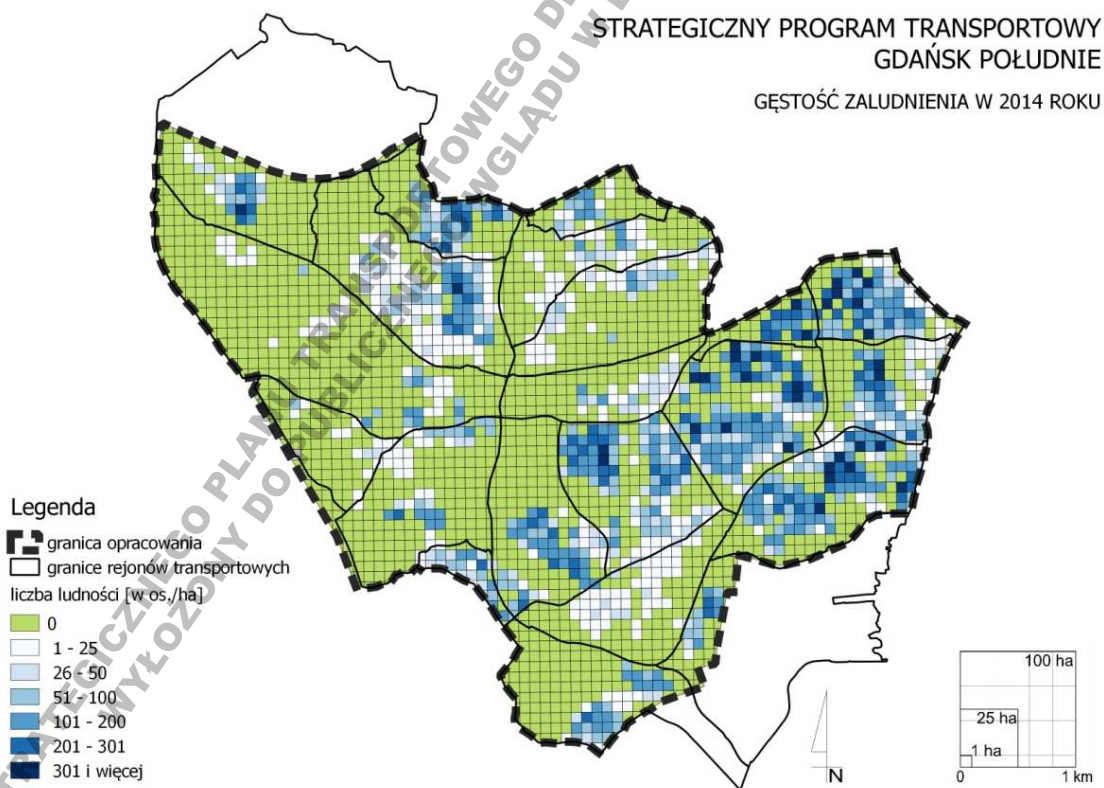
W przeciągu ostatnich 6 lat liczba ludności w dzielnicy Południe wzrosła o 26%. Jest to kontynuacja trendu rozwojowego dzielnicy. W latach 2004 – 2008 wzrost ten wynosił 21%, czyli dynamika wzrostu liczby ludności zwiększyła się o dalsze 5%. Największy, ponad dwukrotny wzrost liczby ludności, zanotowano w jednostce Jasień – Szadółki, ok. 80% większy niż w latach 2004 – 2008. Drugą pod względem przyrostu jest jednostka Maćkowy, w której od 2008 roku przybyło ok. 90% zameldowanych mieszkańców. Najmniejszy 5% przyrost zanotowano w jednostce Chełm. W porównaniu z rokiem 2004, zauważalna jest tu jednak stała tendencja spadkowa. Podobnie w jednostce Zakonieczyn – Łostowice, gdzie przyrost ludności w porównaniu z rokiem 2004 – 2008, zmalał o 8%. Na rysunku 2 i 3 zilustrowano wzrost gęstości zaludnienia (w osobach na 1 ha) w 2014r. w porównaniu z rokiem 2008. Zgodnie z najbardziej aktualnymi danymi programowymi (z kwietnia 2014 r.) przygotowywanymi dla potrzeb programu VISUM, na obszarze dzielnicy Południe prognozuje się dalszy wzrost liczby ludności. Szacuje się, że w stanie zdeterminowanym liczba ludności wyniesie ok. 104,1 tys. osób, w stanie perspektywicznym 123,4 tys. osób, natomiast w stanie wypełnienia struktur będzie to wielkość ok. 140,2 tys. osób. Zatem prognozuje się, że do okresu wypełnienia struktur, liczba ludności w dzielnicy Południe zwiększy się prawie o 53% w porównaniu ze stanem istniejącym. Wówczas udział mieszkańców dzielnicy Południe będzie stanowił 32,3% mieszkańców Gdańska.

Tabl. 1 Liczba ludności zameldowanej w rejonach komunikacyjnych w jedn. Gdańsk Południe (Źródło: opracowanie własne)

Rejon komunikacyjny	2004	2008	2014	Zdeterminowany (2020)	Perspektywiczny (2030)	Wypełnienia struktur (2040)
GDAŃSK - ogółem	439847	448354	440361	456298	446970	433530
POŁUDNIE	62722	75382	95081	104119	123437	140153
Chełm	41519	45459	47375	40280	33843	28678
Zakonieczyn Łostowice	11967	17100	23022	26700	35741	37831
Maćkowy	2075	3989	7611	10835	18414	30634
Św. Wojciech	933	956	946	1149	1368	1462
Jasień Szadółki	6228	7878	16127	25155	34070	41548



Rys. 2 Rozkład przestrzenny gęstości zaludnienia w dzielnicy urbanistycznej Południe, rok 2008 (Źródło: opracowanie własne)



Rys. 3 Rozkład przestrzenny gęstości zaludnienia w dzielnicy urbanistycznej Południe, rok 2014 (Źródło: opracowanie własne)

2.2 Struktura wieku ludności

Struktura wieku ludności w dzielnicy Południe jest młodsza od średniej struktury wieku w Gdańsku. Grupa osób w wieku przedprodukcyjnym ma udział wyższy o 6 punktów procentowych, natomiast grupa produkcyjna o 4.6 punktów procentowych. Obszar opracowania to tereny rozwojowe miasta, w związku z tym tkanka społeczna jest na tym obszarze młodsza (Tabl. 2).

Tabl. 2 Struktura wieku mieszkańców na koniec roku 2013 (Źródło: Opracowanie własne)

Grupa wieku	Obszar opracowania	Gdańsk
przedprodukcyjny	22.6	16.6
produkcyjny	65.5	60.9
poprodukcyjny	11.9	22.5

Najmłodszą jednostką urbanistyczną w dzielnicy Południe są Maćkowy. Jednostka ta charakteryzuje się najwyższym udziałem mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym - 29% (średnia dla Gdańska 16,6%). Najwyższy udział grupy produkcyjnej odnotowała jednostka Jasień Szadółki – 66.8% (średnia dla Gdańska 60.9%) (Tabl. 3). Z kolei najwięcej mieszkańców w wieku poprodukcyjnym jest w jednostce Św. Wojciech 17.1% i Chełm 16.1%,

Tabl. 3 Struktura wieku mieszkańców w jednostkach urbanistycznych na koniec roku 2013. (Źródło: Opracowanie Własne)

Grupa wieku	Struktura wieku (%)		
	przedprodukcyjna	produkcyjna	poprodukcyjna
Chełm	18.8	65.1	16.1
Zakoniczyn Łostowice	26.6	65.7	7.7
Maćkowy	29.0	65.7	5.3
Św. Wojciech	16.5	66.4	17.1
Jasień Szadółki	26.2	66.8	7.0

Dzielnica Południe od lat charakteryzuje się najmłodszą strukturą wieku w Gdańsku. W stosunku do 2008 r. udział grupy przedprodukcyjnej wzrósł o 1,4% ale w tym samym czasie wzrósł udział grupy poprodukcyjnej – o 2,7%. Największy wzrost grupy przedprodukcyjnej odnotowano w jednostce Maćkowy (o 2,6%), natomiast grupy poprodukcyjnej w jednostce Chełm (o 5,1%). Generalnie w całej dzielnicy Południe odnotowano spadek grupy produkcyjnej w porównaniu z rokiem 2008, z czego największy w jednostce Chełm o 5,7 %.

2.3 Mieszkalnictwo

W dzielnicy Południe, wg stanu na koniec 2013 r., znajdowało się 22,2% wszystkich mieszkań w Gdańsku. Prawie 91% to mieszkania w budynkach wielorodzinnych. Średnie mieszkanie w dzielnicy jest nieco mniejsze niż przeciętne w Gdańsku. Największe średnie mieszkania występują w Św. Wojciechu (123.5 m²), gdzie 70% mieszkań to zabudowa jedno i dwurodzinna. Najmniejsze średnie mieszkania występują na Chełmie (51,7 m²), gdzie jest największy w dzielnicy udział mieszkań w zabudowie wielorodzinnej (94,9%).

Tabl. 4 Mieszkania w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r.
(Źródło: Opracowanie własne)

Wyszczególnienie	Liczba mieszkań				Struktura liczby mieszkań			
	ogółem	MW	MDM	MN	ogółem	MW	MDM	MN
GDAŃSK - ogółem	203097	174924	6580	21593	100	86.1	3.2	10.6
POŁUDNIE	45206	41065	668	3473	100	90.8	1.5	7.7
Chełm	21047	19976	277	794	100	94.9	1.3	3.8
Zakoniczyn Łostowice	11357	9861	190	1306	100	86.8	1.7	11.5
Maćkowy	3599	3193	74	332	100	88.7	2.1	9.2
Św. Wojciech	348	41	62	245	100	11.6	17.9	70.5
Jasień Szadółki	8855	7994	65	795	100	90.3	0.7	9.0

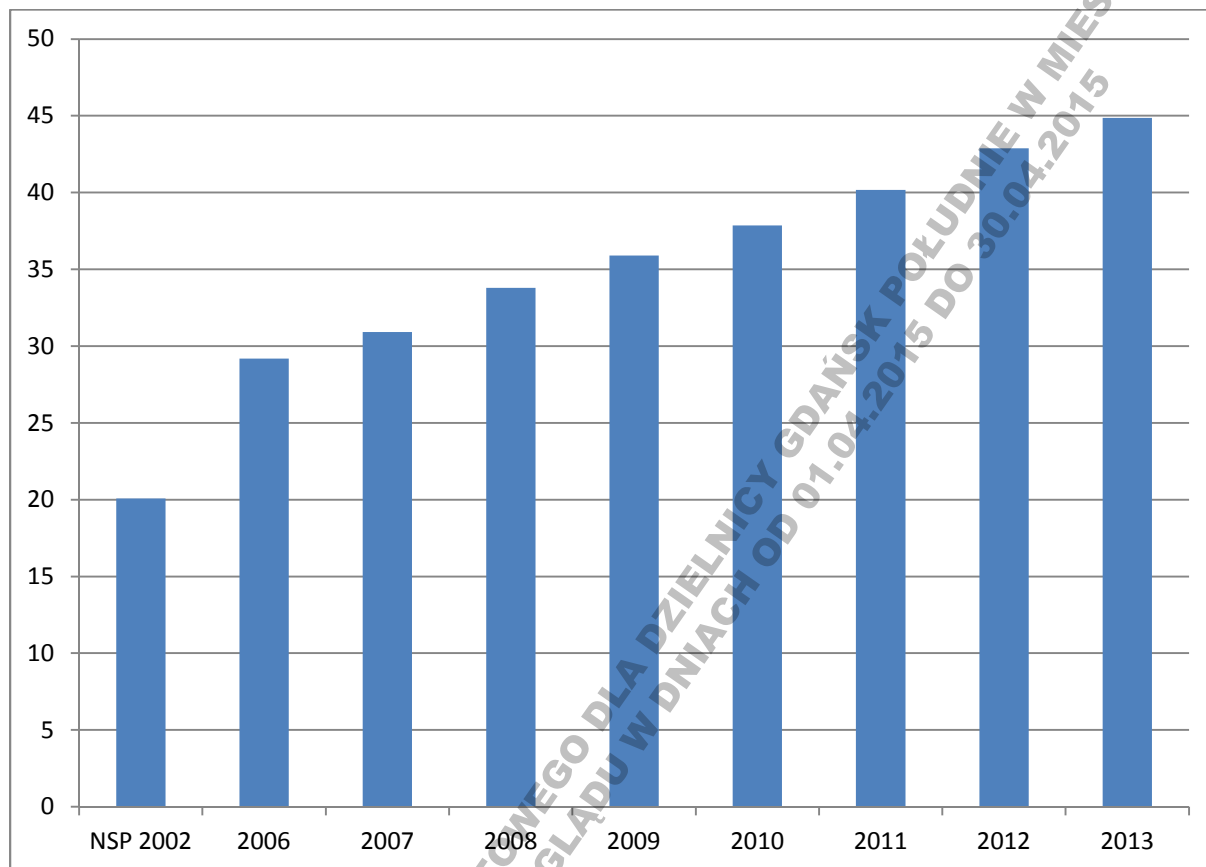
Tabl. 5 Mieszkania w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r.
(Źródło: Opracowanie własne)

Wyszczególnienie	Powierzchnia użytkowa mieszkań				Pow. użytkowa / mieszkanie
	ogółem	MW	MDM	MN	ogółem
GDAŃSK - ogółem	12102547	8847976	431578	2822993	59,5
POŁUDNIE	2622184	2091192	49118	481874	58.0
Chełm	1088683	970397	19199	99086	51.7
Zakoniczyn Łostowice	695418	509933	15087	170397	61.2
Maćkowy	225647	168696	5828	51123	62.7
Św. Wojciech	43032	2050	3671	37311	123.5
Jasień Szadółki	569404	440114	5332	123958	64.3

Od 2008 roku w czterech jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe (Jasień-Szadółki, Zakoniczyn - Łostowice, Maćkowy i Chełm) wybudowano ok. 11 tys. mieszkań, czyli o ok. 2,7 tys. mniej niż w ciągu poprzednich sześciu lat (uważanych wówczas za szczytowy

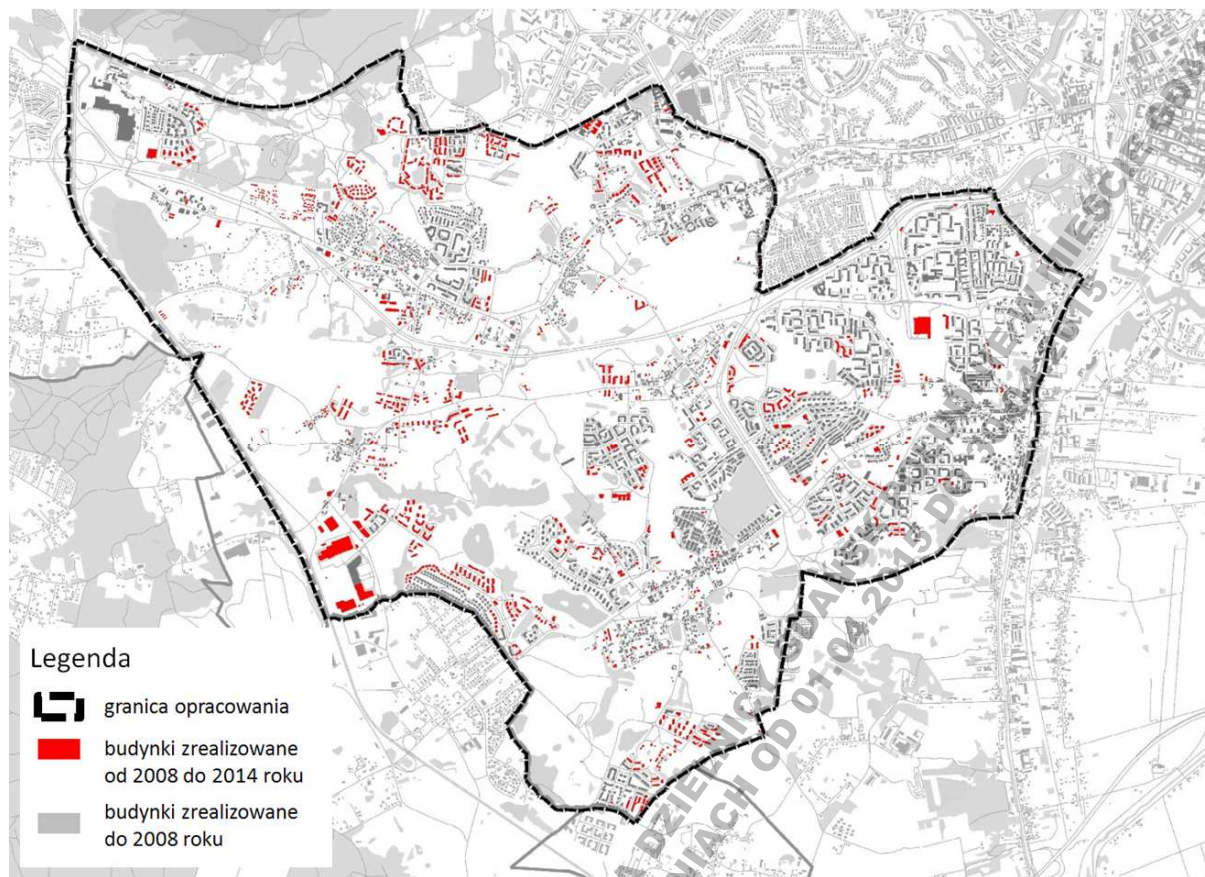
okres rozwoju budownictwa mieszkaniowego). W kontekście całego miasta, stanowi to 54% wszystkich nowych mieszkań w Gdańsku.

Na rysunku 4 przedstawiono przyrost liczby mieszkań w dzielnicy urbanistycznej południe w latach 2002 – 2013.



Rys. 4 Liczba mieszkań na terenie opracowania w latach 2002 – 2013 [tys.] (Źródło: opracowanie własne)

Duży wpływ na ostateczną liczbę i wielkość zrealizowanych nowych mieszkań miało uruchomienie programów rządowych, które wzmocniły tendencje realizacji przez deweloperów niewielkich mieszkań w zabudowie wielorodzinnej. Zapotrzebowanie rynku na mały metraż mieszkań podtrzymało trend wzrostu silnie dominującego udziału zabudowy wielorodzinnej (z 89% w poprzednim okresie do 90,8% w obecnym) względem zabudowy o niskiej intensywności. W dalszym ciągu spada udział procentowy zabudowy jednorodzinnej (od 1 do 2 mieszkań) z 9,6% do 7,7% i postępuje marginalizacja udziału małych domów mieszkalnych. Nie jest to zjawisko korzystne i świadczy o dążeniu deweloperów do uzyskiwania z zakupionych terenów jak największego zysku poprzez maksymalizację powierzchni użytkowej mieszkań tzw. PUM-ów oraz, z drugiej strony, unaocznia kontynuację procesów suburbanizacyjnych i lokowania zabudowy jednorodzinnej na konkurencyjnych terenach gmin sąsiednich. Na rysunku 5 pokazano rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej w podziale na tę zrealizowaną do roku 2008 oraz w latach 2008 – 2014.



Rys. 5 Rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej w obszarze opracowania (Źródło: opracowanie własne)

Jasień - Szadółki

W latach 2008 - 2013 najprężniej rozwijającą się jednostką był Jasień - Szadółki, w której powstało ponad 43% mieszkań dzielnicy Południe. Jest to wyraźny wzrost (o 28%) liczby mieszkań względem lat 2002 – 2008, kiedy powstało 15 % mieszkań dzielnicy Południe. W przeciągu sześciu lat w jednostce Jasień – Szadółki nastąpił niewielki wzrost zabudowy wielorodzinnej o 10 % i znaczny spadek zabudowy jednorodzinnej aż o 77%. Największą koncentrację nowej tkanki mieszkaniowej stanowią tu osiedla wybudowane w rejonie ulicy Jabłoniowej (m. in. Robyg – Lawendowe Wzgórze, Murapol, Domesta – osiedle Leszczynowe) oraz w mniejszym stopniu w rejonie ulic: Guderskiego (Polnord – Dwa Potoki), Stężyckiej, Gabrysiak, Życzliwej, Potęgowskiej, Leszczynowej, Morelowej, Goska a także kontynuacja wcześniejszej zabudowy w rejonie ulicy Myśliwskiej (realizowane przez różnych developerów osiedla M-Alfa, Królewskie Wzgórze, Myśliwski Stok, Myśliwskie Wzgórze i Klimaty) oraz w rejonie ulic: Przytulna, Sympatyczna, Taneczna. Należy zauważyć, że budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wraz z przystankami PKM Kiełpiniek i Jasień zapoczątkowała wzrost zainteresowania deweloperów tym obszarem miasta przejawiający się składaniem wniosków o zmianę planów miejscowych zmierzających do intensyfikacji zabudowy.

Zakoniczyn - Łostowice

W ostatnich latach nieznacznie zmniejszyło się inwestowanie w budownictwo wielorodzinne w jednostce Zakoniczyn - Łostowice (o ok. 9% w porównaniu z latami 2002 - 2008). Największe osiedla powstały tu w rejonie ulicy Hausbrandta (Słoneczna Morena – Robyg i Myśliwska Park – Gant 55), ulic Guderskiego i Jaworzniaków (m. in. osiedla: Nad Jarem – Investing oraz Miłe Domy i Audiopolis - Ekolan), a także przy ulicy Warszawskiej (osiedle Słoneczne Wzgórze). W jednostce tej stale utrzymuje się największy procent zabudowy jednorodzinnej w dzielnicy Południe i jest ona drugą jednostką co do wielkości koncentracji zabudowy wielorodzinnej.

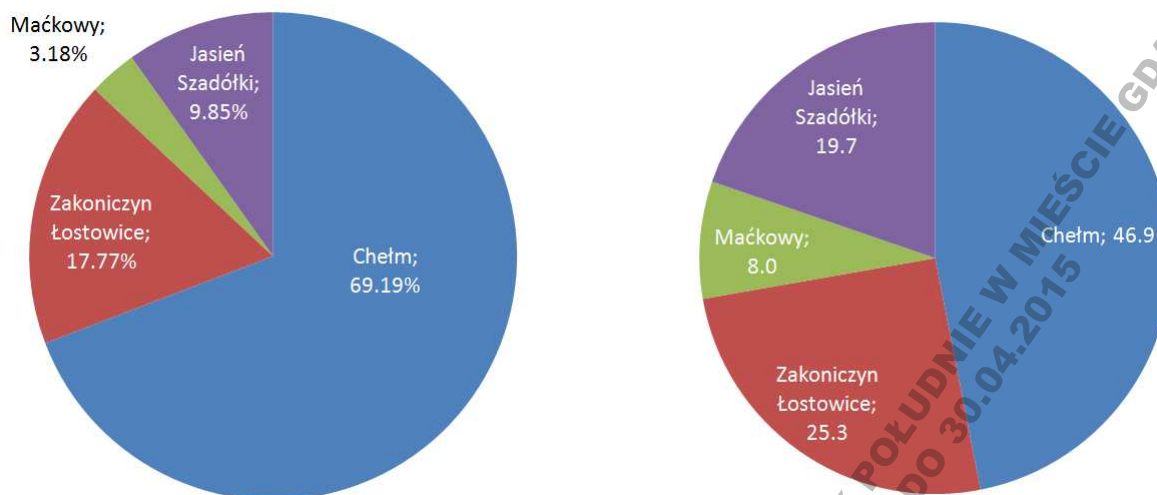
Chełm

W jednostce Chełm, w ciągu ostatnich pięciu lat, można zaobserwować wyraźny, prawie trzykrotny spadek ilości wybudowanych mieszkań względem lat 2002 - 2008, co może świadczyć o zaawansowanym wypełnianiu się struktur mieszkaniowych tej dzielnicy. Nadal jednak zlokalizowane jest tu ponad 46% liczby mieszkań całej dzielnicy Południe, z czego niespełna 50% zabudowy wielorodzinnej dzielnicy Południe. Przyrosty nowej substancji mieszkowej tworzą tu głównie budynki uzupełniające istniejącą strukturę. Znaczniejsze inwestycje stanowią wśród nich rozbudowa osiedla Piastów (PB Górski) przy ulicy Nieborowskiej oraz osiedla Pogodne (Ekolan) przy ulicy Królowej Bony.

Maćkowy

Można odnotować również niekorzystną i stale rosnącą tendencję wzrostową budownictwa mieszkaniowego w położonej peryferyjnie jednostce Maćkowy. Świadczy to o wzroście zainteresowania deweloperów najtańszymi, ale też najslabiej zaopatrzonymi w infrastrukturę techniczną i społeczną terenami. Najwięcej mieszkań powstało tu w ramach realizowanych przez różnych deweloperów osiedlach mieszkaniowych w rejonie ulicy Podleckiego (m.in. Habenda, Świerkowe, Krokusowe, Chabrowe) oraz na osiedlu Południowym wybudowanym przez Ekolan przy ulicy Czerskiej. W ostatnich czterech latach liczba oddanych do użytku mieszkań w jednostce Maćkowy jest porównywalna z liczbą mieszkań wybudowanych w całej dzielnicy Zachód, gdzie w latach 2008 - 2013 zrealizowało się około 15% zabudowy wielorodzinnej na górnym tarasie.

Na rysunku 6 zilustrowano obecny udział liczby mieszkań w poszczególnych jednostkach w porównaniu z rokiem 2008.

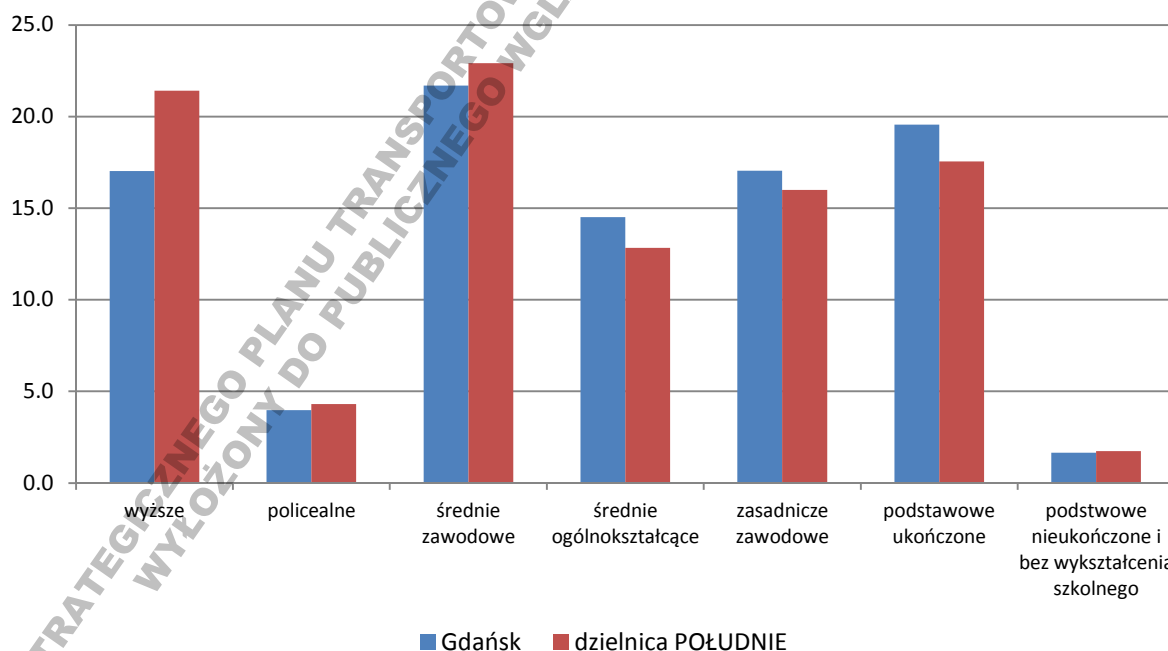


Rys. 6 Udział liczby mieszkań w jednostkach na obszarze opracowania w 2002 r. (po lewej) oraz 2013 r. (po prawej) (Źródło: Opracowanie własne)

2.4 Poziom wykształcenia

W dzielnicy Południe, zgodnie ze spisem powszechnym z 2002r., poziom wykształcenia mieszkańców różnił się pod kątem struktury wykształcenia od średniej dla Gdańska. Zauważalny był większy udział osób z wykształceniem wyższym, oraz niższy udział osób z wykształceniem średnim ogólnokształcącym, zasadniczym zawodowym i podstawowym (Rys. 7).

Obecnie brak nowszych danych o wykształceniu mieszkańców Gdańska w podziale na jednostki urbanistyczne.



Rys. 7 Struktura wykształcenia mieszkańców w Gdańsku i na Południu, stan wg NSP 2002 (źródło: opracowanie własne)

2.5 Miejsca pracy

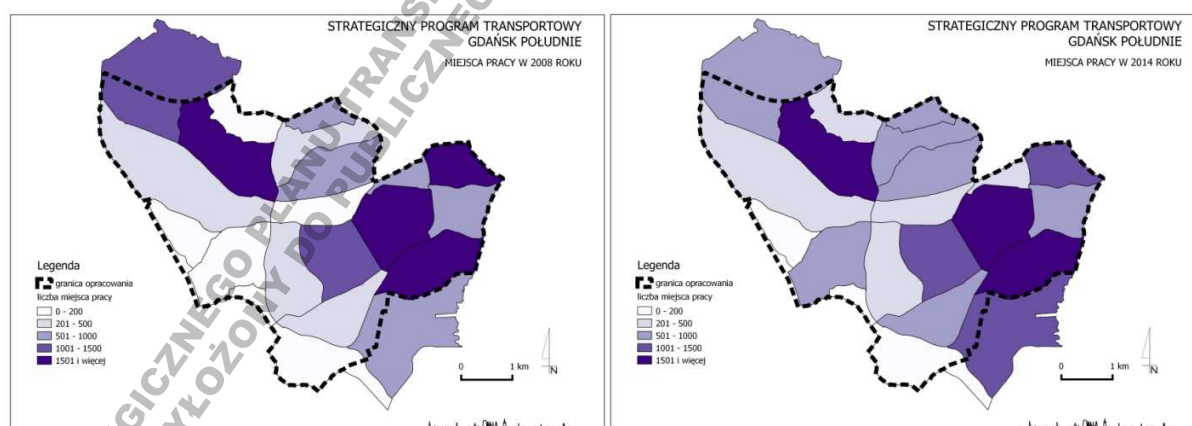
Miejsca pracy na obszarze opracowania zostały oszacowane na podstawie danych przygotowanych dla programu VISUM. W 1014r. liczba miejsc pracy w granicach opracowania w stanie istniejącym wynosi ok. 17,3 tys. miejsc pracy, z tego 13,9 tys. to miejsca pracy w usługach. W 2040r. prognozowana liczba miejsc pracy na badanym obszarze¹ ma wzrosnąć do 28,7 tys. z czego 26,1 tys. będą stanowiły miejsca pracy w usługach.

Tabl. 6 Liczba miejsc pracy na obszarze opracowania (Źródło: opracowanie własne)¹

Miejsca pracy							
ogółem				w tym w usługach			
2015r.	2020r.	2030r.	2040r.	2015r.	2020r.	2030r.	2040r.
18187	20328	26238	28778	14518	16659	23192	26115

Miejsca pracy w całej dzielnicy Południe stanowią obecnie ok. 8,8% wszystkich miejsc pracy w Gdańsku. Prognozuje się, że w stanie wypełnienia struktur (2040r.) udział ten wzrośnie do 13,3%. Obecnie na Południu liczba miejsc pracy na 1000 mieszkańców wynosi ok. 230. W Gdańsku wskaźnik ten wynosi 468. Do okresu wypełnienia struktur szacuje się, że w dzielnicy Południe wskaźnik zmaleje do 258. Natomiast w Gdańsku wskaźnik ten ma wówczas wynosić 627. Świadczy to o „sypialnianym” charakterze dzielnicy Południe.

Kolejnym znaczącym generatorem ruchu mającym wpływ na układ transportowy dzielnicy Południe są kluczowe koncentracje usług. Ruch generowany jest zarówno przez klientów jak i przez pracowników. Od 2008 roku oszacowano ok. 30 % wzrost liczby miejsc pracy w granicach opracowania (z 13,6 tys w 2008 roku do 17,3 tys. w roku 2013), z czego ok. 80 % są to miejsca pracy w usługach.



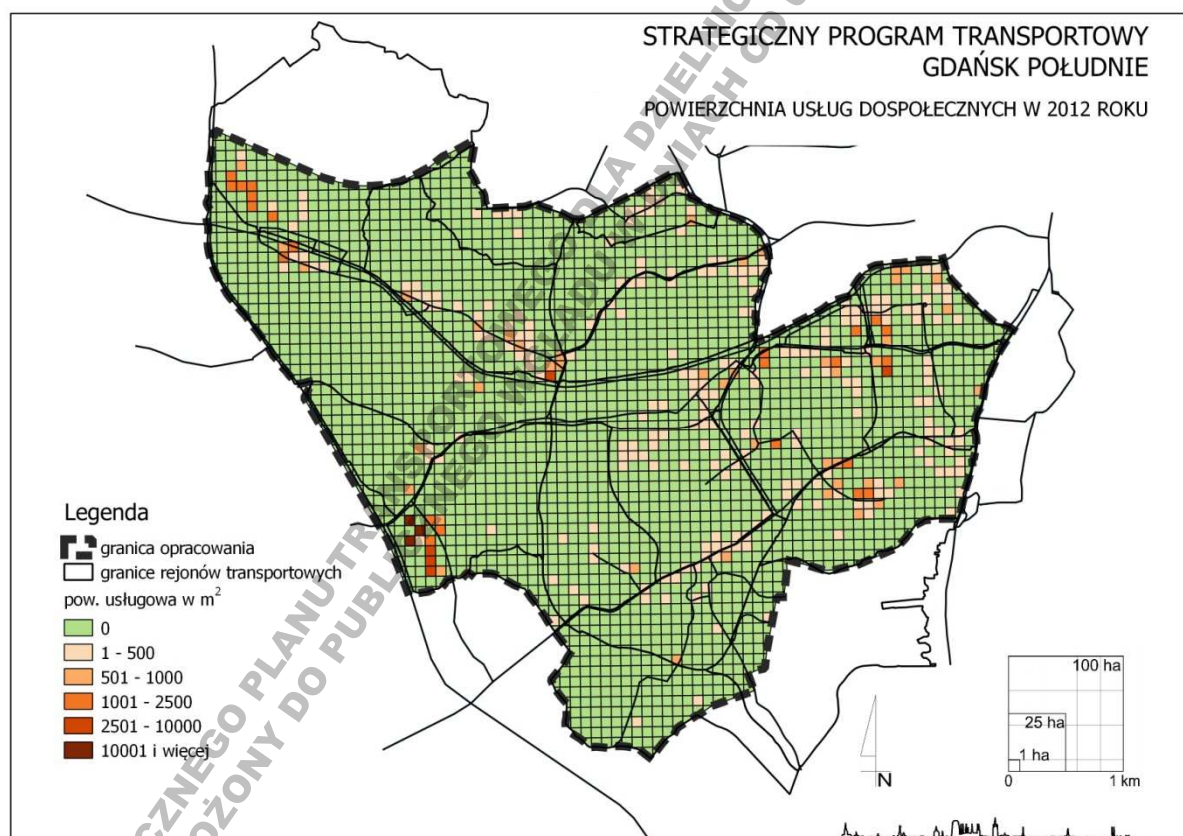
Rys. 8 Rozkład przestrzenny liczby miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych w roku 2008 i 2014 (Źródło: Opracowanie własne)

¹ Z uwzględnieniem całych rejonów komunikacyjnych o nr: 2301,1901,1904 ze względu na fakt, że prognoza liczby miejsc pracy dot. całych rejonów komunikacyjnych.

Na całym obszarze opracowania, niespełna 70 % spośród wszystkich rodzajów usług, stanowią usługi społeczne, zapewniające podstawowe potrzeby klientów z dziedziny handlu, rzemiosła i gastronomii, z czego niespełna połowa znajduje się w samych wielko powierzchniowych obiektach handlowych (WOH-ach).

W granicach opracowania, od 2008 roku, odnotowano ponad dwukrotny wzrost powierzchni sprzedażowej WOHów. W 4 wielkopowierzchniowych obiektach handlowych powstało łącznie 61 tys. m² powierzchni sprzedażowej. Z tego niespełna 68% mieści się w otwartym w 2011 roku, stale rozbudowywanym, Morskim Parku Handlowym. Zarówno Morski Park Handlowy jak i powstałe w 2010 roku Rental Park i Decathlon Kartuska zlokalizowane są w Zachodnim Paśmie Handlowo – Usługowym (ZPHU), natomiast Tesco Chełm (2008 r.) przy ulicy Cienistej na Chełmie.

W kontekście całego miasta Gdańska, w dzielnicy Południe od 2008 roku nastąpił 11% wzrost powierzchni sprzedażowej WOHów dla miasta. Wzrósł przy tym wskaźnik nasycenia powierzchnią sprzedażową zlokalizowaną w WOHach na Południu o 443 m²/1000 mieszkańców, przy wzroście o 133 m²/1000 mieszkańców dla całego Gdańska.



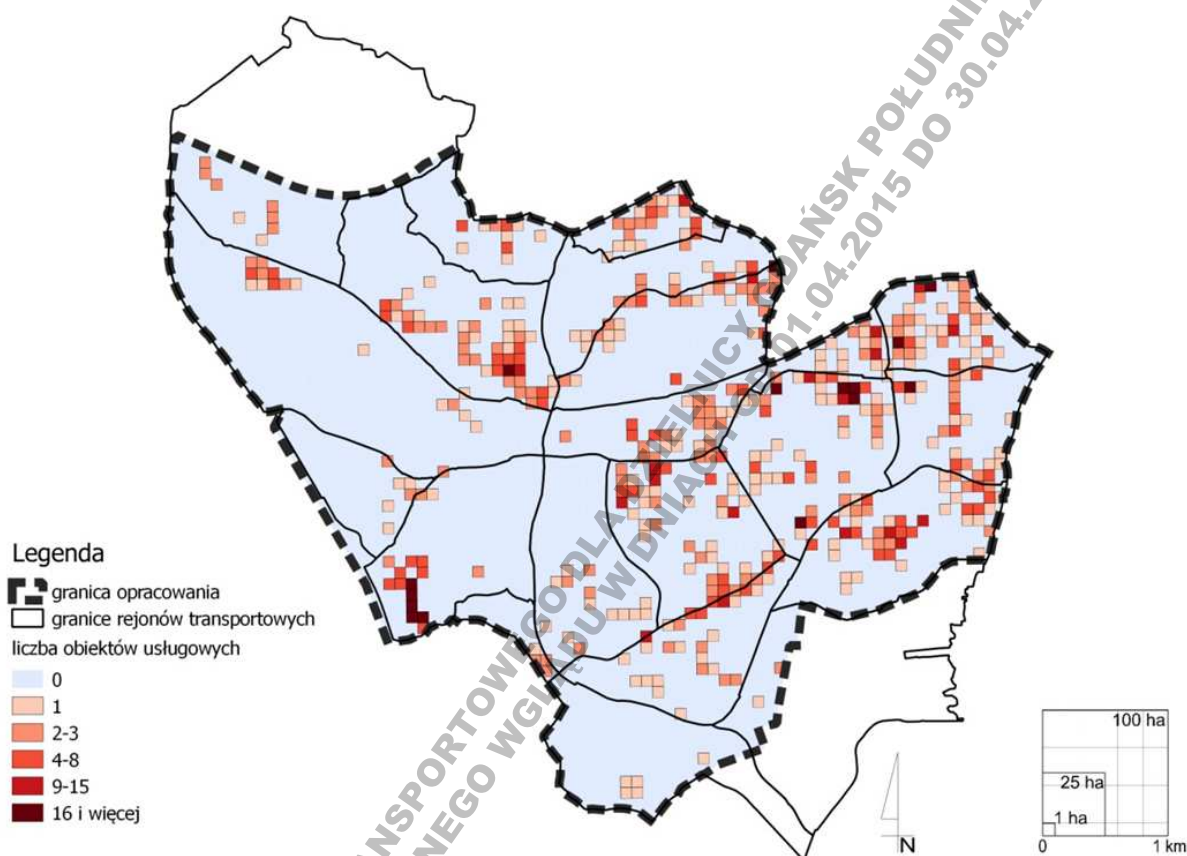
Rys. 9 Rozkład przestrzenny powierzchni usług społecznych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne)

Z projektowanych na obszarze opracowania WOHów najbliższy realizacji jest obecnie nowy obiekt handlowy na Szadółkach w rejonie ulic Jabłoniowej i Lubowidzkiej, którego realizację planuje deweloper AIG Lincoln z Warszawy. Inwestycja o wstępnej nazwie Gdańsk

Regional Centre, ma mieć docelowo 94 tys. m² powierzchni GLA. Drugiego tak wielkiego obiektu nie ma na razie w Trójmieście.

Dopuszczone do realizacji w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego są jeszcze WOHy w lokalizacjach:

- Jasień-Ujeścisko przy ul. Warszawska/Jabłoniowa – 54 tys. m² pow. sprzedaży,
- Łostowice Centrum, ul. Niepołomnicka/Wielkopolska – 20 tys. m² pow. sprzedaży, ul. Lubowidzka po zach. stronie obwodnicy – 40 tys. m² pow. sprzedaży.



Rys. 10 Rozkład przestrzenny liczby obiektów usługowych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne)

Ponad 30 % usług w dzielnicy Południe to usługi docelowe, z których największymi generatorami ruchu są obiekty edukacyjne oraz biurowe.

W dzielnicy południe od 2008 roku nastąpił znaczny, ponad trzykrotny wzrost liczby prywatnych placówek przedszkolnych, w których znalazło miejsce ponad dwukrotnie więcej dzieci. Ponadto w przeciągu tego czasu, w roku szkolnym 2008/ 2009 do użytku oddano szkołę podstawową nr 12 przy ulicy Człuchowskiej, dzięki czemu łącznie do wszystkich publicznych szkół podstawowych uczęszcza o 2,4 tys. więcej uczniów niż w roku 2008. Stałą liczbę miejsc (ok. 2,0 tys) zapewniają cztery zlokalizowane w granicach opracowania publiczne gimnazja.

W obszarze objętym opracowaniem, zarezerwowano miejsce pod realizację 4 szkół po 24 oddziały: jedna w zachodniej części Chełmu, dwie w Jasieniu – Szadółkach i jedna w

Maćkowych. Lokalizacje te są utrwalone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a kolejność ich realizacji powinna być ustalana na podstawie pilności potrzeb wynikającej z rozwoju budownictwa mieszkaniowego w poszczególnych jednostkach urbanistycznych. W pierwszej kolejności powinna powstać szkoła na Chełmie, a w stanie perspektywy w Jasieniu – Szadółkach i Maćkowych.

W dzielnicy Południe rezerwuje się, w ramach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego tereny na trzy gimnazja po 24 oddziały: w Zakoniczynie – Łostowicach, Jasieniu Szadółkach i Maćkowych.

Na obszarze opracowania nie planuje się nowych szkół średnich ani obiektów szkolnictwa wyższego, w związku z tym nie prognozuje się wzrostu liczby miejsc nauki w ww. obiektach.

Ostatnie lata okazały się przełomowe w budownictwie obiektów biurowych w dzielnicy Południe. Od 2011 roku, zrealizowano tu pierwsze trzy duże kompleksy biurowe, oferujące pracę łącznie ponad ok. 3050 osobom. Do użytku oddano pierwszy wielofunkcyjny, dwukondygnacyjny budynek „Morski Park Handlowy” w Szadółkach przy ul. Przywidzkiej 6, oferujący ok. 1,6 tys. m² powierzchni biurowej klasy B+, rozmieszczonej na drugiej kondygnacji, bezpośrednio nad powierzchniami handlowymi. Kolejny, oddany do użytku rok później budynek to kompleks biurowo-usługowy Nordika klasy "B+", przy ul. Jabłoniowej 2, (firmy Murapol), docelowo będący miejscem zatrudnienia ok. 300 osób. Jest to 5-kondygnacyjny budynek o powierzchni użytkowej 9 tys. m² w ramach której 5 tys. m² stanowią biura. Na poziomie parteru powstały lokale usługowe. Ponadto we wrześniu 2013 roku do użytku oddano dwa budynki pierwszego w dzielnicy południe parku biznesowego Euro Office Park na Jasieniu, pomiędzy ulicami Leszczynową, Kartuską i Armii Krajowej. W zespole pięciu biurowców, (realizowanych przez gdańską firmę Euro Styl) ma się znaleźć ok. 19,4 tys. m² powierzchni biurowej, które w całości zostały wynajęte jednemu najemcy – bankowi BPH. Docelowo ma to być miejsce pracy ok. 2700 osób, dla których przewidziano ok. 600 miejsc parkingowych.

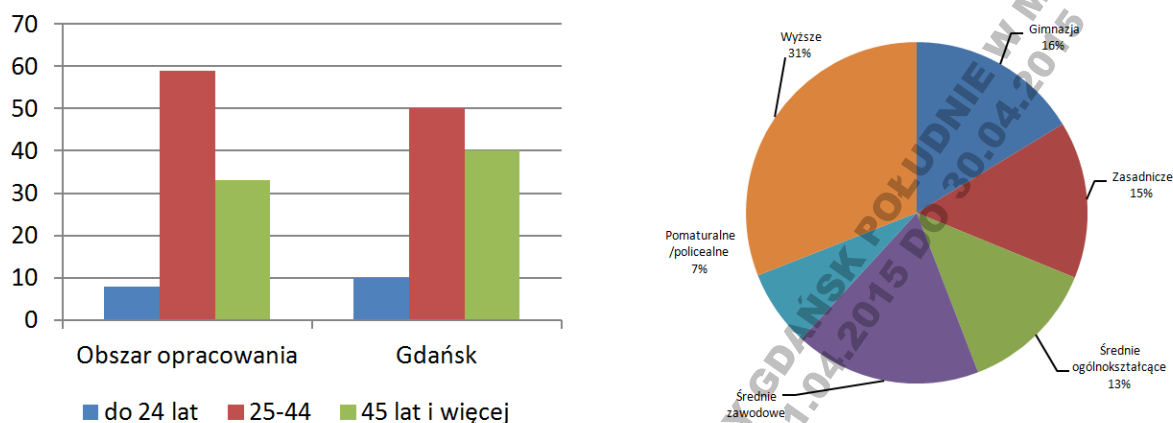
2.6 Podmioty gospodarcze

Na obszarze opracowania zlokalizowanych jest 8396 aktywnych podmiotów gospodarczych. 98,6% stanowią podmioty zatrudniające do 9 osób. Największym pod względem zatrudnienia podmiotem jest Bank BPH S.A. przy ul. Płk. Jana Pałubickiego 2, gdzie pracuje ok. 2700 osób. Dużym pracodawcą jest również Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ W Gdańsku przy ul. Piekarniczej 10 – wg rejestru ok. 250 zatrudnionych.

2.7 Bezrobotni

Na obszarze opracowania na koniec roku 2013 zarejestrowanych było 2344 osób bezrobotnych. Liczba bezrobotnych na tym obszarze od 2008 roku wzrosła prawie czterokrotnie. Związane było to z ogólnym wzrostem liczby bezrobotnych w całym mieście (w Gdańsku w 2008 roku było 5 tys. bezrobotnych, w 2013 roku 13,9 tys. bezrobotnych), ale również ze zwiększeniem liczby mieszkańców badanego terenu. Bezrobotni z obszaru

opracowania stanowili 16% ogółu bezrobotnych w Gdańsku (w roku 2008 – 12%). Ponad połowę, bo 58% stanowiły bezrobotne kobiety. Udział grupy bezrobotnych w wieku mobilnym (tj.25-44 lata) był wyższy niż średnio w Gdańsku: na obszarze opracowania 59%, w całym mieście 50%.



Rys. 11 Struktura wieku bezrobotnych w 2013 r. (po lewej) oraz Struktura wykształcenia bezrobotnych na obszarze opracowania w 2013 r. (po prawej) (Źródło: Opracowanie własne)

Aż 31% bezrobotnych z badanego obszaru legitymowało się wykształceniem wyższym (średnia dla całego Gdańska to 22%).

2.8 Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe

W granicach opracowania funkcjonuje obecnie 6 wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o łącznej powierzchni sprzedażowej 118 755 m².

Tabl. 7 Wielkopowierzchniowe Obiekty Handlowe w granicach opracowania (Źródło: Opracowanie własne)

Lp.	Obiekt	Adres	Rejon transport.	Powierzchnia sprzedażowa	Liczba miejsc parkingowych	Data otwarcia
1.	Galeria Auchan (wraz z Jysk, EuroRTVAGD, Leroy Merlin, Norauto)	Szczęśliwa 3	2301	42 200	2600	23.03.1998
2.	Decathlon Kartuska	Szczęśliwa 1	2301	3 300		19.11.2010
3.	Fashion House Outlet Centre	Przywidzka 8 80-174 Gdańsk 58 320 99 44	2307	15 500	600	26.10.2005
4.	Rental Park	Przywidzka/ Czerwińskiego	2307	3 695	200	05.11.2010
5.	Morski Park	Przywidzka	2307	41 000	1500	15.04.2011

	Handlowy					
6.	Tesco Chełm	Cienista 30 80-809 Gdańsk tel. 058 324 63 09	1704	13 060	630	02.09.2008

W dzielnicy Południe zlokalizowane jest 27% powierzchni sprzedażowej WOHów dla miasta. Wskaźnik nasycenia powierzchnią sprzedażową zlokalizowaną w WOHach wynosi dla Południa 1295 m²/1000 mieszkańców, natomiast dla całego Gdańska wskaźnik ten kształtuje się na poziomie 1013m²/1000 mieszkańców.

Tabl. 8 Liczba i powierzchnia sprzedażowa w WOH-ach, stan na koniec 2014 r. (Źródło: Opracowanie własne)

Dzielnica	Liczba WOHów	Powierzchnia sprzedażowa
<i>istniejące</i>		
Gdańsk	27	447 155
Południe	6	118 755
<i>W realizacji lub rozbudowie</i>		
Południe	1	63 000
<i>Dopuszczone w MPZP (projektowane)</i>		
Gdańsk	28	594 000
Południe	4	194 000

2.9 Wyposażenie w usługi oświaty

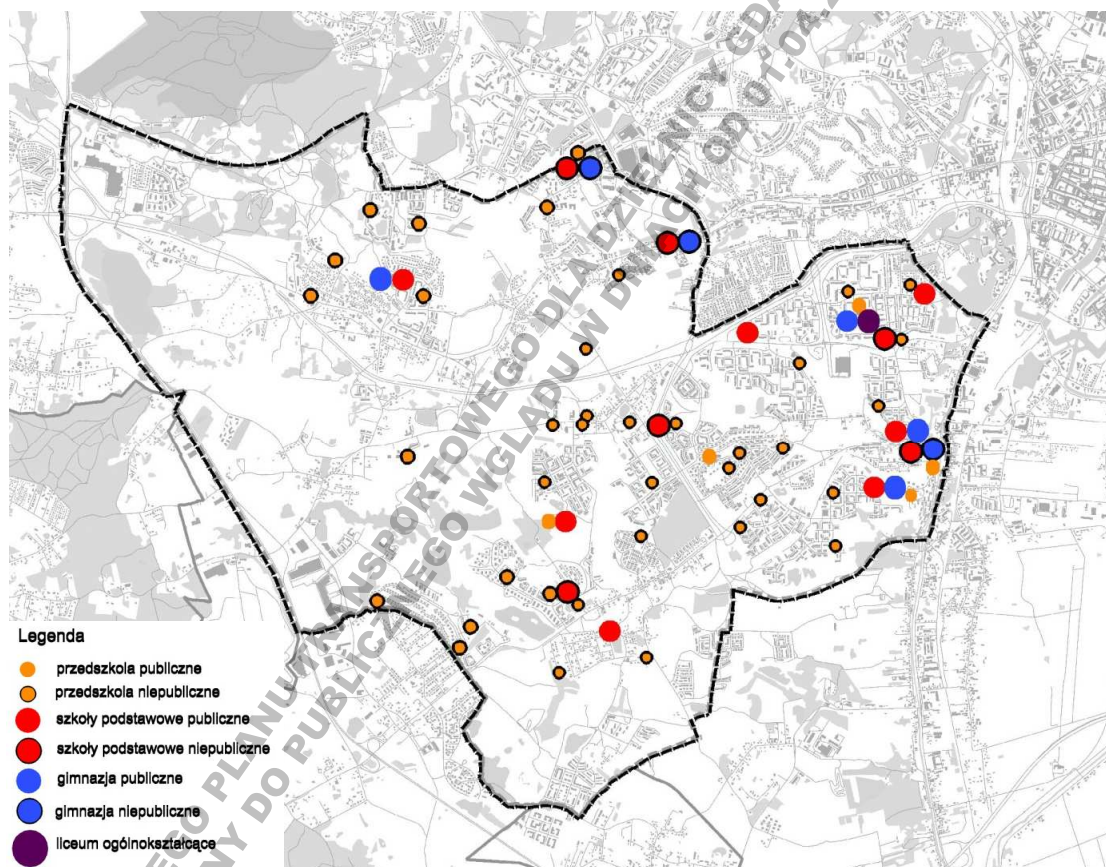
W dzielnicy Południe funkcjonuje 48 placówek przedszkolnych (w tym 44 to placówki niesamorządowe). Placówki niepubliczne zlokalizowane są na Chełmie, w Zakoniczynie Łostowicach i Jasieniu Szadółkach. Łącznie uczęszcza do nich prawie 2 tys. dzieci, w tym ponad 0,4 tys. do oddziałów „0”. W sumie we wszystkich placówkach przedszkolnych opieką objętych jest 2359 dzieci. Jest to za mało w stosunku do potrzeb – na terenie opracowania zameldowanych, wg stanu na koniec 2013 r., było 1443 dzieci w wieku 5 lat (obowiązek rocznego przygotowania przedszkolnego), 1328 dzieci w wieku 6 lat (z tego tylko połowa poszła do pierwszej klasy szkoły podstawowej, a pozostałe są w kl „0” w szkołach podstawowych i przedszkolach) i 2997 dzieci w wieku 3-4 lat (dzieci czteroletnie mają prawo do opieki przedszkolnej). Gdyby założyć, że wszystkie sześciolatki będą uczyły się w szkołach podstawowych to tylko dla pięciolatek i dla czterolatek potrzeba w stanie istniejącym 2940 miejsc w przedszkolach, czyli około 660 miejsc brakuje tylko dla tych dwóch grup wieku nie licząc trzylatek, które w najbliższych latach też będą miały prawo do miejsca w przedszkolach.

Wg SUIKZP z 2007 r. w dzielnicy Południe rezerwuje się tereny na przedszkola pokrywające 50% zapotrzebowania. Zakłada się, że pozostałe 50% dzieci będzie korzystać z istniejących przedszkoli zlokalizowanych w pobliżu miejsc pracy rodziców (opiekunów).

Zmiany w systemie oświaty, wprowadziły obowiązek rocznego przygotowania przedszkolnego dzieci pięcioletnich (od września 2011r.), w związku z tym założenie przyjęte w Studium (uczestnictwo w grupie 3-5 lat – 70%) będzie zbyt skromne.

Na obszarze objętym opracowaniem funkcjonuje 7 publicznych szkół podstawowych. Łącznie uczęszcza do nich ponad 6.4 tys. uczniów (w tym 1049 dzieci do klas „0”). Średnia liczebność oddziału nie jest przekroczona w żadnej ze szkół. Współczynnik zmianowości natomiast przekroczony jest w czterech szkołach: SP nr 85 w Jasieniu Szadółkach, SP nr 8 na Chełmie, SP nr 86 i SP 12 w Zakoniczynie Łostowicach. Poza szkołami samorządowymi na terenie opracowania działa 6 placówek niesamorządowych.

Do czterech gimnazjów miejskich uczęszcza ok. 2,0 tys. uczniów. W żadnej z tych szkół nie przekroczono liczebności oddziałów; współczynniki zmianowości również są w normie. W dzielnicy Południe funkcjonuje jedna szkoła ponadgimnazjalna – VII Liceum Ogólnokształcące przy ul. Chałubińskiego 13 (263 uczniów w 9-ciu oddziałach).



Rys. 12 Rozkład przestrzenny placówek oświatowych publicznych i niepublicznych w granicach opracowania, stan na rok 2014 (Źródło: Opracowanie własne)

2.10 Charakterystyka istniejącego systemu transportowego dzielnicy Południe

Podsystem transportu uliczno-drogowego

Układ uliczno-drogowy Gdańska Południe składa się następujących ulic zaliczanych do układu podstawowego:

- Zachodnia Obwodnica Trójmiasta (ZOT),
- Południowa Obwodnica Gdańska (POG),
- al. Armii Krajowej (Trasa W-Z),
- ul. Trakt św. Wojciecha,
- al. Vaclava Havla,
- ul. Kartuska,
- ul. Świętokrzyska,
- ul. Małomiejska,
- ul. Podmiejska,
- ul. Starogardzka
- ul. Łostowicka,
- ul. Nowolipie,
- ul. Jabłoniowa,
- ul. Warszawska,
- al. gen. Władysława Sikorskiego,
- al. Wincentego Witosa,
- ul. Cienista
- ul. Przywidzka

Uzupełnieniem układu uliczno-drogowego w Gdańsku Południe są ulice o charakterze lokalnym. Ważniejsze z nich to: Niepołomska, ciąg Wielkopolska – Ofiar Grudnia, Wilanowska, Myśliwska, Piekarnicza, Szczęśliwa, Platynowa, Wawelska.

Zmiany w sieci uliczno-drogowej obszaru Gdańska Południe

Sieć dróg na obszarze południowych dzielnic miasta podlega nieustannym i znaczącym dla sposobu funkcjonowania transportu zmianom. Za ich początek można uznać 1996r. kiedy to przystąpiono do budowy drugiego odcinka Trasy WZ o długości 1,3 km od węzła z al. Sikorskiego do skrzyżowania z ul. Łostowicką. Budowę zakończono w 1998r, zaś rok później rozpoczęto prace przy realizacji kolejnego odcinka o długości 1,9 km od skrzyżowania z ul. Łostowicką do skrzyżowania z ul. Jabłoniową na wysokości Jasienia, który to ukończono w 2000r. Na kolejne przedłużenie tej, trasy trzeba było czekać do 2006r., kiedy to rozpoczęto prace nad odcinkiem IV – od skrzyżowania z ul. Jabłoniową do skrzyżowania z ul. Kartuską. Budowa została zakończona rok później. Ostatni odcinek do skrzyżowania z ul. Otomińską zrealizowany został w latach 2010-2011 i powiązany był z rozbudową węzła

Karczemki w ciągu Obwodnicy Zachodniej. Jednocześnie wraz z realizacją trasy WZ, przebudowie uległa sama ulica Kartuska, która od tego czasu rozgałęzia się na dwie ulice Kartuską Południową oraz Kartuską Północną.

Wraz z rozbudową trasy WZ przebudowie musiał ulec węzeł Karczemki, który obecnie jest największym węzłem drogowym w północnej Polsce. Dzięki tym inwestycjom odblokowany został główny wylot z Gdańska w kierunku Kaszub. Ponadto węzeł zapewnia płynne połączenie Śródmieścia Gdańska z Zachodnią Obwodnicą Trójmiasta. Węzeł Karczemki jest węzłem zespolonym - zawiera dwa wielopoziomowe skrzyżowania drogowe: zasadnicze na przecięciu ZOT z Al. Armii Krajowej (Trasa W-Z) i drugie mniejsze, przy wjeździe/zjeździe do centrum handlowego. Inwestycja została zakończona w 2012r.

Istotnym elementem w poprawie warunków ruchu drogowego dzielnicy była także rozbudowa ulicy Łostowickiej do przekroju dwie jezdnie po dwa pasy ruchu. Inwestycje tę zrealizowano w 2011 roku.

Kolejną ważną dla funkcjonowania układu transportowego dzielnicy Południe inwestycją była oddana w 2011r. al. V. Havla. Za jej początek uznaje się skrzyżowanie Trasy WZ z ul. Warszawską i ul. Wilanowską. Dalej przebiega równoległe do „starej” ul. Łódzkiej, zaś kończy się na skrzyżowaniu z ul. Świętokrzyską. Droga posiada przekrój dwie jezdnie po dwa pasy ruchu wraz z linią tramwajową.

Zarówno al. V. Havla, jak i doprowadzenie Trasy WZ do Obwodnicy Zachodniej związane były ze swoistym boorem inwestycyjnym, jaki miał miejsce w związku z przyznaniem miastu praw do organizacji mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012r. Inwestycją ściśle powiązaną z tym wydarzeniem była także budowa Południowej Obwodnicy Gdańska, która łączy Obwodnicę Zachodnią Trójmiasta (S6) z drogą krajową nr 7 Gdańsk – Warszawa. Obwodnica ta przebiega przez południową część aglomeracji gdańskiej, częściowo w granicach administracyjnych miasta Gdańska. Rozpoczyna się na węźle z obwodnicą Trójmiasta pomiędzy gminami Pruszcz Gdański i Kolbudy, obok miejscowości Borkowo. Następnie omijając od południa zabudowania Borkowa, dociera do drogi krajowej nr 91 w ciągu ul. Trakt św. Wojciecha. Tu rozpoczyna się estakada o długości 2,8km, która przebiega m.in. nad linią kolejową E65. W dalszym przebiegu obwodnica pokonuje rzekę Motławę, węzeł z Trasą Sucharskiego prowadzącą do portu, by na wysokości wsi Koszwały wpiąć się w istniejącą DK7.

Istniejący układ uliczno-drogowy Gdańska Południe charakteryzuje się m.in.:

- przeciążeniem skrzyżowań: Havla – Świętokrzyska, Armii Krajowej – Łostowicka – Wilanowska, Trakt Św. Wojciecha – Podmiejska, Świętokrzyska – Niepołomska, Przywidzka – Jabłoniowa, Łostowicka – Kartuska.
- zaniżonymi parametrami technicznymi ciągów ulicznych takich jak: ul. Jabłoniowa, ul. Podmiejska – Małomiejska – Świętokrzyska, ul. Warszawska.

Najważniejszymi elementami układu uliczno-drogowego w dojeździe z Gdańska Południe do Śródmieścia Gdańska jest węzeł Unii Europejskiej i węzeł Grodecka. W dynamicznie rozwijającej się dzielnicy Gdańsk Południe w wyraźny sposób widać dysproporcję pomiędzy

ciągle przyrastającą tkanką osiedli mieszkaniowych, a niedostatecznym rozwojem głównej sieci dróg obsługujących te osiedla. Sypialniany charakter dzielnicy powoduje, że w szczycie porannym i popołudniowym obserwuje się znaczną niewydolność układu transportowego przy podróżach „do” i „z” pracy. W godzinach szczytu porannego dominującym kierunkiem podróży jest Śródmieście i Wrzeszcz, które są dzielnicami z dużą koncentracją miejsc pracy. W godzinach szczytu popołudniowego tendencja ta się odwraca. W dodatku sieć ulic dzielnicy przenosi równocześnie dojazdy do/z pracy z obszarów gmin sąsiadujących z miastem od południa i zachodu: gminy Pruszcz Gdański, gminy Kolbudy i gminy Żukowo.

Powiązania zewnętrzne układu uliczno-drogowego Gdańska Południe

System ulic Gdańska Południe łączy się z układem dróg pozamiejskich, które pełnią funkcję dróg krajowych i wojewódzkich:

- droga krajowa nr 6 - w ciągu Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta,
- droga krajowa nr 7 - w ciągu Południowej Obwodnicy Gdańska,
- droga wojewódzka 501 - w ciągu al. Armii Krajowej,
- droga wojewódzka 221 - w ciągu ul. Świętokrzyskiej,
- droga wojewódzka 222 - w ciągu ul. Starogardzkiej.

Podsystemy transportu zbiorowego

W skład systemu transportu zbiorowego Gdańska Południe wchodzi:

- podsystem komunikacji tramwajowej na terenie Gdańska Południe składający się z linii tramwajowej w ciągu al. Armii Krajowej i al. Sikorskiego łączącej Śródmieście z pętlą „Witosa” oraz trasy tramwajowej w ciągu al. Witosa oraz al. Havla kończącej się pętlą „Świętokrzyska”
- podsystem miejskiej komunikacji autobusowej obsługującej tereny zurbanizowane pozostające poza zasięgiem obsługi tramwaju.

Zmiany w sieci transportu zbiorowego obszaru Gdańska Południe

W wyniku realizacji zadania pn. "Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej II" na początku 2007 roku rozpoczęto budowę linii tramwajowej z Śródmieścia na Chełm wzdłuż al. Armii Krajowej oraz al. Gen. Sikorskiego. Budowę ukończono 19 grudnia 2007r. W 2012r. linia tramwajowa została przedłużona w kierunku Łostowic i Oruni Górnej przez Ujeścisko w ramach projektu GPKM III A. Na końcu nowej linii powstał węzeł integracyjny Łostowice-Świętokrzyska z miejscami postojowymi dla 150 samochodów i parkingiem rowerowym. 6 września 2013 rozstrzygnięto przetarg na budowę linii tramwajowej od pętli Siedlce do przystanku PKM Brętowo przez Piecki-Migowo w ramach GPKM III B. Budowa rozpoczęła się w 2014, a jej zakończenie planowane jest na wrzesień 2015 roku. Inwestycja została podzielona na dwa etapy:

- Etap 1 obejmuje budowę linii od pętli Siedlce do PKM Brętowo,
- Etap 2 obejmuje budowę linii od skrzyżowania Rakoczego z Bulońską wzdłuż ul. Bulońskiej do skrzyżowania z ul. Myśliwską. Szacunkowa wartość projektu to 226 mln zł.

3. STRATEGICZNY PROGRAM TRANSPORTOWY W ODNIESIENIU DO DOKUMENTÓW STRATEGICZNYCH

Podstawowymi dokumentami pomocnymi przy realizacji opracowania były dokumenty:

Europejskie:

- Strategia Europa 2020,
- Niebieska Księga – Infrastruktura drogowa,
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”
- Biała Księga – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu – COM (2011)144.
- Plan działania na rzecz mobilności w miastach, Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, KOM(2009) 490, Komisja Wspólnot Europejskich,
- W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Zielona Księga, SEK(2007) 1209, Komisja Wspólnot Europejskich

Krajowe:

- Strategia Rozwoju Kraju 2020,
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie,
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku),
- Krajowa Polityka Miejska – projekt MiR marzec 2014

Regionalne (województwie):

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Regionalna strategia rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007-2020
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego [luty 2014]
- Projekt Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020,
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020,
- Regionalne Programy Strategiczne: RPS Zdrowie dla Pomorzanie, RPS Aktywni Pomorzanie, RPS Ekoefektywne Pomorze, RPS Pomorska Podróż, RPS Mobilne Pomorze oraz RPS Pomorski Port Kreatywności.

Miejskie:

- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska 2014-2020
- Strategia miasta Gdańska do roku 2015 (w tym Program Operacyjny Mobilny Gdańsk),
- Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta – projekt
- System tras rowerowych dla Gdańska (STER)[grudzień 2011]
- Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR STeR) [lipiec 2013]
- Studium Lokalizacji Obiektów wysokościowych, (rozdział 6.2 str. 75-76 wpływ obiektów wysokościowych na obciążenie ruchu) [sierpień 2008]
- Studium Ogólnomiejskich Przestrzeni Publicznych, (rozdział III str. 17 „Wybrane priorytetowe przestrzenie publiczne” z uwzględnieniem kwestii komunikacji) [listopad 2013]
- Analiza kolejności realizacji linii tramwajowych w perspektywie finansowej 2014 – 2020, Gdańsk 2014

PROJEKT STRATEGICZNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA DZIELNICY GDAŃSKA POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
WYŁOŻONY DO PUBLICZNEGO WGLĄDU W DNIACH OD 17.04.2015 DO 30.04.2015

4. KIERUNKI ROZWOJU DZIELNICY POŁUDNIE

4.1 Planowany system transportowy dzielnicy Południe

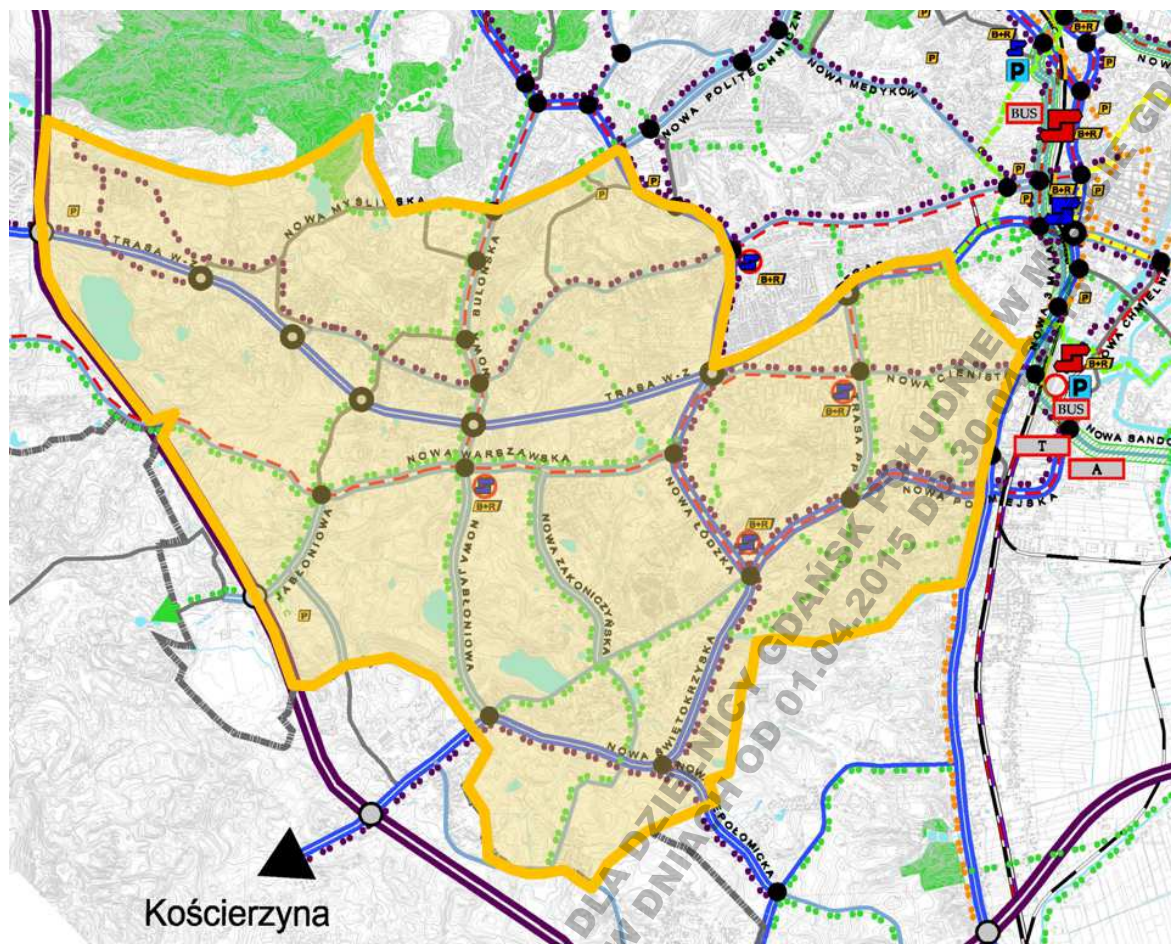
Podsystem transportu uliczno-drogowego

Układ głównych powiązań zewnętrznych Gdańska Południe wykorzystuje elementy ramy komunikacyjnej Gdańska tzn. Zachodnią Obwodnicę Trójmiasta (ZOT) oraz Południową Obwodnicę Gdańska (POG) w klasie dróg ekspresowych. Uzupełnieniem tego układu zapewniającym powiązania międz dzielnicowe jest al. Armii Krajowej w klasie ulicy głównej w kierunku wschód - zachód oraz w kierunku północ - południe ciąg uliczny Nowolipie – Łostowicka – Havla, uzupełniony w przyszłości o ciąg Nowa Świętokrzyska – Nowa Niepołomska – Nowa Starogardzka w klasie ulic głównych o przekroju dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (2x2). W klasie ulicy głównej G 2x2 w ciągu drogi wojewódzkiej 221 projektowany jest ciąg uliczny Nowa Podmiejska - Nowa Małomiejska - Nowa Świętokrzyska. Uzupełnieniem układu ulic głównych jest układ ulic zbiorczych zapewniających powiązania wewnątrz dzielnicy w tym:

- Trasa PP Z 2X2,
- Nowa Bulońska Północna Z 2X2,
- Nowa Bulońska Południowa Z 2X2,
- Nowa Warszawska Z 2X2,
- Nowa Zakonicyńska Z 1x2,
- Nowa Jabłoniowa Z 2X2,
- Nowa Stężycka Z 1X2,
- Nowa Cienista Z 1X2,
- Nowa Unruga Z 2x2,

W klasie ulic lokalnych należy wymienić następujące ważniejsze ulice:

- Nowa Myśliwska L 1x2,
- Nowa Leszczynowa L 1x2,
- Nowa Gronostajowa L 1x2,



Rys. 13 Planowany układ transportu drogowego na terenie dzielnicy Południe wg SUIKZP miasta Gdańska (Źródło opracowanie własne)

Podsystem transportu zbiorowego

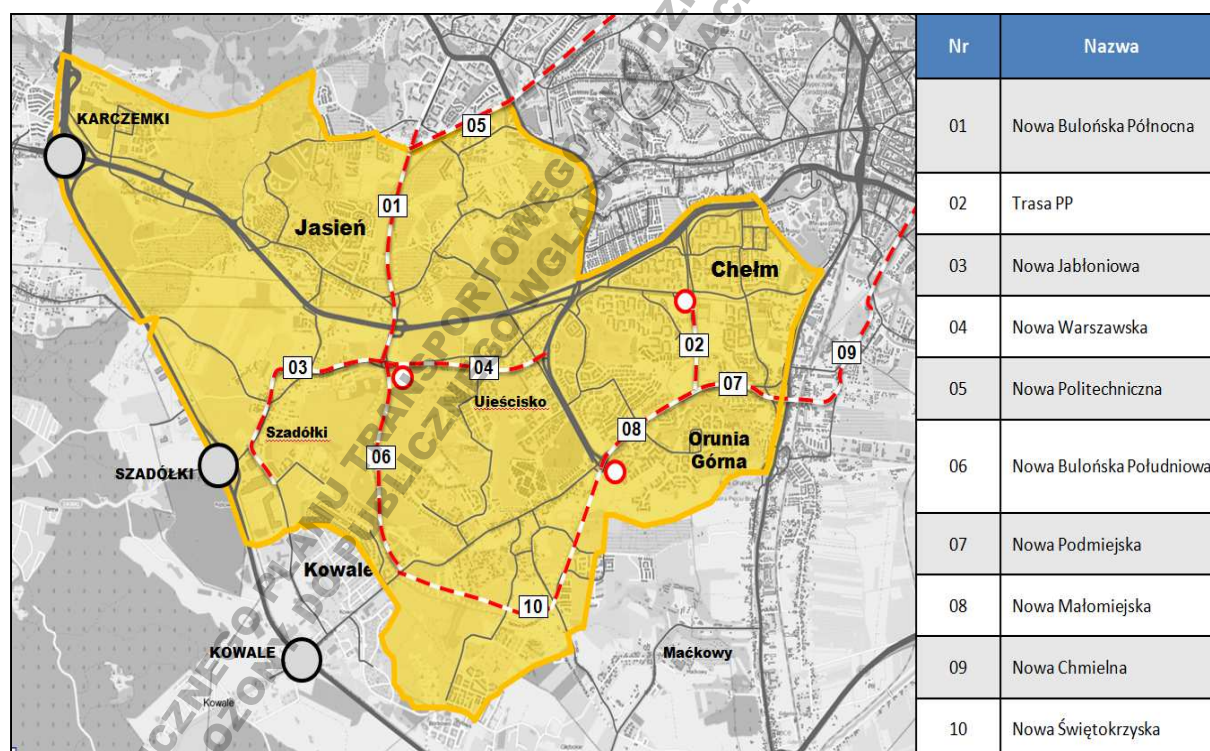
W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska ustalono priorytet transportu zbiorowego przed indywidualną komunikacją samochodową. W modelowym rozwiązaniu systemu transportowego na terenie Gdańska założono wprowadzenie integracji funkcjonalnej i przestrzennej podsystemów w skali miasta i metropolii. Integracja funkcjonalna to wybór podsystemów transportowych odpowiednich do prognozowanych potoków i odległości podróży w celu minimalizacji czasu podróży oraz racjonalnego wykorzystania ich przepustowości. Integracja przestrzenna zakłada zaś maksymalne zbliżenie poszczególnych podsystemów transportowych w węzłach integracyjnych w celu minimalizacji czasu przesiadki.

Przekształcenia systemu transportowego to proces długofalowy, który musi zapewniać sprawność jego funkcjonowania w sposób ciągły. W podsystemie SKM prawdopodobnie nastąpi przedłużenie trasy do Tczewa. Obecnie trwają prace nad przedłużeniem linii SKM do przystanku Śródmieście, który został już zrealizowany. W miarę możliwości przystanki SKM będą wyposażone w parkingi strategiczne i kształtowane jako elementy węzłów integracyjnych lub przesiadkowych.

W podsystemie tramwajowym Gdańska Południe planuje się sukcesywnie rozwój układu linii tramwajowych:

- z Piecek-Migowa w kierunku Śródmieścia z wykorzystaniem obecnie realizowanej trasy tramwajowej w ciągu ulicy Rakocznego od węzła integracyjnego PKM Brętowo w kierunku pętli Siedlce ulicami Rakocznego, Nowolipie,
- od węzła integracyjnego „Ujeścisko” w kierunku północnym w ciągu tzw. Nowej Bulońskiej Północnej w kierunku Piecek-Migowa,
- w ciągu tzw. Nowej Politechnicznej w kierunku Wrzeszcza i Zaspy,
- w ciągu ulicy tzw. Nowej Warszawskiej od Al. Havla do węzła integracyjnego „Ujeścisko” w rejonie dzisiejszego skrzyżowania ul. Jabłoniowej i Warszawskiej.
- z pętli Łostowice-Świętokrzyska w kierunku południowo-zachodnim w ciągu tzw. Nowej Świętokrzyskiej do tzw. Bulońskiej Południowej i dalej na północ aż do węzła integracyjnego „Ujeścisko”.
- linia tramwajowa z węzła integracyjnego „Ujeścisko” w kierunku Centrum Handlowego „Fashion House Outlet” w ciągu ulicy Jabłoniowej i Przywidzkiej.
- z pętli Łostowice-Świętokrzyska w kierunku wschodnim do węzła integracyjnego „Czerwony Most” w ciągu ulic tzw. Nowa Małomiejska-Nowa Podmiejska.

W związku z realizacją Pomorskiej Kolei Metropolitarnej miasto Gdańsk zrezygnowało z prowadzenia linii tramwajowej w kierunku Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy.



Rys. 14 Planowany układ transportu szynowego w dzielnicy Południe (Źródło: Opracowanie własne)

5. ANALIZA SWOT

Mocne strony

- Położenie obszaru pomiędzy ważnymi osiami komunikacyjnymi miasta: Zachodnia Obwodnica Trójmiasta, Południowa Obwodnica Gdańska, ul. Trakt św. Wojciecha, al. Armii Krajowej.
- Bliskość przestrzenna Gdańska-Południe zarówno ze Śródmieściem Gdańska, jak i z rozwijającym się wzdłuż Obwodnicy Zachodnim Pasmem Handlowo-Usługowym, a także z sąsiednimi gminami.
- Koncentracja w obszarze opracowania dużej liczby ludności, co gwarantuje efektywność wykorzystania potencjału transportu zbiorowego.
- Ustalone w planach rezerwy terenowe pod planowane ciągi komunikacyjne.
- Nowoczesny tabor komunikacji zbiorowej.

Słabe strony

- Liniowy układ aglomeracji Gdańskiej i skrajne położenie Gdańska Południe w stosunku do obszaru Gdańska i całego Trójmiasta.
- Jednokierunkowość ruchu w godzinie szczytu porannego/popołudniowego powodująca przeciążenie układu komunikacyjnego w kierunku do/z centrum Gdańska.
- Zbyt mała przepustowość węzła śródmiejskiego, warunkująca drożność głównego kierunku ruchu do/z Gdańska Południe w godzinach szczytu.
- Opóźnienia w realizacji nowych elementów układu komunikacyjnego w stosunku do rozwoju zabudowy mieszkaniowej, co skutkuje ograniczeniami w przepustowości układu drogowego Gdańska Południe, bazującego na dawnym układzie drogowym terenów podmiejskich i wiejskich.
- Silnie zróżnicowane ukształtowanie terenu utrudniające trasowanie ulic i podnoszące koszty ich budowy.
- Zły stan techniczny dróg istniejących.
- Brak systemu Park&Ride, który sprzyjałby zwiększeniu udziału podróży transportem zbiorowym w komunikacji do/z centrum miasta.
- Niewystarczająca infrastruktura w zakresie tras rowerowych dzielnicy.

Szanse

- Możliwość dofinansowania projektów transportowych ze środków pomocowych Unii Europejskiej.
- Rozwój i podniesienie jakości usług transportu zbiorowego, który przyczyni się do wzrost udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym.
- Zwiększenie popularności korzystania z rowerów w codziennych dojazdach do pracy lub szkół.

- Uruchomienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która poprawi dostępność do dzielnicy Południe.
- Realizacja polityki parkingowej i rozwój systemu park&ride.

Zagrożenia

- Możliwe opóźnienia w rozbudowie i modernizacji układu transportowego, które spowodują ograniczenia w rozwoju dzielnicy Południe i Gdańska.
- Postępujący proces suburbanizacji poza granicami miasta spowoduje nadmierne obciążenie układu transportowego dzielnicy.
- Postępujący wzrost wskaźnika motoryzacji powodujący zwiększenie natężenia ruchu przyczyni się do pogarszania warunków ruchu oraz bezpieczeństwa na drogach.
- Brak rozbudowy podstawowego układu transportowego, który spowoduje obciążenie ruchem tranzytowym, w tym ciężkim, ulic lokalnych przebiegających przez tereny mieszkaniowe.
- Zmniejszenie liczby osób korzystających z transportu zbiorowego, powodujące wzrost znaczenia transportu indywidualnego.
- Postępująca dezintegracja przestrzenna tkanki miejskiej w przypadku realizacji rozproszonych osiedli mieszkaniowych.

PROJEKT STRATEGICZNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA DZIELNICY GDAŃSKIEJ POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
WYŁOŻONY DO PUBLICZNEGO WGLĄDU W DNIACH 01.07.2015-03.08.2015

6. ZAŁOŻENIA DO ANALIZY STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO

6.1 Przyjęta metodologia

Badania na temat wyboru poszczególnych elementów systemu transportowego można rozpatrywać pod wieloma względami, w zależności od celów jakie są do osiągnięcia. W niniejszej analizie przy wyborze metody badawczej kierowano się przede wszystkim możliwością spojrzenia na problem priorytetów rozbudowy układu transportowego w zakresie uwzględniającym szereg czynników: ekonomicznych, społecznych, technicznych. Do niniejszego projektu wybrano wielokryterialną metodę rankingową AHP (ang. Analytic Hierarchy Process).

Wielokryterialna metoda hierarchicznej analizy problemu decyzyjnego AHP została zaproponowana przez T. Saaty'ego w 1980 roku w celu ułatwienia optymalnych wyborów, wówczas gdy decydent ma do dyspozycji większą liczbę kryteriów oceny różnych wariantów decyzyjnych. Opiera się ona na trzech zasadniczych regułach:

- struktura problemu decyzyjnego przedstawiona jest w postaci hierarchii celów, kryteriów, podkryteriów oraz wariantów,
- modelowanie preferencji odbywa się przez porównanie parami elementów na każdym poziomie hierarchii,
- uszeregowanie wariantów (analizowanych elementów systemu transportowego) następuje dzięki syntezie ocen preferencji ze wszystkich poziomów hierarchii.

Metodę AHP realizuje się w czterech następujących etapach:

- a) Budowa modelu hierarchicznego.

Podstawą metody AHP jest strukturyzacja problemu i przedstawienie go w postaci struktury hierarchicznej. Wychodząc od ogólnego przedstawienia problemu (cel główny) poprzez stopniowe jego uszczegółowienie (cele pomocnicze, charakterystyki) dokonujemy jego oceny.

- b) Ocena przez porównanie parami.

Etap ten polega na przypisaniu wag charakterystykom określonym w poprzednim etapie oraz na dokonaniu oceny obiektów. Wagi charakterystyk wskazują na wpływ poszczególnych charakterystyk na realizację głównego celu. Określenie ważności kryteriów odbywa się poprzez porównanie ich parami. Ocena jest atrybutem ważności danej charakterystyki X w realizacji celu bezpośrednio nadrzędnego w porównaniu z charakterystyką Y. Ocenę tę formułuje się zgodnie z dziewięciostopniową skalą wprowadzoną przez Saaty'ego

- c) Wyznaczenie preferencji globalnych i lokalnych.

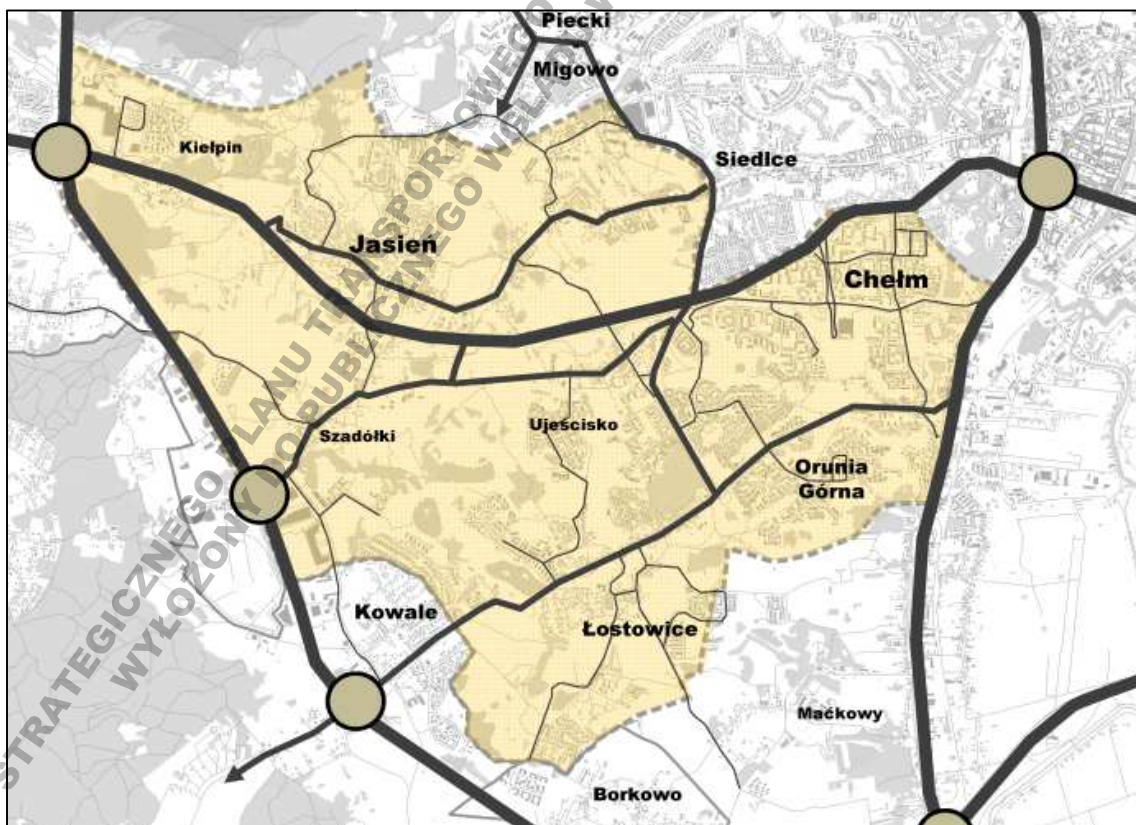
Etap ten dotyczy globalnej spójności macierzy na każdym poziomie hierarchii, czyli sprawdzenia, jak dalece spójna jest informacja preferencyjna w etapie B w odniesieniu do kryteriów, podkryteriów i wariantów.

d) Klasyfikacja wariantów decyzyjnych.

Na tym etapie dokonuje się uszeregowania końcowego wariantów (analizowanych elementów systemu transportowego) od najlepszego do najgorszego, na podstawie ich użyteczności. Wartością agregującą funkcję użyteczności jest suma iloczynów bezwzględnych wag wariantów na drodze od wariantu poprzez kryteria do celu. Bezwzględne wagi każdej macierzy oblicza się poprzez wyznaczenie jej wektora własnego..

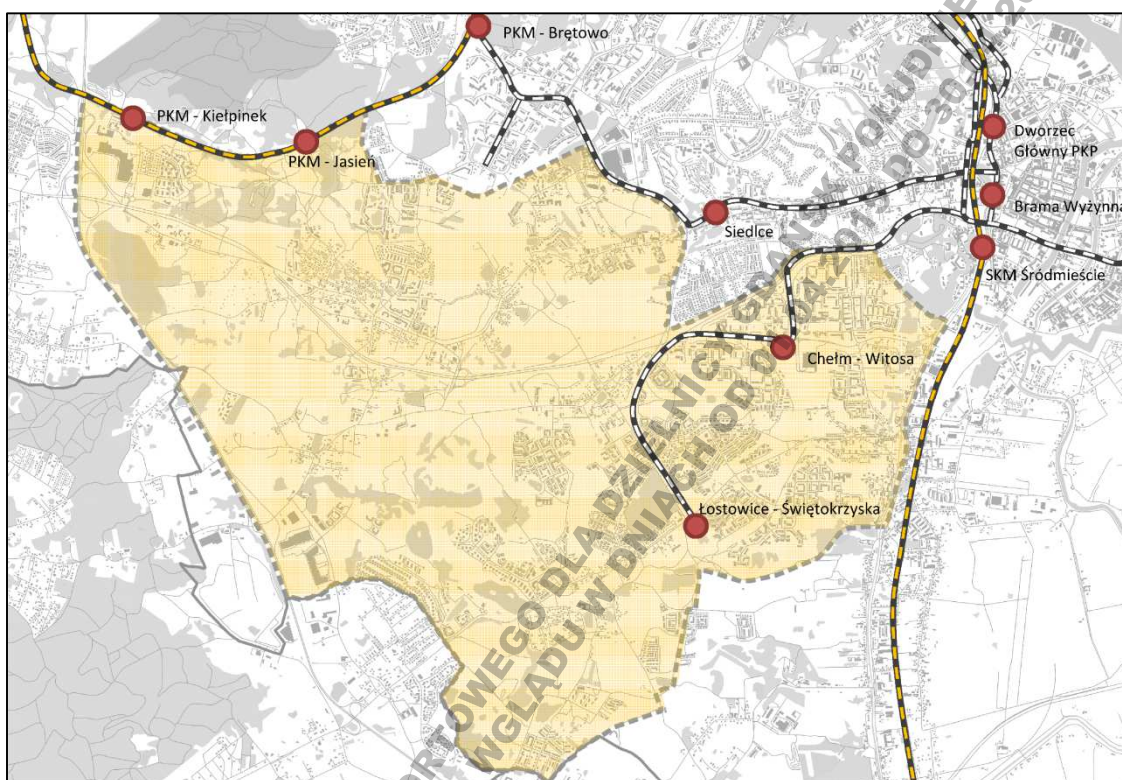
6.2 Uwarunkowania systemu transportowego

Na potrzeby analizy określono tzw. Wariant 0 – wariant bezinwestycyjny, stanowiący punkt odniesienia dla analizowanych elementów układu transportowego. Reprezentuje on stan istniejący oraz zakłada dokończenie rozpoczętych inwestycji w układzie transportu indywidualnego oraz zbiorowego. W zakresie układu drogowego zakłada się realizację Tunelu pod Martwą Wisłą, jako elementu ogólnomiejskiego systemu transportowego, który jest w końcowej fazie realizacji. Natomiast układ uliczno-drogowy analizowanego obszaru przyjmuje się jak w stanie istniejącym, ponieważ obecnie nie są realizowane jego nowe elementy. Przyjętą do analizy w Wariacie 0 sieć drogową przedstawiono na rysunku 15.



Rys. 15 Wariant bezinwestycyjny - układ drogowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)

Sieć transportu zbiorowego zakłada przyjęcie w wariantie bezinwestycyjnym Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz przedłużenie linii SKM i budowę węzła integracyjnego Śródmieście, jako elementów w układzie ogólnomiejskim. Natomiast w układzie dzielnicy Południe założono, że stan istniejący zostanie wzbogacony o nową linię tramwajową z pętli Siedlce na Piecki-Migowo oraz do przystanku PKM Brętowo. Jest to obecnie realizowany element sieci, który zostanie oddany do użytkowania w 2015 roku. Przyjętą do analizy w Wariantcie 0 sieć tramwajową przedstawiono na rysunku 16.



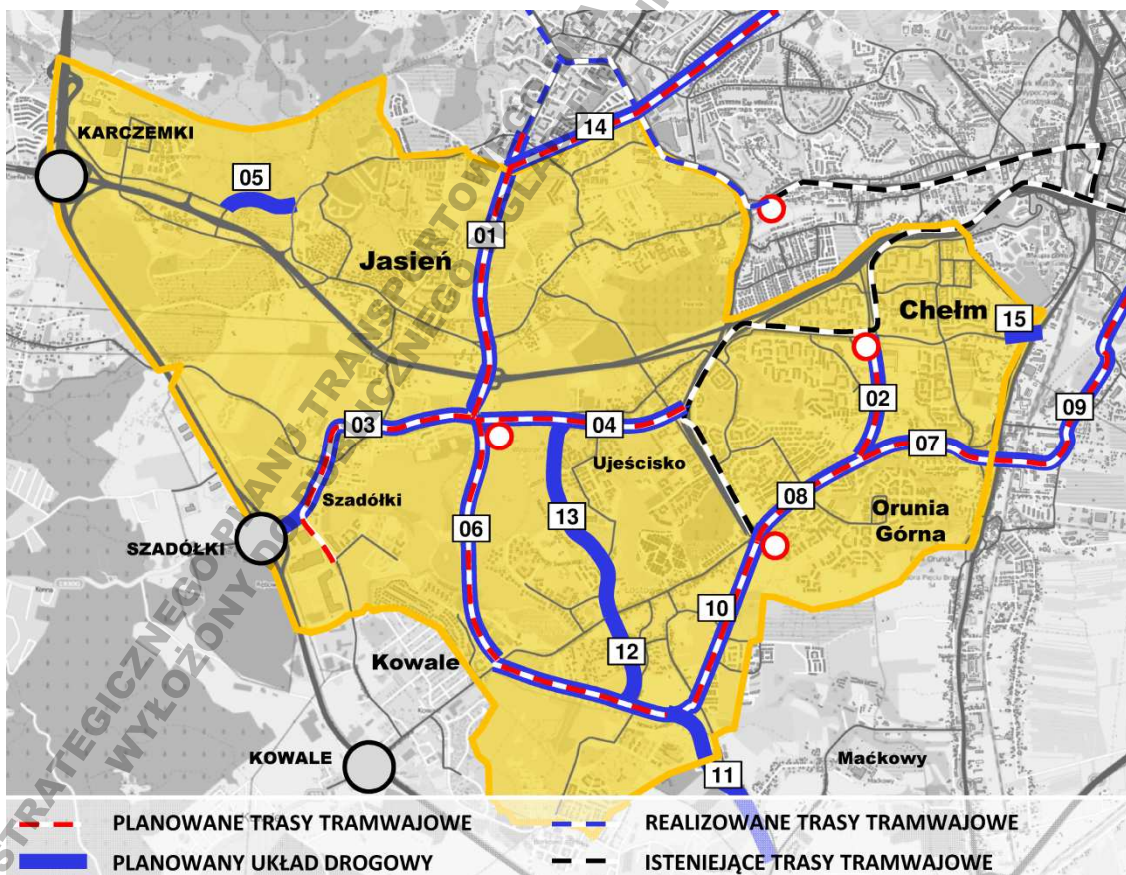
Rys. 16 Wariant bezinwestycyjny - układ szynowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)

6.3 Wariantowane elementy systemu

Wariantowanymi elementami układu transportowego Gdańska Południe jest podstawowy układ transportowy (ulice o klasie technicznej G i Z, wraz z liniami tramwajowymi) zapisany w SUIKZP miasta Gdańska. Wyjątek stanowią ul. Myśliwska i ul. Cienista, które także zostały poddane analizie. Przyjęcie ul. Myśliwskiej wynika z faktu, iż w poprzednim Programie Startegicznym ulica ta stanowiła osobny obszar problemowy poddany analizie. Natomiast ul. Cienista została uwzględniona w wyniku uwagi złożonej do poprzedniej wersji Programu Startegicznego, przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, wnoszącej o przeanalizowanie ulicy ze względu na jej rolę w układzie transportowym, po mimo niższej klasy technicznej.

W programie analizowane są następujące ciągi transportowe:

- Ciąg Trasy PP [Z 2x2] (2),
- Ciąg Nowej Jabłoniowej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (3),
- Ciąg Nowej Warszawskiej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (4),
- ul. Myśliwska [L 1x2] (5),
- Ciąg Nowej Bulońskiej Południowej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (6),
- Ciąg Nowej Podmiejskiej [G 2x2] (7), Nowej Malomiejskiej [G 2x2] (8), Nowej Chmielnej [L 1x2] (9) wraz z trasą tramwajową,
- Ciąg Nowej Podmiejskiej [G 2x2] (7), Nowej Malomiejskiej [G 2x2] (8),
- Ciąg Nowej Małomiejskiej [G 2x2] (8) i trasy PP [Z 2x2] (2) wraz z trasą tramwajową
- Ciąg Nowej Świętokrzyskiej [G 2x2] (10) wraz z trasą tramwajową
- Ciąg Nowej Niepołomickiej [G 2x2] (11) i wschodniej części nowej Świętokrzyskiej [G 2x2] (10),
- ul. Nowa Zakoniczyńska [L 1x2] (12)
- ul. Nowa Unruga [Z 2x2] (13)
- Ciąg Nowej Bulońskiej Płn. [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (1)
- Ciąg Nowej Politechnicznej [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (14)
- Ul. Nowa Cienista [Z 1x2] (15)



Rys. 17 Elementy rozbudowy układu transportowego (Źródło: Opracowanie własne)

6.4 Kryteria wyboru

Przyjęto siedem kryteriów oceny wpływu realizacji danej inwestycji na ogólny miejski układ transportowy. Kryteria 1-3 odnoszą się do transportu zbiorowego, kryterium czwarte posiada charakter ekonomiczny i odnosi się do transportu zbiorowego jak i transportu indywidualnego, zaś kryteria 5-7 odwołują się do charakterystyk transportu indywidualnego.

Kryterium 1 - Stopień wykorzystania taboru (K1) - kryterium o charakterze techniczno-ekonomicznym oceniające efektywność wykorzystania środków transportu zbiorowego w poszczególnych etapach rozbudowy układu transportowego. Wyrażono je jako stosunek liczby pasażero-kilometrów do liczby wozokilometrów analizowanego odcinka. Kryterium to jest maksymalizowane.

Kryterium 2 - Średni czas podróży transportem zbiorowym (K2) - kryterium oceniające wpływ nowego odcinka układu transportowego na standard podróży w poszczególnych wariantach. Kryterium to zostało zdefiniowane jako różnica średniego czasu podróży wszystkich pasażerów transportu zbiorowego w mieście w wariantcie bezinwestycyjnym i średniego czasu podróży transportem zbiorowym w mieście po zrealizowaniu inwestycji. Wyrażono w godzinach i jest maksymalizowane.

Kryterium 3 - Liczba osób wsiadających i wysiadających (K3) - kryterium oceniające zasadność linii transportu zbiorowego. Im więcej mieszkańców w zasięgu oddziaływania linii tym więcej pasażerów korzysta z transportu zbiorowego. Kryterium to jest wyrażone w liczbie osób wsiadających i wysiadających na przystankach tramwajowych danej linii. Wartość kryterium jest maksymalizowana.

Kryterium 4 - Szacunkowy koszt inwestycji (K4) - kryterium o charakterze ekonomicznym oceniające wielkość nakładów finansowych poniesionych na realizację inwestycji. Koszt ten jest wskaźnikowy i zależy od programu oraz przekroju. Kryterium wyrażone w milionach złotych i jest ono minimalizowane.

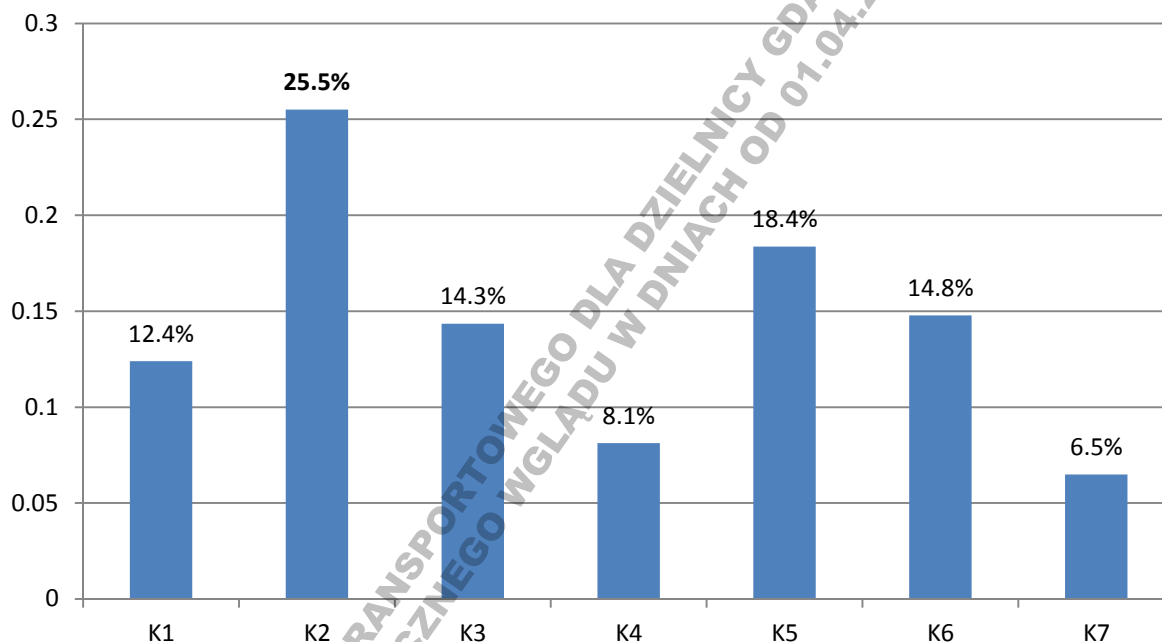
Kryterium 5 - Średni czas podróży transportem indywidualnym (K5) - kryterium oceniające wpływ nowego odcinka układu uliczno-drogowego na standard podróży w poszczególnych wariantach. Kryterium to zostało zdefiniowane jako różnica średniego czasu podróży transportem indywidualnym w mieście w wariantcie bezinwestycyjnym i czasu podróży transportem indywidualnym w mieście po zrealizowaniu inwestycji. Kryterium wyrażono w godzinach i jest maksymalizowane.

Kryterium 6 - Stopień wykorzystania drogi (K6) - kryterium o charakterze techniczno-ekonomicznym oceniające efektywność wykorzystania odcinka drogowego (Zachowanie przepustowości drogi, poziom swobody ruchu). Kryterium wyrażone jest jako średnia ważona przepustowości analizowanego odcinka.

Kryterium 7 - Koszt eksploatacji pojazdów i użytkowników infrastruktury drogowej (K7)

Kryterium o charakterze ekonomicznym wyrażającym poniesione koszty eksploatacji pojazdów poruszających się po drogach oraz poniesione koszty użytkowników infrastruktury drogowej związane ze stratami czasu. Kryterium wyrażone jest w milionach zł na rok. Kryterium to wyrażone jest jako różnica kosztu eksploatacji pojazdów i użytkowników infrastruktury drogowej w wariantcie inwestycyjnym w stosunku do wariantu zerowego. Kryterium jest maksymalizowane.

Ustaleniem wag dla poszczególnych kryteriów zajęła się grupa ekspertów, która to porównywała parami istotność poszczególnych kryteriów względem siebie. Następnie, z poszczególnych macierzy istotności, które to powstały na wskutek ocen eksperckich, uzyskano syntetyczny wskaźnik istotności kryteriów, który to reprezentuje wagi poszczególnych kryteriów widoczne na rysunku 18.



Rys. 18 Wartości istotności kryteriów (Źródło: Opracowanie własne)

7. ANALIZA KOLEJNOŚCI REALIZACJI

Narzędziem do przeprowadzenia procesu obliczeniowego jest transportowy model symulacyjny miasta Gdańsk z 2011 roku, (opracowany w programie Visum firmy PTV), który od kilku lat jest jednym z najpopularniejszych w Polsce oraz Europie narzędziem do modelowania zachowań transportowych mieszkańców i prognozowania ruchu.

Transportowy model symulacyjny miasta Gdańsk, jest efektem ścisłej współpracy szeroko rozumianego środowiska komunikacyjnego. Powstał w wyniku współpracy Biura Rozwoju Gdańsk, Politechniki Gdańskiej, Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej, Politechniki Krakowskiej i Biura Inżynierii Komunikacyjnej przy konsultacji z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku i Zarządem Transportem Miejskiego w Gdańsku.

Model stanowi narzędzie do sporządzania prognoz i analiz transportowych, wspomagających nowoczesne planowanie i zarządzanie systemem transportowym w Gdańsku. Podstawą do budowy Modelu były kompleksowe badania ruchu wykonane w 2009 roku, stanowiły bogatą bazę danych o zachowaniach transportowych mieszkańców Gdańska.

W 2014r. została przeprowadzona aktualizacja transportowego modelu symulacyjnego miasta Gdańska. Na jej potrzeby przeprowadzone zostały przez Biuro Rozwoju Gdańska badania, obejmujące pomiary natężeń ruchu na skrzyżowaniach, w przekrojach ulicznych, jak również pomiary napełnień w środkach transportu zbiorowego. Pomiary zostały przeprowadzone w 2013r. w 55 punktach pomiarowych (transport indywidualny) oraz w 51 punktach pomiaru dla transportu zbiorowego, rozlokowanych na terenie miasta Gdańska. Obejmowały one dwie godziny szczytu popołudniowego 15:00-16:00 oraz 16:00-17:00.

Transportowy model symulacyjny miasta Gdańska został zaktualizowany również pod względem przyjętych wielkości zmiennych objaśniających do modeli generacji podróży: liczby mieszkańców, liczby miejsc w szkołach średnich i na studiach, liczby miejsc pracy ogółem i liczby miejsc pracy w usługach. Dane te zostały opracowane przez Zespół Programowania Urbanistycznego BRG na podstawie zmian wynikających z zagospodarowania przestrzennego poszczególnych rejonów transportowych.

Do budowy modelu transportowego miasta Gdańska wykorzystano klasyczny czterostopniowy model transportowy, na który składa się:

- generacja ruchu,
- rozkład przestrzenny ruchu (według modelu grawitacyjnego),
- podział zadań przewozowych,
- rozkład ruchu na sieć,

i jest to obecnie najczęściej stosowane podejście modelowania podróży w dużych miastach w Polsce i Europie.

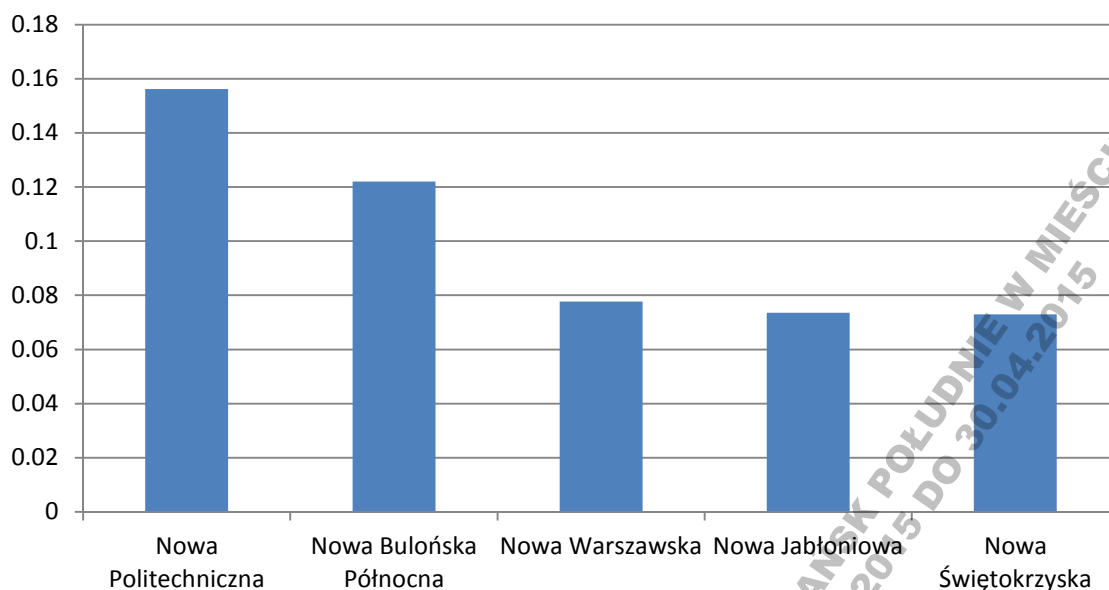
Ocenę poszczególnych elementów transportowych analizowanych w Programie poprzedziły obliczenia wartości uzyskanych dla inwestycji w poszczególnych kryteriach. Sumaryczne zestawienie wartości uzyskanych wyników prezentuje tablica 9.

Tabl. 9 Wartości Kryteriów dla poszczególnych inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)

Kryterium	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7
Nazwa	Stopień wykorzystania taboru	Średni czas podróży transportem zbiorowym	Liczba osób wsiadających i wysiadających	Koszt inwestycji	Średni czas podróży transportem indywidualnym	Stopień wykorzystania drogi	Różnica kosztu eksploatacji pojazdów i użytkowników infrastruktury drogowej
Jednostki	[osób/pojazd]	[min]	[szt.]	[mln zł]	[min]	[PSR]	[mln zł]
Wariant 0	0	42 min 38s	0	0	20.63	0	0
Nowa Bułowska Północna	27	- 13s	1114	276	- 17s	0.57	20.70
Nowa Politechniczna	39	- 15s	2077	388	- 37s	0.66	35.34
Nowa Jabłoniowa	14	- 03s	702	153	- 04s	0.77	17.82

Nowa Warszawska	36	- 05s	1217	129	- 04s	0.28	2.74
Nowa Świętokrzyska	30	- 11s	1272	340	- 20s	0.37	27.30
Nowa Bulońska Południowa	22	- 04s	917	165	- 09s	0.29	18.64
Małomiejska-Podmiejska-Chmielna	26	- 01s	1230	401	- 15s	0.49	12.20
Nowa Cienista	-	00s	-	120	- 01s	0.59	0.70
Nowa Myśliwska	-	00s	-	21	- 01s	0.19	0.60
Trasa PP	-	- 01s	-	59	- 03s	0.22	0.60
Nowa Unrug-Nowa Warszawska	-	- 01s	-	106	- 05s	0.56	12.20
Nowa Zakoczyńska	-	00s	-	30	- 03s	0.32	3.03
Małomiejska-Podmiejska	-	- 01s	-	220	- 09s	0.35	6.54
Nowa Świętokrzyska-Nowa Niepołomska	-	- 02s	-	191	- 13s	0.40	22.50
Małomiejska-PP	21	- 03s	1018	155	- 07s	0.35	47.50

Na podstawie uzyskanych wyników określono preferencje dla poszczególnych analizowanych elementów układu transportowego względem każdego kryterium. Następnie wyznaczono macierz własną dla każdego z elementów względem kryteriów. W kolejnym kroku uzyskano ocenę poszczególnych analizowanych elementów względem kryteriów poprzez wyznaczenie iloczynu preferencji wariantów dla poszczególnych kryteriów i istotności kryteriów. Wyniki w postaci uszeregowania poszczególnych elementów w postaci hierarchicznej uzyskano poprzez sumę ocen poszczególnych kryteriów dla każdego z wariantów (analizowanych elementów systemu transportowego). Na podstawie uzyskanych wyników wytypowano pięć najistotniejszych elementów układu transportowego, które najefektywniej wpływają na poprawę warunków ruchu i funkcjonowanie systemu transportowego dzielnicy Południe. Wybrane elementy i ich istotność przedstawiono na rysunku 19.



Rys. 19 Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)

Z przedstawionego powyżej rysunku wynika, że spośród analizowanych ciągów transportowych najkorzystniejszą ocenę posiada tzw. Nowa Politechniczna oraz Nowa Bulońska Północna. Pozostałe trzy elementy tzw. Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa, Nowa Świętokrzyska są porównywalne i należy je traktować równorzędnie pod względem wpływu na warunki ruchowe i funkcjonalne dzielnicy Południe.

8. FINANSOWANIE

8.1 Rozbudowa układu drogowo-tramwajowego

Większość wymienionych w Strategicznym Programie Transportowym inwestycji została ujęta w Bazie Priorytetów Inwestycyjnych Miasta Gdańska. Całkowity, szacunkowy koszt wszystkich inwestycji wymienionych w Programie to 2 754 mln zł. Szacunkowe koszty nie uwzględniają kolizji z istniejącą infrastrukturą podziemną oraz dróg dojazdowych.

Należy wziąć pod uwagę, że przyjęte w opracowaniu koszty poszczególnych elementów układu transportowego obciążone są ryzykiem błędu z uwagi na różnice wynikające ze zmiennej specyfiki terenowej i prawnej, pomiędzy przyjętymi do szacunków zrealizowanymi inwestycjami a analizowanymi nowymi elementami układu drogowego.

Dokładne szacunkowe koszty inwestycji można jedynie otrzymać po opracowaniu wielobranżowej koncepcji programowo-przestrzennej.

Faktyczne koszty realizacji znane będą w momencie wyboru wykonawcy na etapie rozstrzygnięcia przetargu na realizację, a tak naprawdę na etapie rozliczenia inwestycji, ponieważ koszty realizacji inwestycji drogowych w dużej mierze uzależnione są od koniunktury na rynku budownictwa komunalnego, co znacząco wpływa na ostateczną wartość realizowanych inwestycji.

W chwili obecnej Gmina Miasta Gdańska nie ma zapewnionych środków na ich realizację. Realizacja poszczególnych odcinków zależy od dostępności środków finansowych w budżecie

Gminy oraz od dofinansowania ze środków unijnych jakie uda się pozyskać w perspektywie finansowej na lata 2014-2020.

8.2 Materiały źródłowe

Szacunkowe koszty inwestycji przyjęte w Programie zostały oszacowane na podstawie kosztów zrealizowanych inwestycji prowadzonych przez Gminę Miasta Gdańska (Budowa ul. Nowej Łódzkiej, Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej etap III A, Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej etap III B), jak również na podstawie dostępnych materiałów będących w posiadaniu Urzędu Miejskiego w Gdańsku (kosztorys wskaźnikowy dla ul. Nowej Bulońskiej Północnej).

8.3 Poszczególne elementy układu – koszty szacunkowe

Przy szacowaniu orientacyjnych kosztów poszczególnych elementów układu transportowego brano pod uwagę następujące elementy składowe:

- dokumentacja projektowa,
- budowa drogi wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną,
- budowa torowisk tramwajowych
- budowa obiektów inżynierskich,
- nadzór inwestorski,
- wykupy gruntów od właścicieli prywatnych.

Tabl. 10 Szacunkowe koszty poszczególnych elementów (Źródło: Opracowanie własne)

I.p.	Analizowany odcinek	Długość [km]	Linia tramwajowa	Szacunkowy koszt [mln zł]
1	Nowa Bulońska Północna	2,6	TAK	276 mln
2	Nowa Politechniczna	5,1	TAK	388 mln
3	Nowa Jabłoniowa	2	TAK	153 mln
4	Nowa Warszawska	1,58	TAK	129 mln
5	Nowa Świętokrzyska	3,2	TAK	340 mln
6	Nowa Bulońska Południowa	2,1	TAK	165 mln
7	N.Podmiejska-N.Małomiejska-N.Chmielna	4,7	TAK	401 mln
8	Nowa Cienista	0,5	-	120 mln
9	Nowa Myśliwska	0,5	-	21 mln
10	N.Świętokrzyska Wsch. – N. Niepołomska	2,9	-	191 mln
11	Nowa Unruga - Nowa Warszawska	2,35	-	106 mln
12	Nowa Zakoniczyńska	0,9	TAK	30 mln
13	Nowa Małomiejska - Nowa Podmiejska	2,6	TAK	220 mln
14	Trasa PP	1,1	TAK	59 mln
15	Nowa Małomiejska-Trasa PP	2,1	TAK	155 mln

9. PODSUMOWANIE

Na podstawie przeprowadzonej analizy dla układu drogowo-tramwajowego wytypowano 5 najistotniejszych elementów układu transportowego dla Gdańska Południe:

- Nowa Politechniczna;
- Nowa Bulońska Północna;
- Nowa Warszawska;
- Nowa Jabłoniowa;
- Nowa Świętokrzyska.

Wyniki analizy nie determinują kolejności realizacji poszczególnych odcinków, jedynie wskazują najistotniejsze inwestycje wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego i podniesienie jakości życia mieszkańców.

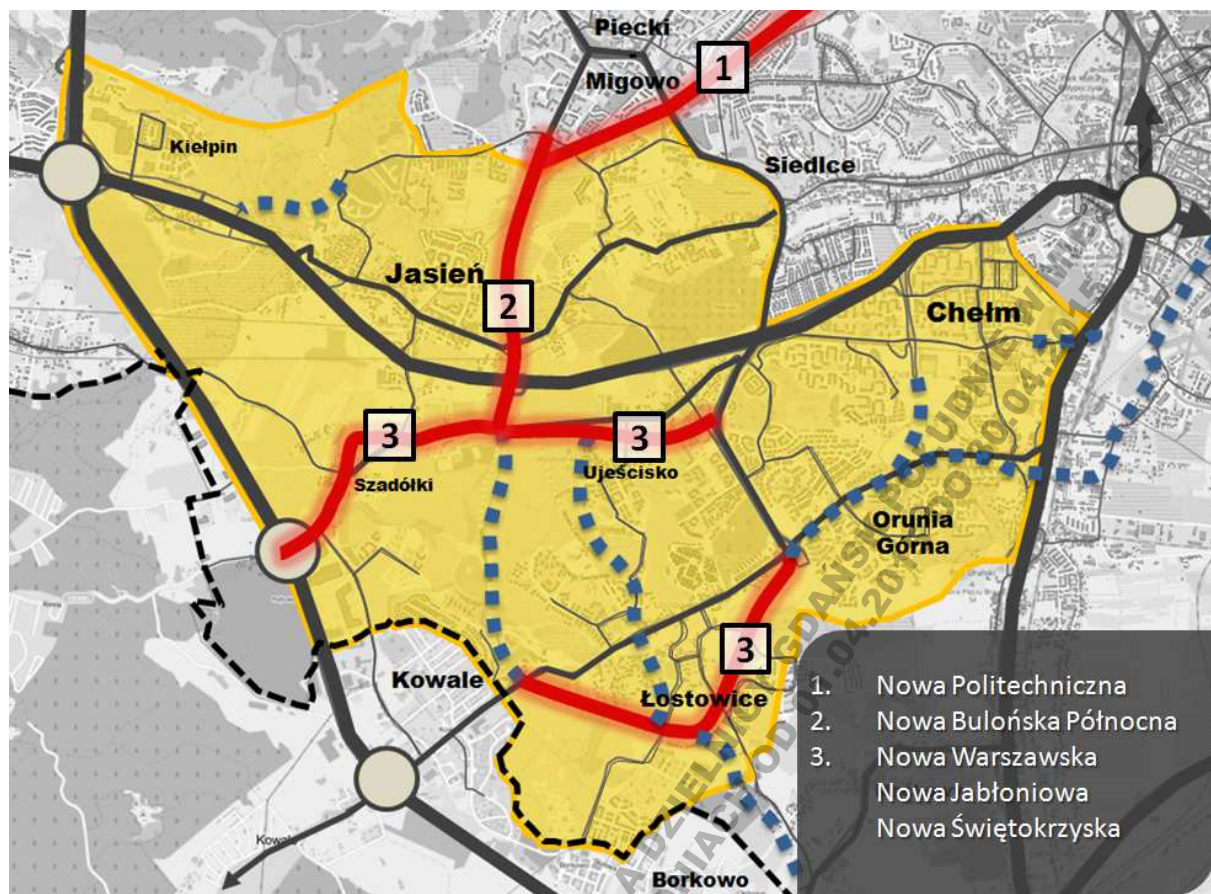
Jako pierwsza zostanie zrealizowana ul. Nowa Bulońska Północna z uwagi na zaawansowanie projektowe. Inwestycja ta była wymieniana jako pierwsza do realizacji w Strategicznym Programie uchwalonym w 2011 roku i na tej podstawie dokumentacja projektowa uzyskała dofinansowanie ze środków UE.

Różnice pomiędzy pierwotnym dokumentem, a jego aktualizacją wynikają z tego, że w wcześniejszej wersji analizowana była tylko infrastruktura drogową. Natomiast w aktualizowanym projekcie Programu poddano analizie wpływ zarówno układu drogowego jak i tramwajowego na funkcjonowanie całego systemu transportowego Dzielnicy Południe, co spowodowało zmianę priorytetów inwestycyjnych.

Zgodnie z polityką transportową Miasta promującą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury transportu publicznego, przede wszystkim nowych linii tramwajowych, przystąpiono do opracowania aktualizacji Programu, a jego wyniki pomogły określić priorytety inwestycyjne w nowej perspektywie unijnej 2014-2020.

Polityka Miasta jest zgodna z wytycznymi Komisji Europejskiej dla nowej perspektywy finansowej na lata 2014-2020, gdzie dofinansowanie uzyskają przede wszystkim projekty powiązane z rozbudową infrastruktury transportu publicznego.

Kolejność wynikająca z aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dla Gdańska Południe będzie wskazówką przy procesie inwestycyjnym. Sama realizacja i wybór poszczególnych odcinków będzie uwarunkowana wysokością środków finansowych, stopniem przygotowania inwestycji (gotowa dokumentacja projektowa) oraz złożonością procesu inwestycyjnego (konieczność wykupu gruntów, zapewnienia lokali mieszkańcom, itp.).



Rys. 20 Wyniki analizy (Źródło: Opracowanie własne)

PROJEKT STRATEGICZNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
WYŁOŻONY DO PUBLICZNEGO WGLĄDU W DZIAŁY 04.04.2017

10. SPIS TABEL

Tabl. 1	Liczba ludności zameldowanej w rejonach komunikacyjnych w jedn. Gdańsk Południe (Źródło: opracowanie własne)	4
Tabl. 2	Struktura wieku mieszkańców na koniec roku 2013 (Źródło: Opracowanie własne)..	6
Tabl. 3	Struktura wieku mieszkańców w jednostkach urbanistycznych na koniec roku 2013. (Źródło: Opracowanie Własne)	6
Tabl. 4	Mieszkania w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r. (Źródło: Opracowanie własne)	7
Tabl. 5	Mieszkania w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r. (Źródło: Opracowanie własne)	7
Tabl. 6	Liczba miejsc pracy na obszarze opracowania (Źródło: opracowanie własne)1.....	12
Tabl. 7	Wielkopowierzchniowe Obiekty Handlowe w granicach opracowania (Źródło: Opracowanie własne).....	16
Tabl. 8	Liczba i powierzchnia sprzedażowa w WOH-ach, stan na koniec 2014 r. (Źródło: Opracowanie własne).....	17
Tabl. 9	Wartości Kryteriów dla poszczególnych inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)..	35
Tabl. 10	Szacunkowe koszty poszczególnych elementów (Źródło: Opracowanie własne).....	38

PROJEKT STRATEGICZNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA DZIELNICY GDAŃSK POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
WYŁOŻONY DO PUBLICZNEGO WGLĄDU W DNIACH OD 07.04.2015 DO 30.04.2015

11. SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1	Obszar opracowania (Źródło: opracowanie własne)	3
Rys. 2	Rozkład przestrzenny gęstości zaludnienia w dzielnicy urbanistycznej Południe, rok 2008 (Źródło: opracowanie własne)	5
Rys. 3	Rozkład przestrzenny gęstości zaludnienia w dzielnicy urbanistycznej Południe, rok 2014 (Źródło: opracowanie własne)	5
Rys. 4	Liczba mieszkań na terenie opracowania w latach 2002 – 2013 [tys.] (Źródło: opracowanie własne)	8
Rys. 5	Rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej w obszarze opracowania (Źródło: opracowanie własne)	9
Rys. 6	Udział liczby mieszkań w jednostkach na obszarze opracowania w 2002 r.(po lewej) oraz 2013 r. (po prawej) (Źródło: Opracowanie własne).....	11
Rys. 7	Struktura wykształcenia mieszkańców w Gdańsku i na Południu, stan wg NSP 2002 (źródło: opracowanie własne).....	11
Rys. 8	Rozkład przestrzenny liczby miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych w roku 2008 i 2014 (Źródło: Opracowanie własne).....	12
Rys. 9	Rozkład przestrzenny powierzchni usług społecznych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne).....	13
Rys. 10	Rozkład przestrzenny liczby obiektów usługowych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne).....	14
Rys. 11	Struktura wieku bezrobotnych w 2013 r. (po lewej) oraz Struktura wykształcenia bezrobotnych na obszarze opracowania w 2013 r. (po prawej) (Źródło: Opracowanie własne)	16
Rys. 12	Rozkład przestrzenny placówek oświatowych publicznych i niepublicznych w granicach opracowania, stan na rok 2014 (Źródło: Opracowanie własne)	18
Rys. 13	Planowany układ transportu drogowego na terenie dzielnicy Południe wg SUIKZP miasta Gdańska (Źródło opracowanie własne).....	25
Rys. 14	Planowany układ transportu szynowego w dzielnicy Południe (Źródło: Opracowanie własne)	26
Rys. 15	Wariant bezinwestycyjny - układ drogowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)	30
Rys. 16	Układ szynowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)	31
Rys. 17	Elementy rozbudowy układu transportowego (Źródło: Opracowanie własne)	32
Rys. 18	Wartości istotności kryteriów (Źródło: Opracowanie własne)	34
Rys. 19	Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)	37
Rys. 20	Wyniki analizy (Źródło: Opracowanie własne).....	40

STRATEGICZNY PROGRAM TRANSPORTOWY DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
NA LATA 2014 – 2020

UDZIAŁ SPOŁECZEŃSTWA

ODPOWIEDZI NA PYTANIA MIESZKAŃCÓW
ORAZ ROZPATRZENIE UWAG I WNIOSKÓW

	PYTANIA, uwagi i wnioski	ODPOWIEDZI, rozpatrzenie
1	<p>W związku z rozpoczęciem prac na planem transportowym dla południowych dzielnic Gdańska formułujemy następujące sugestie - rekomendacje (wnioski):</p> <p>1/ Ustalić, jak zlokalizowane i zorganizowane będą lokalne, dzielnicowe centra, skupiające handel i usługi (w tym usługi publiczne). W szczególności zaproponować centrum dla dzielnicy Ujeścisko-Łostowice oraz pomysł dla mieszkańców w rejonie nowych osiedli Maćkowych/Borkowa.</p> <p>2/ W ślad za wskazaniem lokalnych centrów ustalić, jak zapewniona będzie ich dostępność komunikacyjna, w pierwszej kolejności piesza.</p> <p>3/ Nowe bądź przewidywane do przebudowy ulice projektować w taki sposób, by miały przede wszystkim charakter miejski, a nie przelotowy (ulice jako miejsce spędzania czasu i załatwiania spraw przez mieszkańców bez konieczności posługiwania się samochodami).</p> <p>4/ Przewidzieć uzupełnienie ulic o chodniki tam wszędzie, gdzie chodników nie zbudowano (a gdzie odbywa się ruch pieszy).</p>	<p><u>Ad.1 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem, wskazującym najistotniejsze inwestycje transportowe w dzielnicy Południe, wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta Gdańska. SPT to dokument dotyczący transportu, a więc nie zajmujący się badaniem i ustalaniem lokalizacji dzielnicowego centrum – ten temat został przebadany w innych opracowaniach BRG (Studium centrum dzielnicowego Gdańska Południe 2011r. oraz Studium możliwości rozwoju ośrodków osiedlowych i całościowa koncepcja powiązań pieszych i rowerowych dzielnicy – 2013r.).</p> <p><u>Ad.2 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy zajmuje się najważniejszymi korytarzami transportowymi dzielnicy Południe (wskazuje na to załącznik graficzny do SPT). Kwestia szczegółowego ustalenia dostępności kołowej i pieszej do lokalnych centrów to przedmiot odrębnych opracowań, o dużo większym stopniu szczegółowości (Studium możliwości rozwoju ośrodków osiedlowych i całościowa koncepcja powiązań pieszych i rowerowych dzielnicy – 2013r. oraz Moje Osiedle Pieszko – 2013 r.).</p> <p><u>Ad.3 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy nie zajmuje się projektowaniem analizowanych ulic. Dopiero na etapie projektu budowlanego zostaną podjęte decyzje w zakresie docelowego wyglądu danej ulicy.</p> <p><u>Ad.4. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> SPT z uwagi na strategiczny charakter nie zajmuje się wskazywaniem ulic, w ramach których brakuje obecnie chodników. W ramach analizy wielokryterialnej wykonanej na potrzeby SPT dla każdej rozpatrywanej ulicy w szacunkowym koszcie realizacji uwzględniono także budowę chodników.</p>

2	<p>W imieniu mieszkańców ul. Cedrowej (od strony Kartuskiej) chciałbym zgłosić wniosek budowy Nowej Olchowej do Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe. Obecnie odcinek od ulicy Kartuskiej nie gwarantuje bezpieczeństwa poruszających się tam pojazdów jak i pieszych. Ulica jest zbyt wąska – 4,3, bez chodnika dla pieszych i w ostatnich 3 latach stała się tranzytową jezdnią którą kierowcy omijają korki na al. Hawla i Łostowickiej kierując się w kierunkach Łostowice - Morena i dalej do Wrzeszcza w obu kierunkach. W przeciągu ostatniego roku doszło już do kilku kolizji pojazdów wyjeżdżających z posesji i ulicy podporządkowanych - Wiśniowa i Magnoliowa. Duży ruch w godzinach szczytu powoduje korki oraz wyraźne podwyższenie poziomu hałasu w strefie zabudowy jednorodzinnej. Obecnie powstał tylko jeden z 8 bloków osiedla Wolne Miasto przy ul. Cedrowej które docelowo ma mieć >1200 mieszkań co oznacza że ruch na przestrzeni najbliższych lat wzrośnie minimum 8 krotnie i to tylko z powodu mieszkańców ulicy nie biorąc pod uwagę ruchu tranzytowego. W miejscowym planie zagospodarowania udało się zarezerwować teren pod tą inwestycję pozostało tylko wpisanie jej budowy do Planu Finansowego Miasta Gdańsk na najbliższe lata. Budowa tej ulicy pozwoli rozwiązać problem z wąskim gardłem przy ulicy Kartuskiej i w naturalny sposób wyprowadzi ruch w rejon ulicy Kartuskiej, a także ułatwi dostęp do cmentarza Łostowickiego od strony zachodniej. Otrzymaliśmy w tej sprawie poparcie wielu Radnych i będziemy go niezależnie procesować przez Rade Dzielnicy w obradach której aktywnie uczestniczymy w programie obywatelskim "Quo Vadis Ujeścisko". Jeżeli niezbędne będzie oficjalny-pisemny wniosek poparty podpisami mieszkańców proszę o info - dostarczymy.</p>	<p><u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u></p> <p>W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet transportowy dzielnicy Południe, czyli ulic o klasie technicznej zbiorczej i głównej. Ulica . Nowa Olchowa (to ona stanowić będzie alternatywę dla wąskiego odcinka ulicy Cedrowej) to ulica lokalna, a takimi Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje . Nie oznacza to , że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć w planach finansowych miasta.</p>
3	<p>Piszę do państwa w celu przedstawienia swojej propozycji zmiany do wyżej wymienionej strategii. Mianowicie, chciałbym aby w planie wzięto pod uwagę realizację linii tramwajowej w ciągu trasy W-Z na odcinku od skrzyżowania z ul. Sikorskiego do węzła z ul. Jabłoniową, wraz z połączeniem do planowanej trasy w ciągu ul. Nowej</p>	<p><u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u></p> <p>Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem, wskazującym najistotniejsze inwestycje transportowe w dzielnicy Południe, wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta</p>

	<p>Warszawskiej/Nowej Jabłoniowej. Swoją decyzję motywuję faktem znacznego usprawnienia planowanego połączenia tramwajowego Szadółek ze Śródmieściem. Tramwaj pokonujący szereg skrzyżowań, w ciągu ul. Nowa Jabłoniowa -Witosa-Sikorskiego, bez priorytetu, stanie się niezbyt atrakcyjną alternatywą wobec 3 pasmowej, prawie bezkolizyjnej trasy W-Z. Nowe połączenie, w ciągu trasy W-Z miałyby charakter szybkiego tramwaju - z racji znacznego oddalenia od zabudowy, liczba przystanków byłaby znacznie zredukowana. Zaletą tej inwestycji jest stosunkowo niewielki koszt wykonania. W ciągu Trasy W-Z od węzła z ulicą Sikorskiego do węzła Jabłoniowa pozostawiono rezerwę pod wydzielone torowisko tramwajowe w pasie rozdzielającym jezdnie. W związku z tym na większości planowanego odcinka odpada wykonanie prac ziemnych. Nowa linia znacznie polepsza także skomunikowanie Cmentarza Łostowickiego. Perspektywicznie, linie w ciągu trasy W-Z można byłoby wydłużyć w kierunku zachodnim, aż do stacji PKM Kiełpinek. Zdaję sobie sprawę, że sens dublowania planowanej linii w ciągu ul. Nowej Jabłoniowej, proponowaną trasą w ciągu trasy W-Z, jest w obecnej sytuacji nieosiągalne. Warto byłoby jednak oznaczyć to połączenie jako linię o najniższym priorytecie, będącą uzupełnieniem oferty w dalekiej przyszłości. Dlatego wnioskuję o umieszczenie połączenia Sikorskiego-Nowa Warszawska w ciągu Trasy W-Z w strategii transportowej dla Gdańska Południe</p>	<p>Gdańska. Proponowana przez wnioskodawcę realizacja trasy tramwajowej wzdłuż trasy W-Z jest niezgodna z obecną polityką miasta, zawartą w dokumentach planistycznych. Sam wnioskodawca zaznacza, że proponowana przez niego trasa mogłaby być zrealizowana w dalekiej przyszłości. Opracowywany obecnie SPT określać będzie kolejność realizacji podstawowego układu transportowego dla dzielnicy Południe w perspektywie do 2020 roku, czyli obecnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej.</p>
4	<p>Bylibyśmy wdzięczni za przyspieszenie w planach realizacji fragmentu drogi oznaczonego nr 10 przynajmniej na kolejny po fragmencie nr 6. Komunikacja tramwajowa ma szansę rozładować korki na drogach wyjazdowych z osiedli Cztery Pory Roku, Vivaldiego, Nowy Horyzont i innych mniejszych.</p>	<p>Wniosek zasadny. Ulice: Nowa Świętokrzyska (odcinek nr 10) oraz Nowa Bulońska Południowa (odcinek nr 6) stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji jednej ulicy przed drugą, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p>

5	<p>W "Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska" zapisano m.in. " Ustala się priorytet transportu zbiorowego przed indywidualną komunikacją samochodową". Z kolei w uchwalonym nie tak dawno "Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030" zapisano m.in " Wizja transportu publicznego na obszarze Miasta Gdańska zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów - w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym. Niestety w działaniach inwestycyjnych miasta Gdańska dotyczących transportu powyższe zapisy (nie tylko w rejonie tzw. Gdańsk - Południe) są w znacznym stopniu ignorowane. Jako przykład można podać realizację ul. Havla. Pomimo istnienia ogromnej rezerwy terenu doszło tu do kuriozalnej sytuacji, że nie wybudowano buspasa w kierunku centrum przed skrzyżowaniem z Armią Krajową. Efekt jest taki, że autobusy stoją tam w korkach po 5-10 minut w godzinach szczytu porannego a ul. Havla nie jest przecież jedynym miejscem tworzenia się korków na trasach takich linii jak 162 czy 175. Wnioski poniżej:</p> <p>1. Jakielwiek szacunki przepustowości danej drogi nie uwzględniające planowanej w jej ramach trasy tramwajowej nie powinny mieć miejsca. Jest to nie tylko sprzeczne z przytoczonymi na wstępie zapisami prawa ale również nielogiczne z punktu widzenia jakości wyników takich szacunków</p> <p>2. Przy szacowaniu przepustowości danej drogi oraz przy etapowaniu inwestycji transportowych należy uwzględnić konieczność wydzielenia pasa dla autobusów (tam gdzie to możliwe przez wydzielenie jednego z pasów jezdni, w innym wypadku buspas zintegrowany z torami tramwajowymi). Pomimo rozbudowy sieci tramwajowej w wielu miejscach transport zbiorowy dalej realizowany będzie przez autobusy. Należy przeprowadzić analizę planowanych inwestycji pod kątem tego gdzie ruch samochodów będzie na tyle duży, że dla zachowania szybkości podróży autobusem konieczne jest wydzielenie buspasa. Przykładem miejsca gdzie wydzielenie pasa dla</p>	<p>Ad.1. Wniosek zasadny.</p> <p>W ramach obecnie sporządzanej aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego uwzględnione są planowane trasy tramwajowe w obrębie dzielnicy południe i ich wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego.</p> <p>Ad.2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p> <p>Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem, wskazującym najistotniejsze inwestycje transportowe w dzielnicy Południe, wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta Gdańska. . Szczegóły dotyczące przekroju, organizacji i zarządzania ruchem na tych ulicach zostaną ustalone na etapie wykonywania koncepcji i projektu budowlanego.</p>
---	---	--

<p>autobusów wydaje się konieczne jest Nowa Jabłoniowa przy założeniu, że nie będzie tam na razie linii tramwajowej. Uczmy się na błędach i nie powtarzamy w kolejnych miejscach przypadku ul. Havla</p> <p>3. Przy etapowaniu inwestycji transportowych priorytet powinny mieć trasy tramwajowe. Należy rozważyć w wielu miejscach rezygnację z budowy drogi w przekroju 2x2 plus tramwaj na rzecz budowy jednej jezdni plus tramwaj (np. Nowa Bulońska Północna) lub samej linii tramwajowej (np. Nowa Warszawska). Jest to tym bardziej zasadne, że środki finansowe są ograniczone. Lepiej jest zbudować szybciej cały zaplanowany układ tramwajowy i uzupełnić go w niektórych miejscach jedną jezdnią, niż całymi dziesięcioleciami ciągnąć inwestycje w wariantcie "pełnym" gdy w tym czasie tereny dalej od centrum będą "leżeć odłogiem". Kolejnym argumentem przemawiającym za takim rozwiązaniem jest możliwość sprawdzenia w praktyce jaki efekt przyniosła dana inwestycja. Być może okaże się zasadna całkowita rezygnacja z niektórych "wewnętrznych tras szybkiego ruchu", czyli dróg które są budowane w taki sposób, że utrudniają poważnie ruch pieszy i rozcinają miasto na małe, oddzielone od siebie fragmenty. Na problem ten od dawna zwraca uwagę wielu urbanistów.</p> <p>4. Kolejność realizacji inwestycji transportowych: W świetle zapowiedzi o wysokim priorytecie dla trasy tramwajowej Nowa Politechniczna oraz w związku z kończąca się w 2015 roku budową Pomorskiej Kolei Metropolitalnej wydaje się, że absolutny priorytet powinny mieć Nowa Bulońska Północna i Nowa Warszawska. O priorytecie budowy linii tramwajowej na tych trasach była mowa powyżej. Obecnie jedyną drogą z południa Gdańska w stronę Wrzeszcza są ul. Havla, Łostowicka i Nowolipie na których nie ma linii tramwajowych. Nowa Bulońska będzie tu koniecznym uzupełnieniem tego ułomnego układu. Nowa Warszawska zapewni z kolei integrację z już istniejącą linią tramwajową w kierunku do węzła Łostowice-Świętokrzyska. W sumie czas podróży komunikacją zbiorową z dzielnic południowych do Wrzeszcza oraz w rejon Matarnia-lotnisko i dalej do Gdyni skróci się zasadniczo. Skróci się także czas podróży z rejonu Jabłoniowa, Piotrkowska w kierunku centrum. Z kolei mało efektywna wydaje się forsowana w dotychczasowym planie budowa Nowej</p>	<p>Ad.3. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem, wskazującym najistotniejsze inwestycje transportowe w dzielnicy Południe, wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta Gdańska. Nie oznacza to, że każdy z analizowanych korytarzy zostanie w najbliższych latach (do 2020 roku) zrealizowany z pełnym wyposażeniem (czyli w przypadku np. ulicy Bulońskiej Północnej dwie jezdnie po dwa pasy ruchu z trasą tramwajową). Aktualizowany obecnie dokument nie będzie tych spraw przesądzał – zdecydują o tym analizy wykonywane na etapie koncepcji, dla każdej z wybranych inwestycji. Takie analizy np. w przypadku ulicy Nowej Bulońskiej Północnej wykazały, że w pierwszym etapie wystarczy wybudować jedną jezdnię z dwoma pasami ruchu oraz trasę tramwajową. W przyszłości, w miarę rozwoju zagospodarowania dzielnicy Południe, przekrój ten może zostać uzupełniony o drugą jezdnię.</p> <p>Ad.4. Wniosek zasadny. Ulice: Nowa Politechniczna, Nowa Bulońska Północna oraz Nowa Warszawska stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji jednej ulicy przed drugą, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p>
--	--

	<p>Małomiejskiej/Podmiejskiej. Wiara w to, że wybudowanie drogi dwujezdniowej usunie tam korki jest wiarą naiwną. Najprawdopodobniej zatory przesuną się jedynie w stronę skrzyżowania z Traktem św. Wojciecha. Z kolei budowa linii tramwajowej jest bezzasadna o ile równolegle nie powstanie linia w ramach Nowej Chmielnej. Tak samo należy ocenić budowę dwujezdniowej Nowej Jabłoniowej bez pasa dla autobusów lub bez linii tramwajowej. Rozwiązanie to przyniesie niewspółmiernie duże koszty w stosunku do efektu komunikacyjnego dla mieszkańców Gdańska.</p> <p>5. N. Myśliwska Południowa: Korzyści z budowy tej drogi (przy jednoczesnym ograniczeniu tranzytu na Nowej Myśliwskiej Zachodniej) mogą być większe gdy zamiast 2 "kikutów" powstanie łącznik dostępny wyłącznie dla komunikacji miejskiej i służb ratowniczych. Znacznie skróciłoby to czas podróży. Konieczny byłby zapewne monitoring.</p>	<p>Ad.5. Wniosek niezasadny.</p> <p>W porównaniu z zakresem dotyczącym ulicy Myśliwskiej, znajdującym się w obowiązującym Strategicznym Programie Transportowym, obecnie sporządzana aktualizacja zajmuje się jedynie odcinkiem zachodnim (stanowiącym uzupełnienie odcinków już istniejących, bądź obecnie realizowanych tej ulicy). Wprowadzenie proponowanego ograniczenia dostępności do tej drogi wyłącznie dla komunikacji miejskiej i służb ratowniczych jest elementem organizacji ruchu, którą aktualizowany dokument się nie zajmuje.</p>
6	<p>Miasto Gdańsk powinno zgodnie z propozycją/projektem zbudować tramwaj na Szadółki Nową Jabłoniową 03 jak również Nową Bulońską Północną 01 co pomogłoby mieszkańcom w sprawnym dotarciu do pracy. Obecnie korki od Fashion House Przywidzka do Ujeściska i ul. Warszawska to jedno wielkie nieporozumienie. W korku to nawet ponad 40 minut gdzie normalnie tę trasę samochodem w 10 minut da się pokonać. Niech miasto coś z tym zrobi z uwagi na nowe osiedla powstające i planowane na Szadółkach i w okolicach Fashion House.</p>	<p>Wniosek zasadny.</p> <p>Ulice: Nowa Jabłoniowa z trasą tramwajową oraz Nowa Bulońska z trasą tramwajową stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.</p>
7	<p>Niniejszym chciałbym zgłosić projekt budowy "Nowej Świętokrzyskiej" wraz z linią tramwajową, do realizacji w pierwszej kolejności. Kilka miesięcy temu zakupiłem mieszkanie przy ulicy Hokejowej 2. Okolica bardzo mi się podoba, natomiast bardzo uciążliwa jest komunikacja - brak dojazdów bezpośrednich do Dworca Głównego w Gdańsku, mała ilość kursów, uciążliwe przesiadki, korki w godzinach szczytu. Dodam, że okolica coraz bardziej się rozbudowuje i do 2020 roku sytuacja na drogach będzie nie do</p>	<p>Wniosek zasadny.</p> <p>Ulica Nowa Świętokrzyska wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg</p>

	<p>zniesienia, jeżeli Nowa Świętokrzyska nie zostanie "zbudowana". Chciałbym również poinformować, że moi sąsiedzi mają identyczne zdanie, lecz nie wszyscy z braku możliwości wysłał wniosek o budowę Nowej Świętokrzyskiej, dlatego występuję także w ich imieniu. Bardzo proszę o wzięcie pod uwagę mojego wniosku.</p>	<p>obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p>
8	<p>Chciałbym złożyć wniosek do ww. programu o budowę trasy tzw. Nowej Świętokrzyskiej wraz z projektowaną linią tramwajową. Bardzo zaniepokoiła mnie aktualizacja na stronach DRMG odnośnie zawieszenia postępowania w sprawie budowy linii tramwajowej. Planowana trasa tzw. Nowa Świętokrzyska bez linii tramwajowej spowoduje w mojej opinii, jako mieszkańca tej dzielnicy znaczące zwiększenie już i tak ogromnego ruchu samochodowego. Linia tramwajowa stanowiła by doskonałą alternatywę dla osób jadących do pracy w godzinach porannego szczytu i wracających popołudniu. Chciałbym zauważyć, że dzisiejsze rozwiązanie z węzłem przesiadkowym na pętli Świętokrzyska jest bardzo obciążone w godzinach szczytu komunikacyjnego ze względu na ogromną ilość przybywających w okolicy planowanej ulicy Nowej Świętokrzyskiej osiedli mieszkaniowych zamieszkiwanych głównie przez młodych ludzi pracujących w "starszych" dzielnicach Gdańska. Autobusy dowożące do pętli Świętokrzyska są tak bardzo obciążone, że matka z wózkiem nie ma praktycznie szans na podróż w bezpiecznych warunkach. Dodatkowo pośpiech związany z zakorkowaniem ulicy Świętokrzyskiej powoduje pośpiech kierowców autobusów i opóźnienia w dojeździe do pętli tramwajowej. Wnioskuje również o podwyższenie priorytetu budowy trasy Nowej Świętokrzyskiej, jako że obecna ulica Świętokrzyska jest już teraz bardzo zatłoczona, a bardzo dynamiczny rozwój tej dzielnicy powoduje całkowitą blokadę ulicy Vaclava Havla w kierunku prawoskrętu w obecną Świętokrzyską, co wg. mnie mija się z celem istnienia ulicy Vaclava Havla. Dodatkowo powstające nowe osiedla jeszcze nasilają ruch samochodowy. Trzeci punkt wniosku dotyczy remontu i utworzenia (nie wiem, czy plan to obejmuje) zjazdu z planowanej ulicy Nowej Świętokrzyskiej do ulicy Kampinoskiej. Remont miałby dotyczyć wykonania</p>	<p><u>Wniosek w pierwszej części zasadny.</u> Ulica Nowa Świętokrzyska wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej</p> <p><u>Wniosek w drugiej części nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy nie zajmuje się remontami dróg.</p>

	nawierzchni asfaltowej w kierunku osiedla Moje Marzenie i wyremontowanego odcinka Kampinoskiej wzdłuż ogródków działkowych, co pozwoliłoby na dojazd do osiedli położonych nieopodal ww. odcinka oraz umożliwiłoby dojazd do odcinka ulicy Srebrnej przy obecnej, prowizorycznej pętli autobusowej "Kampinoska".	
9	Ja jak większość osób mieszkających na najbardziej południowych częściach miasta czyli osiedla Habenda, Cztery Pory Roku, Nowy Horyzont (choć to akurat Borkowo) wnioskuje o jak najszybsze wybudowanie trasy „Nowa Świętokrzyska” . Aktualna ul. Świętokrzyska jest w godzinach szczytu tak zakorkowana że szybciej się można poruszać pieszo, pełno aut jak i autobusów. Nowa Świętokrzyska na pewno rozkorkuje tę część Gdańska począwszy od pętli tramwajowej po same Kowale, a i poprowadzona linia tramwajowa będzie dodatkowo wielkim plusem.	Wniosek zasadny. Ulica Nowa Świętokrzyska wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
10	Mam trzy uwagi związane ze "Strategicznym programem transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku". 1. Kolejność realizacji inwestycji Ostatnio w mediach pojawiły się informacje o tym, że Nowa Politechniczna ma uzyskać większy priorytet niż Nowa Świętokrzyska. Zdaniem wielu osób z południowego rejonu Gdańska byłby to poważny błąd. W tej części miasta mieszka kilkadziesiąt tysięcy osób i wciąż ich przybywa, bowiem powstają nowe osiedla. Już od paru lat ulica Świętokrzyska regularnie się blokuje, nie wspominając o ulicy Małomiejskiej, czy Trakcie Św. Wojciecha. Im więcej osób z tej części Gdańska będzie mogło korzystać z tramwajów, tym mniej zakorkowane będzie też centrum miasta. Wydaje mi się, że skoro został przygotowany "Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku", że skoro miasto widzi potrzebę wykonania wielu inwestycji związanych z transportem drogowym i tramwajowym w tym rejonie, to należałoby tej części miasta przydzielić pewne priorytety w budżecie, bowiem inaczej te projekty będą się ciągnęły daleko poza rok 2030, a nie do roku 2020, jak to zostało pierwotnie zaplanowane. Korzyści z powstania Nowej Politechnicznej odczuwać będzie dużo mniej mieszkańców, niż w przypadku inwestycji, które mają być	Ad.1. Wniosek zasadny. Ulica Nowa Świętokrzyska wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.

	<p>przeprowadzone na południu miasta.</p> <p>2. Kluczowe inwestycje Linia tramwajowa "wokół Południa", czyli na Nowej Świętokrzyskiej, Nowej Warszawskiej i Nowej Bulońskiej Południowej powinna mieć najwyższy priorytet. Taka linia może wnieść najwięcej do obecnego układu drogowego, a ponadto nie niesie za sobą takich kosztów, jak np. budowa linii tramwajowej przez Orunię Górną. Ta druga linia bardzo by się przydała, ale wiąże się z wyburzeniami i dodatkowym wykupem ziemi, co podnosi koszty, a jednocześnie zwiększa ryzyko opóźnień. Ukształtowanie terenu jest na pewno minusem dla Nowej Świętokrzyskiej, ale z drugiej strony, nie ma problemu przebudowy istniejącej drogi, jakby to miało miejsce w przypadku Nowej Małomiejskiej.</p> <p>3. Nowa Zakonicyńska - Nowa Unruga Czy ta trasa nie niesie za dużego ryzyka protestów? Owszem, byłaby przydatna, np. dla mieszkańców Ujeściska, czy np. osiedla Cztery Pory Roku, ale z mapy wynika, że prowadzi ona m.in. przez tereny w okolicach ulicy Darżlubskiej, gdzie jest sporo domów jednorodzinnych, z których część powstała dopiero niedawno. Nie ma tam miejsca na poprowadzenie nowej ulicy, o ile nie dojdzie do wyburzeń. Czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby zainwestowanie w lepszą nawierzchnię na ulicy Unruga i generalnie stworzenie siatki ulic w tym rejonie, a nie jednej przelotówki, która się może notorycznie korkować.</p>	<p>Ad.2. Wniosek zasadny. Trasy tramwajowe w ciągu ulicy Nowej Świętokrzyskiej, Nowej Warszawskiej i Nowej Bulońskiej Południowej stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych tras, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p> <p>Ad.3. Wniosek niezasadny. Ulice Nowa Zakonicyńska i Nowa Unruga zostały zdefiniowane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsku i stanowią ważny element systemu transportowego dzielnicy Południe. Rezerwy terenowe dla tych ulic zostały zdefiniowane w obowiązujących miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego - w liniach rozgraniczających ulicy Nowej Unruga nie ma obiektów do wyburzeń, a przy realizacji Nowej Zakonicyńskiej zajdzie potrzeba wyburzenia jednego budynku mieszkalnego. Ich realizacja poprawi funkcjonowanie układu transportowego dzielnicy, przyczyniając się do poprawy warunków życia mieszkańców okolicznych osiedli.</p>
11	<p>W załączeniu przesyłam moją opinię na temat planowania w Gdańsku. Swój krytyczny pogląd oparty jest na zaplanowaniu przez Radę Miasta Gdańska hurtowni w sąsiedztwie mego domu. W załączeniu kilka zdjęć z działalności hurtowni. Obcokrajowiec obserwujący tę działalność określił "idioten". Myślę, że miał na myśli władarzy miasta</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny program transportowy nie zajmuje się planowaniem hurtowni. Załączona opinia również nie odnosi się do kwestii analizowanych w programie – wniosek jest nie na temat.</p>
12	<p>W związku z opracowywanym planem rozwoju układu drogowego w dzielnicy Gdańsk - Południe, wnoszę, aby inwestycja dotycząca budowy ulicy Nowej Bulońskiej, niezwykle potrzebnej mieszkańcom inwestycji, uwzględniała odpowiednie zapewnienie ochrony przed hałasem ulicy Kartuskiej, jako ulicy zbiorczej, na której zaistnieje wzmózony ruch w związku z inwestycją - budową ulicy Bulońskiej. Mam na myśli ochronę przed</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny program transportowy nie zajmuje się projektowaniem przekroju analizowanych dróg, czy ich wyposażenia w techniczne środki ochrony akustycznej. Dopiero na etapie wykonania projektu budowlanego dla konkretnej ulicy zostaną podjęte decyzje w zakresie jej docelowego wyglądu, zasadności realizacji ekranów akustycznych czy lokalizacji przejść dla drobnych zwierząt. Dotyczyć to może zarówno ulicy</p>

	<p>hałasem nieruchomości przy ulicy Kartuskiej, w górnym jej biegu - od „Biedronki” do ulicy Damroki (na wysokości osiedla Gardenia). Aktualna emisja hałasu spowodowana przez ruch samochodów, jak wynika z załączonego opracowania ZDiZ z 2012 roku, przy tej ulicy jest bardzo wysoka i doskwiera mieszkańcom okolicznych budynków wielorodzinnych, w tym mi osobiście jako właścicielowi lokalu mieszkalnego. Niewątpliwie dalszy wzrost ruchu na ulicy Kartuskiej będzie również spowodowany budową ulicy Nowej Bulońskiej. Z uwagi na wysoki poziom hałasu, minimalnie poniżej dopuszczalnych górnych wskaźników, oszacowany w 2012 roku, jest wysoce prawdopodobne, iż poziom hałasu obecnie przekracza te normy i jeszcze wzrośnie po wybudowaniu ulicy Nowej Bulońskiej. Wnoszę o uwzględnienie w ramach inwestycji ulicy Nowej Bulońskiej obowiązku wykonania ekranów akustycznych, z elementami przezroczystymi, na wskazanym odcinku ulicy Kartuskiej. Koszt ich wykonania, na odcinku około 600 metrów będzie symboliczny, zaś szeroki pas drogowy pozwala na wykonanie tych ekranów.</p>	<p>projektowanej – w tym przypadku ulicy Nowej Bulońskiej – jak również ulic, posiadających z nią skrzyżowania, jak np. ulica Kartuska. Konieczność realizacji technicznych środków ochrony akustycznej wynikać będzie ze szczegółowych analiz akustycznych, odnoszących się do poziomu emisji hałasu do środowiska w wyniku realizacji danej ulicy oraz obecnego i planowanego przeznaczenia terenów, położonych w zasięgu jej uciążliwości akustycznych</p>
13	<p>Moim zdaniem priorytetową inwestycją infrastrukturalną powinna być Nowa Jabłoniowa ze względu na bardzo dynamicznie rozwijającą się część miasta (wiele nowych osiedli mieszkaniowych i bardzo popularne centrum handlowe fashion house) i będzie dalej się "rozrastać". Jest to ulica bardzo zakorkowana w weekendy i w dni powszednie.</p>	<p>Wniosek zasadny. Ulica Nowa Jabłoniowa wraz z trasą tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p>
14	<p>Uważam, że najpilniejszą inwestycją tramwajową są kolejno: 1. Tramwaj w ciągu Nowej Politechnicznej (kluczowa trasa mimo że nie na Południu) - bez budowania nowej jezdni (układ drogowy Wrzeszcza w godzinach szczytu i tak nie przyjmie więcej pojazdów) a poza godzinami szczytu wystarczająca jest obecna siatka ulic (powinna zostać oczywiście wyremontowana). Mam nadzieję że obędzie się bez wyburzeń kamienic przy ul. Do Studzienki.</p>	<p>Wniosek zasadny. Trasy tramwajowe w ciągu ulicy Nowej Politechnicznej, Nowej Bulońskiej i Nowej Warszawskiej stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych tras, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji</p>

	<p>2. Nowa Bulońska z pętlą przy Jabłoniowej i parkingiem P&R. Nie ma moim zdaniem powodu dla rozbudowy linii tramwajowej dalej w kierunku Szadówek bo spowoduje to dalsze zabudowywanie terenów przy obwodnicy co już na tym poziomie suburbanizacji byłoby niewskazane. Dodatkowo czas przejazdu z Przywidzkiej do Centrum tramwajem byłby na tyle długi że nie byłaby to alternatywa dla samochodu. P&R przy Jabłoniowej powinien wystarczyć.</p> <p>3. Nowa Warszawska jako łącznik trasy z Łostowic w kierunku Moreny i Wrzeszcza. Niezbędna inwestycja pozwalająca znacząco skrócić o odciążać trasę do Wrzeszcza przez Centrum. Trasa ta nie powinna być realizowana razem z jezdnią. Dublowanie AK nie ma moim zdaniem uzasadnienia. Stara Warszawska powinna zostać ucywilizowana (chodniki, ścieżki rowerowe czy chociażby oświetlenie).</p>	<p>poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p>
15	<p>Chciałbym przestać wniosek dotyczący kilku zagadnień.</p> <p>1. Zwiększenie przepustowości ulicy Jabłoniowej - natężenie ruchu w kierunku południowym w godzinach popołudniowych jest tak duże, że ulica Jabłoniowa korkuje się, często od skrzyżowania z ulicą Warszawską. Na taki stan rzeczy wpływają mieszkańcy wracający z pracy (coraz liczniejsi w związku z nowo oddawanymi blokami mieszkalnymi w dużej ilości) oraz klienci centrów handlowych Morski Park Handlowy (Fashion House, OBI, Carrefour, Jula) oraz Rental Park (Piotr i Paweł, Tiger Gym). Sytuacja podobna jest w weekendy. W stronę centrum korki tworzą się w godzinach porannych. Rozwiązaniem problemu jest poszerzenie drogi o dodatkowe pasy w każdym kierunku</p> <p>2. Zwiększenie przepustowości ulicy Przywidzkiej - sytuacja analogiczna do punktu 1. Konieczne jest poszerzenie ulicy Przywidzkiej o dodatkowe pasy, przynajmniej do skrzyżowania z ulicą Czerwińskiego</p> <p>3. Dodatkowa komunikacja miejska z rejonu skrzyżowania Przywidzka/Czerwińskiego - chodzi o doprowadzenie dodatkowych autobusów/ tramwajów. Obecna komunikacja jest niewystarczająca dla szybko rozwijających się nowych osiedli oraz większej liczby klientów centrów handlowych. Autobusy kursują zbyt rzadko, są przeładowane. Zdecydowanie brakuje dodatkowych połączeń do centrum. Mieszkańcy mieliby możliwość</p>	<p>Ad.1. Wniosek zasadny. Ulica Nowa Jabłoniowa wraz z trasą tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.</p> <p>Ad.2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet komunikacyjny dzielnicy Południe, do którego ulica Przywidzka nie została zaliczona.</p> <p>Ad.3. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny program transportowy nie zajmuje się weryfikacją obecnego przebiegu linii transportu zbiorowego w Gdańsku.</p>

	<p>dojazdu do pracy autobusem miejskim zamiast samochodem. Przy obecnej ofercie komunikacyjnej wybór autobusu jest w wielu przypadkach niemożliwy. Rozwiązaniem mogłoby być wprowadzenie kolejnego autobusu, który poruszałby się trasą Przywidzka-Jabłoniowa-Kartuska-Centrum. Z osiedla Ujeścisko jeżdżą 2 autobusy ze sporą częstotliwością do Centrum, więc można ominąć przejazd przez dzielnice Ujeścisko, Chełm (obecnie jeździ tak autobus 174), skracając czas dojazdu do Centrum.</p> <p>Nawiązując do punktu 3 mojego wniosku, chciałbym dodać, iż rozwiązaniem problemów z komunikacją miejską byłaby również linia tramwajowa biegnąca na trasie Przywidzka-Jabłoniowa-Warszawska-Havla i dalej obecną trasą tramwajową do centrum.</p>	<p>Ad.4. Wniosek zasadny.</p> <p>Trasy tramwajowe w ciągu ulicy Nowej Jabłoniowej i Nowej Warszawskiej stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.</p>
16	<p>Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na plany w zakresie budowy ulic: Nowej Unruga (13) i Nowej Zakonicyńskiej (12). W obecnej wersji planu zakłada się, że trasy te powstaną w standardzie 1x2. Dodatkowo planiści założyli, że w ciągu tych dwóch dróg nie powstanie trasa tramwajowa. Jestem przekonany, że to błędna decyzja, szczególnie zważywszy na bardzo dynamicznie rozwijające się obszary 1805 i 1807. Moim zdaniem należy przeprowadzić ponowne symulacje ruchu w tym rejonie, zważywszy, że powstała Południowa Obwodnica Gdańska. Budowa tych dwóch ulic w znacznym stopniu usprawniłaby wyprowadzenie ruchu z obwodnicy Trójmiasta w kierunku centrum w godzinach porannych, jak również odwrotnie w godzinach popołudniowych (przy założeniu, że węzeł Kowale także zostanie zmodernizowany, a same ulice powstaną w standardzie 2x2). Dodatkowo linia tramwajowa w znacznej mierze uatrakcyjniłaby i usprawniłaby transport publiczny w tym rejonie. Trzeba pamiętać, że powstały tam bardzo duże osiedla mieszkaniowe, np. osiedle Pięciu Wzgórz, które w obecnej wersji planu są pozbawione - w warstwie założeń planistycznych - budowy linii tramwajowej (nawet w przyszłości). Będę zobowiązany za ponowną analizę tego zagadnienia.</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p> <p>Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem, który definiuje najistotniejsze inwestycje transportowe dzielnicy Południe, wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta. Proponowana przez wnioskodawcę realizacja trasy tramwajowej wzdłuż ulicy Unruga i Nowej Zakonicyńskiej jest niezgodna z obecną polityką miasta, zawartą w dokumentach planistycznych, a nie zaszyły żadne nowe okoliczności, uzasadniające zmianę tej polityki we wnioskowanym zakresie.</p>

17	<p>1. Przyjęcie zasady kontynuacji dotychczasowych prac planistycznych i inwestycyjnych - uwzględnienie przygotowanych do tej pory koncepcji i projektów realizacji inwestycji (głównie Nowa Bulońska, Nowa Jabłoniowa) wskazanych w aktualnej wersji planu transportowego jako priorytetowe i przyjęcie ich do realizacji w pierwszej kolejności, jako najbardziej zaawansowanych.</p> <p>2. Uwzględnienie w planie przede wszystkim i w pierwszej kolejności inwestycji poprawiających funkcjonowanie transportu zbiorowego - zwłaszcza linii tramwajowych.</p> <p>3. Uwzględnienie w planie istnienia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i konieczności sprawnego powiązania stacji PKM zarówno transportem indywidualnym, jak i przede wszystkim zbiorowym</p> <p>4. Przyjęcie do analiz możliwości wykonania alternatywnych małych inwestycji jak np. udrożnienie ul. Człuchowskiej czy połączenie w nieprzerwany ciąg ul. Guderskiego, których koszt będzie stosunkowo niewielki w porównaniu z budową nowych ulic, a wpływ na ruch w analizowanym obszarze może być znaczący.</p> <p>5. Przeprowadzenie konsultacji planu także z radami dzielnic objętych planem i z Zarządem Transportu Miejskiego oraz z mieszkańcami Gdańska (a przede wszystkim mieszkańcami dzielnic objętych planem.</p>	<p><u>Ad.1. Wniosek zasadny.</u> Ulice Nowa Jabłoniowa i Nowa Bulońska wraz z liniami tramwajowymi stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych ulic, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej, niezależnie od obecnego zaawansowania prac przygotowawczych, związanych z tymi ulicami.</p> <p><u>Ad.2. Wniosek zasadny.</u> W ramach metody przyjętej w aktualizowanym dokumencie uwzględniono wpływ transportu zbiorowego na funkcjonowanie całego systemu transportowego dzielnicy Południe.</p> <p><u>Ad.3 Wniosek zasadny.</u> W prognozach ruchu, wykonanych na potrzeby aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego, funkcjonowanie budowanej obecnie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej zostało uwzględnione wraz z dostosowaną do niej siecią miejskiego transportu zbiorowego.</p> <p><u>Ad.4. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet transportowy dzielnicy Południe, czyli ulice o klasie technicznej zbiorczej i głównej. Ulice: Człuchowska i Guderskiego są ulicami lokalnymi, które w ramach Strategicznego Programu Transportowego nie będą analizowane.</p> <p><u>Ad.5 Wniosek zasadny.</u> Projekt dokumentu pn: „Aktualizacja Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku” zostanie uzgodniony z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Urzędu miasta Gdańska oraz właściwymi organami uzgadniającymi. Uzyskane zostaną także stanowiska właściwych rad dzielnic. Po uzyskaniu stanowisk, opinii i uzgodnień projekt dokumentu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko zostanie wyłożony do publicznego wglądu i odbędzie się na jego temat dyskusja publiczna z mieszkańcami miasta.</p>
18	<p>Szanowni Urzędnicy !!!!! Może tak dokończycie i naprawicie to co jest zepsute w Południowych dzielnicach. Jak można mówić np. o dokończonej trasie WZ skoro nie ma</p>	<p><u>Ad.1. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Wniosek o uwzględnienie budowy wiaduktu w ciągu al. Armii Krajowej pozostaje poza zakresem</p>

	<p>estakady nad ulicą Łostowicką, która jest strategicznym i obowiązkowym elementem tej trasy? Korki na Łostowickiej jak były tak są i w górę zaczynają się już na skrzyżowaniu z Kartuską. Na AK od centrum w stronę obwodnicy zaczynają się już od starego Chełmu. Szlag mnie trafia jak słyszę, że Gdańsk zaoszczędził na ostatnim zadaniu budowy trasy WZ, a na zaplanowaną estakadę nie miał kasy. Jak już nie chcecie jej budować to udroźnicie przynajmniej krzyżówkę Havla, Wilanowska, AK. Likwidując np. idiotyzm w postaci przystanku autobusowego na skrzyżowaniu AK i Havla, albo dając możliwość, która była już możliwa, tj. skręt z Havla w AK w stronę centrum z pasa środkowego !!!! Dziękuję za nowy dwupasmowy skręt z Havla w AK w stronę obwodnicy, który pojawił się miesiąc temu, a powinien być od samego początku zbudowania Havla. Banda nieudaczników projektowała to skrzyżowanie podczas jego modernizowania, skoro nie można było przewidzieć zwiększenia ruchu ze strony nowej Havla, która ma po dwa pasy. Skoro jest większy ruch w stronę obwodnicy to tak samo zwiększył się w stronę centrum. Nie da się puścić tego ruchu jednym pasem zablokowanym jeszcze przez autobusy, które opuszczają zatokę przystankową, która nie ma prawa powstać na skrzyżowaniu !!! Zbudujcie w końcu estakadę, albo dokończcie naprawę bubla, a potem zabierajcie się na strategiczny program!</p>	<p>aktualizowanego dokumentu. W ramach Strategicznego programu analizowane są nieistniejące kluczowe elementy systemu transportowego dla dzielnicy Południe. Al. Armii Krajowej jest elementem istniejącym, a kwestie wyposażenia tej ulicy w dodatkowe elementy pozostają poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu.</p> <p>Ad.2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p> <p>W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego analizowana jest kolejność realizacji najważniejszych korytarzy komunikacyjnych w perspektywie do 2020 roku. Szczegółami dotyczącymi organizacji i zarządzania ruchem zajmują się, w ramach swoich kompetencji, odpowiednie jednostki organizacyjne miasta Gdańska – dotyczy likwidacji przystanku autobusowego na skrzyżowaniu Armii Krajowej/Havla.</p>
19	<p>Mieszkańcy Gdańska Południe co rano stoją w ogromnym korku na Trakcie św. Wojciecha. Nie tylko oni, stoją w korku także mieszkańcy Pruszcza Gdańskiego. Największy korek jest pomiędzy godzinami 7:00 a 8:00 rano. Mieszkańcy Pruszcza mogliby dojeżdżać do Gdańska w tym czasie drogą kolejową: SKM lub PR, ale niestety, w nowym rozkładzie jazdy od 14 grudnia 2014 będą jedynie 3 pociągi PR z Pruszcza do Gdańska i ani jednej SKM w godzinach 7:00-8:00. Kilka lat temu gdy SKM zaczynała kursować do Pruszcza założeniem pomysłu była większa przepustowość i mniejsze korki na Trakcie. SKM kursowały w dogodnych terminach, między 7:00 a 8:00 były aż 2 lub 3 pociągi SKM plus kilka pociągów PR. Wszyscy moi znajomi z Pruszcza przesiadali się z aut lub autobusów na SKM. Potem był remont torów i SKM przestały do Pruszcza jeździć. Wszyscy znajomi przesiadali się na auta</p>	

(nieliczni na autobusy), aby jeździć traktem w korku. Nie mieli wyboru. Remont torów się skończył, SKM wróciły i jeżdżą do Pruszcza. Od września wróciła do rozkładu jazdy SKM o 7:20, potem była ona o 7:35. Z miesiąca na miesiąc coraz więcej osób podróżowało SKM. Wygodnie i szybko - 12 minut zamiast 40 minut. Niestety, w nowym rozkładzie jazdy została zlikwidowana SKM-ka z Pruszcza Gdańskiego do Gdańska o 7:35 (w poprzednim rozkładzie jazdy była ona o 7:20). Jeśli podróżujące nią osoby przesiądą się z powrotem na auta, to korek na Trakcie będzie jeszcze większy, a ludzie z południowych dzielnic Gdańska nie mają wyboru - Trakt to jedyna droga ich dotarcia do centrum. Część moich znajomych wróciła do SKM, ale część jeździ autami nadal. Znikające z rozkładu jazdy pociągi SKM nie zachęcą ich do tego środka transportu. Korzystanie z pociągów PR nie rozwiązuje problemu, bowiem w kierunku Gdańska między godziną 7:00 a 8:00 odjeżdżają jedynie 3 pociągi obecnie i 3 pociągi w nowym rozkładzie jazdy: 7:13, 7:31 i 7:56. Jest to o wiele mniej niż kiedyś przed remontem torów. Ludzie wrócą do aut i korki na Trakcie będą gigantyczne. Tym bardziej, że nadchodzi zima. W południowych dzielnicach Gdańska mieszka coraz więcej osób. **Bardzo proszę o interwencję w tej sprawie.** Zaistniała sytuacja nie mieści mi się w głowie, gdyż jest w sprzeczności z filozofią odkorkowania Trójmiasta i współdziałania dla dobra i komfortu mieszkańców. Kto będzie chciał mieszkać w dzielnicach południowych Gdańska jeśli codziennie będą takie korki? Na godzinę 8:00 podróżuje do Gdańska wiele uczniów, dzieci, młodzieży i studentów. Proszę wziąć pod uwagę szczególnie tych młodych ludzi. Ludzie z Pruszcza bardzo chętnie podróżowaliby SKM do Gdańska, gdyby tylko mogli. W Pruszczu obok dworca funkcjonuje duży parking dla aut i zadaszona rowerownia. Wszystko po to, aby ludzie wybierali pociągi zamiast Traktu św. Wojciecha. Ale niestety, ludzie nie pojadą pociągiem, którego nie ma... Druga rzecz: nie zastanawiali się Państwo nad **utworzeniem bus-pasa na Trakcie** i większej ilości autobusów z Gdańska Południowego do centrum? To też by korki rozładowało. Statystycznie w aucie siedzą 1-2 osoby.

Ad.1. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.

Negocjacje z SKM w kwestii zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów z Pruszcza Gdańskiego do Gdańska jest poza zakresem merytorycznym Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe.

Ad.2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.

Szczegółami dotyczącymi organizacji i zarządzania ruchem oraz ofertą transportu zbiorowego zajmują się, w ramach swoich kompetencji, odpowiednie jednostki organizacyjne miasta Gdańska - podnoszona konieczność utworzenia BUS pasów na ulicy Trakt Św. Wojciecha pozostaje poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu. Ponadto wnioskowana

		<p>ulica Trakt Św. Wojciecha znajduje się poza granicami opracowania.</p> <p>Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.</p>
20	<p>Moja uwaga dotyczy odcinka "Trasa PP" łączącego ul. Małomiejską z pętlą tramwajową na Chełmie. Jest tam przewidziana droga, ale bez linii tramwajowej. Linia tramwajowa na tym odcinku bardzo by skróciła i ułatwiła dojazd mieszkańców Oruni Górnej do dzielnicy Chełm. Budowa Nowej Małomiejskiej nie nastąpi w najbliższym czasie i będzie dużo kosztowniejsza niż ten krótki odcinek linii tramwajowej na trasie PP. Czy jest jakaś szansa na tramwaj na tej "Trasie PP" Kiedyś tramwaj miał jechać na Orunią Górną z dzielnicy Chełm właśnie tą drogą, ale plany niestety zostały zmienione.</p>	<p>Wniosek zasadny.</p> <p>Trasa PP wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.</p>
21	<p>Gdańsk Południe powinien obejmować tereny za obwodnicą należące do Gminy Kolbudy. Teren ten jak najbardziej należy włączyć do planów zabudowy. Przecież Kolbudy nie mają interesu prowadzić tam inwestycji czysto miejskich. Tereny te uwolnić od opcji rolniczej i w całości zabudować. To nie agresja na gminę Kolbudy tylko logiczna konieczność. Jak trzeba to dać gminie odpowiednia rekompensatę, jeżeli tego wymaga prawo. Zmieniono granice województw, to można przesunąć granice gminy. Życzę powodzenia w realizacji zabudowy Gdańska Południe. Nie budujcie miasta sypialni ale nowoczesną dzielnicę z wszystkimi obiektami dużego miasta. Wyjdźcie poza stereotyp - mieszkania i kościoły.</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p> <p>Granice, w ramach których opracowywany jest Strategiczny program transportowy, nie mogą swoim zasięgiem obejmować gmin sąsiadujących, ponieważ miasto Gdańsk nie ma wpływu na politykę przestrzenną terenów położonych poza swoimi granicami (decydują o tym rady gmin ościennych). Ponadto Gdańsk nie może przeznaczać środków finansowych na inwestycje wykraczające poza granice administracyjne. W ramach analiz będą brane pod uwagę: charakter zagospodarowania oraz trendy rozwojowe terenów sąsiadujących z granicami opracowania.</p>
22	<p>Wnioskuje o budowę linii tramwajowej Nowa Świętokrzyska a w dalszej kolejności Nowej Bulońskiej Południowej.</p>	<p>Wniosek zasadny.</p> <p>Trasy tramwajowe w ciągu ulicy Nowej Świętokrzyskiej i Nowej Bulońskiej Południowej stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych tras, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów</p>

		uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
23	<p>Jestem mieszkańcem osiedla Świętokrzyskiego od 8 lat. W ciągu tego okresu w sąsiedztwie mojego domu powstało i wciąż powstaje, szereg nowych domów (również w Kowalach). Ulica Świętokrzyska jest coraz bardziej zakorkowana i coraz częściej dochodzi na niej do potrażeń (o stłuczkach nie wspominał). Pomijając fakt, że ostatnio niewielki fragment tej ulicy wyremontowano, nie zmienia to nic w zmniejszeniu natężenia ruchu. Włączenie się do ruchu z ulicy Guderskiego w godzinach szczytu jest niemożliwe (chyba, żeuczynnikierowcy zatrzymają się na chwilę). Przed mistrzostwami europy w piłce nożnej na stronach miasta pojawiło się opracowanie strategii rozbudowy transportu miejskiego i drogowego, w którym budowa Nowej Świętokrzyskiej była zaliczona do priorytetowych (miała być zrealizowana do 2012 roku). Po mistrzostwach cudownie zniknął plan strategiczny i pojawiło się nowe opracowanie, w którym Nowa Świętokrzyska znalazła się na pozycji nr 6. Czyżby planiści zagubili dawne plany? Zamiast tego preferuje się budowę Nowej Bulońskiej - przez puste tereny dawnego poligonu. Podejrzewam, że ten priorytet pojawił się z innego powodu, a mianowicie z planów budowy ogromnego centrum handlowego w Szadółkach przy Jabłoniowej- czyżby ktoś za tym lobbował? Śmiem przypuszczać, że tak było bo kiedy się okazało, że inwestor tego centrum nie zaczął budowy w 2013 roku, zaczęto modyfikować plan budowy Nowej Bulońskiej zważając ją do jednego pasa ruchu zamiast dwóch a idea budowy Nowej Świętokrzyskiej nagle cudownie wróciła. Nie mam nic przeciwko nowym centrum handlowym ale na miłość boską miejcie na względzie warunki życia obywateli tego miasta!!! Nowa Świętokrzyska jest niezbędna jak powietrze (wraz z linią tramwajową).</p>	<p>Wniosek zasadny. Ulica Nowa Świętokrzyska wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p>
24	<p>Szanowni Państwo, bardzo niedrogim a wnoszącym ogromne udogodnienie byłby projekt związany z przedłużeniem i zmianą trasy 118, 108 i ustanowienia przystanku na ul. Zamiejskiej (wysokość ogródków działkowych) , jest tam droga, bypas, przystosowana pierwotnie na pętlę autobusową. Usprawni to ruch w dzielnicy,</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny program transportowy nie zajmuje się weryfikacją przebiegu linii transportu zbiorowego w Gdańsku. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.</p>

	<p>pozwole dzieciom i osobom starszym z rejonu ul. Jabłońskiego, Zamiejskiej i Hebanowskiego na łatwiejszy dojazd do szkół (SP 47, gimnazjum nr 3), przedszkoli i do centrum Gdańska. Obecnie dojdzie do przystanku wiąże się z ok. 10-15 minutowym spacerem, co szczególnie w godzinach porannych dla dzieci i młodzieży dojeżdżających do szkół nie jest sprawą nieistotną. Przystanek bardzo usprawniłby komunikację tej części Chełma z placówkami oświatowymi i centrum miasta.</p>	
25	<p>W związku z aktualizacją „Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku” składamy wniosek o wybudowanie ekranów akustycznych w ciągu Alei Armii Krajowej od skrzyżowania tejże arterii z ulicą Łostowicką do wiaduktu na ul. Cedrowej po stronie od ulicy Warszawskiej. Taki projekt złożyliśmy do tegorocznej edycji budżetu obywatelskiego - otrzymał aż 352 głosy poparcia, jednakże to nie wystarczyło do jego realizacji. Stale zwiększający się ruch samochodowy na Alei Armii Krajowej spowodowany powstawaniem nowych osiedli w dzielnicy Gdańsk-Południe oraz tranzyt ciężarówek w kierunku obwodnicy Trójmiasta bardzo pogorszył warunki życia mieszkańców domów stojących wzdłuż tejże ulicy. Ciągły hałas, zanieczyszczenia powietrza i - ujmując rzecz kolokwialnie - smród spalin powodują, że mieszkańcy bardzo narzekają na warunki życia. Nie pozostaje to także bez wpływu na stan zdrowia ludzi. Trucizny zawarte w spalinach, ścierające się okładziny hamulcowe, pył unoszony do góry zwyczajnie nas trują. Ustawienie ekranów dźwiękochłonnych znacznie poprawiłoby nasze zdrowie i komfort naszego życia.</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Przytoczony we wniosku odcinek Alei Armii Krajowej jest elementem już zrealizowanym i funkcjonującym, dlatego nie będzie analizowany w ramach Strategicznego Programu Transportowego. Ponadto SPT nie zajmuje się projektowaniem przekroju analizowanych dróg. Konieczność wybudowania ekranów akustycznych wynikać będzie z wyników przeprowadzonych pomiarów poziomu hałasu w środowisku, które wykażą, czy poziom ten przekracza dopuszczalne normy. Wniosek został również przekazany do Urzędu Miejskiego.</p>
26	<p>Jako mieszkaniec rejonu Gdańsk Południe w okolicy Mleczarni Maćkowy (osiedle Ekolan) zwracam Państwu uwagę stanowiącą jednocześnie prośbę o włączenie tego rejonu w plan rozbudowy Gdańska. W tym rejonie nic się nie dzieje a ulice niszczeją. Młodym ludziom trzeba dać możliwości rozwoju poprzez rozwój infrastruktury. W tym rejonie rodzi się nowe pokolenie gdańszczan często niespotykane w pozostałych rejonach Gdańska gdyż tańsze mieszkania w programie chociażby rodzina na swoim przyciągnęły mieszkańców, którzy założyli rodziny i rodzą</p>	<p>Wniosek zasadny. W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego analizowane są najważniejsze korytarze transportowe dzielnicy południe. Z punktu widzenia okolic Mleczarni Maćkowy najistotniejszym elementem sieci transportowej koniecznej do wybudowania jest ulica Nowa Niepołomicka, która została uwzględniona w zakresie aktualizowanego SPT. Potencjał rozwojowy i zmiany zagospodarowania terenów położonych w rejonie Maćkowy zostały uwzględnione w ramach analizy. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego</p>

	<p>dzieci, dla których widać gołym okiem będzie utrudniony start gdyż brak jest odpowiedniego transportu (jakość ulic, bezpieczeństwo przystanków, słaba komunikacja miejsca, brak pobliskich przedszkoli publicznych, szkół, brak boisk, placów zabaw, ścieżek spacerowych brak sklepów, galerii itp.) Proszę nie być obojętny dla tego terenu.</p>	<p>ponieważ we fragmentach odnosi się do kwestii szkół i przedszkoli.</p>
27	<p>Proszę przyrzeć się braku planów rozbudowy ul. Starogardzkiej w granicach miasta Gdańsk szczególnie osiedlom w rejonie Maćkowego gdzie poza budynkami mieszkalnymi nie ma nic a przecież tu właśnie rodzi się młode pokolenie Gdańszczan, które wymaga szkół, przedszkoli, sklepów, restauracji, boisk, możliwości przemieszczania się. Proszę w imieniu wspólnot o włączenie tego obszaru do planów rozwoju dzielnicy Gdańsk Południe gdyż ten rejon właśnie do niego należy a nie ujmując go w programie operacyjnym przekreślicie Państwo możliwości wielu młodych ludzi jak i osób w średnim wieku, którzy w dużym stopniu mają wkład w budżet miasta.</p>	<p>Wniosek zasadny. W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego analizowane są najważniejsze korytarze transportowe dzielnicy Południe. Dla jednostki Maćkowy najistotniejszym elementem sieci transportowej, koniecznej do wybudowania, jest ulica Nowa Niepołomska, która została uwzględniona w zakresie aktualizowanego SPT. Potencjał rozwojowy i zmiany zagospodarowania terenów położonych w rejonie Maćkowy zostały uwzględnione w ramach analizy. Wg obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego przekrój ulicy Starogardzkiej nie jest przewidziany do rozbudowy do dwóch jezdni, dlatego w SPT ulica ta została potraktowana jako istniejąca i obecnie funkcjonująca – zakres bieżących remontów i modernizacji nie wchodzi w zakres aktualizowanego dokumentu.</p> <p>Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego ponieważ we fragmentach odnosi się do kwestii szkół i przedszkoli oraz rewitalizacji.</p>
28	<p>Szanowni Państwo, w załączeniu przesyłam wnioski, uwagi i spostrzeżenia dla potrzeb aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dla Dzielnicy Południe w Gdańsku. Zachęcam do zapoznania się z nimi i do kontaktu w razie potrzeby uzyskania wyjaśnień lub doprecyzowania poruszonych kwestii. W mojej ocenie (mieszkańca osiedla Zabornia w północnej części dzielnicy Ujeścisko-Łostowice) założenia Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe prawidłowo odzwierciedlają ogólne potrzeby komunikacyjne tego obszaru. Obecnie najsłabszym ogniwem jest połączenie tego rejonu miasta z Wrzeszczem. Istniejące możliwości połączenia z pominięciem centrum Gdańska (przez ul. Nowolipie i Potokową lub Jańskową Dolinę lub Schuberta) w godzinach intensywnego ruchu są nadmiernie zatłoczone. Stąd budowa przedłużenia ulicy Bulońskiej do węzła Jabłoniowa powinna być absolutnym priorytetem. Taki łącznik</p>	<p>Ad.1 Wniosek zasadny. Ulica Nowa Bulońska Północna wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach</p>

<p>stworzyłby możliwość pominięcia tych tras. Również budowa linii tramwajowej w tej relacji byłaby ogromną zmianą jakościową w komunikacji południowych części Gdańska z dzielnicami północnymi. Przebudowując skrzyżowanie z ul. Kartuską warto w tym miejscu po-myśleć o budowie niewielkiego węzła integracyjnego z pętlą autobusową i parkingiem aby stworzyć w tym miejscu dogodną możliwość przesiadki z autobusów jadących od strony Jasienia i Kiełpinka oraz pozostawienia aut dla kierowców wjeżdżających do miasta z tamtej strony i skorzystania z komunikacji miejskiej. Przyczyniłoby się to do ograniczenia ruchu na ul. Kartuskiej, która nie powinna być arterią wprowadzającą transport indywidualny do centrum Gdańska. Dla szybkiego (do czasu poczynienia bardziej zaawansowanych inwestycji) usprawnienia transportu publicznego w relacji Południe – Wrzeszcz władze miasta powinny, moim zdaniem, rozważyć przyznanie w godzinach szczytu priorytetu komunikacji miejskiej na jednej z tych tras w relacji generującej największe korki (w godzinach porannych w stronę Wrzeszcza, popołudnia-mi w przeciwną stronę). Można to osiągnąć np. przez wyznaczenie czasowych „buspasów” na trasie linii 227 (na najbardziej problematycznych odcinkach ul. Havla, Łostowickiej, Nowolipie, Rakoczego, Potokowej i Żołnierzy Wyklętych) albo np. zamykając Jańską Dolinę w godzinach szczytu dla tranzytu indywidualnego (z dostępem tylko dla mieszkańców) i w ten sposób przyznając realny priorytet autobusom komunikacji miejskiej (na potrzeby linii 162, 262 itp.). Z uwagi na obecną sytuację większy niż wynika to ze Strategii priorytet powinna otrzymać budowa Nowej Warszawskiej, ponieważ obecna ulica Warszawska w godzinach szczytu ko-munikacyjnego jest całkowicie zakorkowana (przenosi ruch do gęsto zabudowanych osiedli na Ujeścisku, Szadółkach i poza obwodnicę), co źle wpływa nie tylko na transport indywidualny ale i na jakość komunikacji miejskiej (autobusy nie są w stanie kursować zgodnie z rozkładem, co zniechęca pasażerów do podróży nimi). Z uwagi na relatywnie niewielki (w porównaniu do pozo-statych tras) koszt budowy tego odcinka warto nawet rozważyć podzielenie budowy tego odcin-ka na etapy. W pierwszym można np. zbudować samo torowisko tramwajowe (do nowej pętli przy</p>	<p>Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych ulic, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej</p> <p>Ad.2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p> <p>Szczegółami dotyczącymi organizacji i zarządzania ruchem oraz ofertą transportu zbiorowego zajmują się, w ramach swoich kompetencji, odpowiednie jednostki organizacyjne miasta Gdańska - podnoszona konieczność utworzenia BUS pasów na wymienionych ulicach pozostaje poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu.</p> <p>Ad.3 Wniosek zasadny.</p> <p>Ulica Nowa Warszawska wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tej ulicy, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p> <p>Ad.4 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p>
---	---

ul. Jabłoniowej i parkingu Park & Ride w tym miejscu), dając szansę wielu osobom dziś zmotoryzowanym wybór szybszej (wolnej od korków) komunikacji zbiorowej zarówno w kierunku Gdańska jak i Wrzeszcza (szczególnie w połączeniu z Nową Bulońską, którą można skierować linie autobusowe i tramwajowe do węzła PKM Brętowo i trasą Politechniczną). Nawet linia tymczasowo jednotorowa z mijankami byłaby wartościowym usprawnieniem komunikacji w tej relacji. Samą budowę drogi można również podzielić na etapy (np. w pierwszym budując jedną jezdnię do ruchu w obu kierunkach z przygotowaniem pod rozbudowę – uwzględniając planowane skrzyżowania i węzły do wykorzystania po wybudowaniu drugiej nitki). Szczególnie uczałabym na ulice, które nie są uważane za główne, ale mimo to przenoszą znaczny ruch tranzytowy. Jedną z takich ulic w tym rejonie miasta jest ulica Cedrowa, która z uwagi na swoje parametry nie jest w stanie obsługiwać zbyt dużego ruchu (ulica jest m.in. bardzo wąska na odcinku przy styku z Kartuską). **Bardzo ważne byłoby szybkie zbudowanie nowej ulicy Olchowej** (ostatni największy odcinek Cedrowej powinien być jednokierunkowy w relacji od Kartuskiej w stronę Armii Krajowej). W związku z rozbudową osiedli w tym rejonie oraz rozbudową Cmentarza Łostowickiego budowa ulicy Olchowej do skrzyżowania z Kartuską w rejonie wlotu ul. Myśliwskiej powinna znaleźć się wśród priorytetów dla tej części dzielnicy. **Ponieważ nie może doczekać się realizacji budowa estakady w ciągu Alei Armii Krajowej nad skrzyżowaniem z ul. Łostowicką warto rozważyć wykorzystanie zabezpieczonej w tym miejscu rezerwy terenu pod parking Park & Ride.** Rozwiązanie polegające na stworzeniu parkingu na pasie zieleni między jezdniami Alei Armii Krajowej na odcinku od wiaduktu ulicy Cedrowej do skrzyżowania z ul. Łostowicką bywa stosowane w okresie Wszystkich Świętych, dlatego warto rozważyć zastosowanie go na stałe. Można relatywnie niewielkim nakładem środków zbudować pojemny parking (tymczasowy, do momentu budowy estakady) skomunikowany z liniami tramwajowymi na przystanku Wilanowska i autobusowymi na przystanku Cm. Łostowicki stwarzając szansę na ograniczenie transportu indywidualnego nie tranzytowego jadącego Aleją Armii Krajowej w stronę centrum Gdańska. Istniejąca rezerwa terenu w pasie zieleni pozwala na

Strategiczny Program Transportowy dzielnicy południe w mieście Gdańsku zajmuje się analizą kolejności realizacji korytarzy transportowych z uwzględnieniem ich pełnego wyposażenia (dotyczy ilości jezdni i pasów ruchu oraz ewentualnej trasy tramwajowej). Dopiero na etapie sporządzania projektów budowlanych (dla poszczególnych rekomendowanych elementów układu transportowego) dodatkowe analizy wykażą, które elementy zdefiniowanego przekroju ulicznego należy wybudować w najbliższych latach dla osiągnięcia optymalnego efektu ruchowego. Nie jest wykluczone, że w niektórych przypadkach pierwsza powstanie trasa tramwajowa, a dopiero później jednia lub jezdnie – tej kwestii aktualizowany dokument nie przesądza.

Ad.5. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.

W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet transportowy dzielnicy Południe, czyli ulice o klasie technicznej zbiorczej i głównej. Ulica Nowa Olchowa (to ona stanowić będzie alternatywę dla wąskiego odcinka ulicy Cedrowej) to ulica lokalna, a takimi Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje. Nie oznacza to, że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć w planach finansowych miasta.

Ad. 6 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.

Przedmiotem aktualizowanego dokumentu nie są rozważania na temat lokalizacji parkingów P&R.

<p>wyodrębnienie dodatkowych pasów do skrętu na taki parking a także pasów do włączenia się do ruchu na Aleję Armii Krajowej. Parking mógłby być wybudowany z tymczasowych prefabrykowanych płyt betonowych (rozwiązanie trwałe nie jest konieczne z uwagi na tymczasowość i niską prędkość pojazdów poruszających się po parkingu). Budowa schodów na wiadukt ul. Cedrowej oraz ciągu pieszego przy parkingu poprawiłaby skomunikowanie rejonu ul. Cedrowej z węzłem przy przy-stankach Wilanowska/Cm. Łostowicki, poprawiła dostępność do cmentarza (parking mógłby służyć również do obsługi cmentarza) zapewniłaby sprawny i bezpieczny ruch pieszych w tej relacji. Dodatkowo można ograniczyć dopuszczalną prędkość na tym odcinku Alei Armii Krajowej, co z pewnością pozytywnie wpłynęłoby na stan bezpieczeństwa w tym miejscu (z uwagi na bliskość skrzyżowania rozwijanie większych prędkości w tym miejscu i tak jest mocno utrudnione). Planując rozwiązania transportowe nie można zapominać o ruchu rowerowym. Warto rozważyć budowę szybkiej trasy rowerowej wzdłuż Alei Armii Krajowej na odcinku od węzła Jabłoniowa w stronę centrum Gdańska. Byłaby to atrakcyjna alternatywa dla transportu samo-chodowego, która mogłaby zachęcić wiele osób do jazdy rowerem w stronę centrum. Obecnie brak sprawnego szybkiego połączenia rowerowego tej części miasta z centrum. Istniejącą Aleją Armii Krajowej do miasta szerokim strumieniem wlewają się auta, tymczasem rowerzyści nie mają szybkiej i możliwie bezkolizyjnej trasy. Aby dotrzeć do centrum trzeba kluczyć po osiedlo-wych uliczkach, wielokrotnie zatrzymując się na światłach albo przecinać liczne drogi intensywnie użytkowane przez pieszych. Nie współgra to z nowoczesnymi tendencjami europejskimi w dziedzinie planowania transportu w mieście pokroju Gdańska. W podobnych miastach zachod-nich (Kopenhaga, Malmoe) buduje się szybkie i bezkolizyjne „autostrady” dla rowerów. Warto zastosować takie rozwiązania w Gdańsku korzystając z istniejących rezerw terenowych i możliwo-ści. Trasa taka nie musi nawet być wyasfaltowana, wystarczy aby była utwardzona i przejezdna. Szlak wzdłuż Alei Armii Krajowej byłby znakomitą przykładem udostępnienia przestrzeni miej-skiej nie tylko samochodom, ale również niezmotoryzowanym uczestnikom ruchu.</p>	<p>Ad. 7 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Przedstawiona propozycja budowy schodów na wiadukt ulicy Cedrowej w pasie drogowym al. Armii Krajowej pozostaje poza zakresem aktualizowanego dokumentu. W ramach Strategicznego Programu analizowane są kluczowe nieistniejące elementy systemu transportowego w dzielnicy Południe. Al. Armii Krajowej jest elementem istniejącym, a kwestie wyposażenia tej ulicy w dodatkowe elementy pozostają poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu.</p> <p>Ad. 8 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego Przedstawiona propozycja budowy trasy rowerowej w pasie drogowym al. Armii Krajowej pozostaje poza zakresem aktualizowanego dokumentu. W ramach Strategicznego Programu analizowane są nieistniejące kluczowe elementy systemu transportowego dla dzielnicy Południe. Al. Armii Krajowej jest elementem istniejącym, a kwestie wyposażenia tej ulicy w dodatkowe elementy pozostają poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu.</p>
--	--

	<p>Strategia Transportowa powinna uwzględnić plany w zakresie utworzenia nowych i zmiany istniejących linii komunikacyjnych. Budowa węzła z pętlą tramwajową przy ul. Jabłoniowej i linii do niej wzdłuż ul. Bulońskiej i Warszawskiej pozwoliłaby skrócić część linii autobusowych z dalszych części miasta do tego węzła. Podobnie wykorzystany mógłby zostać węzeł przy skrzyżowaniu ul. Kartuskiej z Nową Bulońską. Budowa ul. Olchowej pozwoliłaby na wprowadzenie obsługi komunikacją miejską dla ulicy Cedrowej i stworzenia tym samym szybkiego i dogodnego połączenia przystanku tramwajowego Zabornia (z liniami w stronę PKM Brętowo i Wrzeszcza) ze starym Ujeściskiem i ewentualnie dalej w kierunku Oruni Górnej lub nowych osiedli na Ujeścisku i Łostowicach.</p>	<p>Ad. 9 Wniosek zasadny. W ramach aktualizowanego Strategicznego Programu uwzględnione zostały zmiany w prowadzeniu tras transportu zbiorowego, możliwe do wprowadzenia wraz z rozbudową układu transportowego miasta Gdańska.</p>
29	<p>Zgłaszamy konieczność doprowadzenia do stanu używalności w standardzie gdańskim ulicę Feliksa Muzyka w dzielnicy Chełm /boczna od ulicy Niepołonieckiej/. Do tej pory jest to bardzo podziurawiona, polna droga bez kanalizacji i oświetlenia, jedynie z ulicą w nazwie. Jest przy niej wybudowane kilkadziesiąt domów i buduje się następne, a do każdego indywidualne szambo. Kiedyś był program likwidacji szamb i miasto udzielało dofinansowania za ich likwidację. Obecnie mieszkańcy tej ulicy przeklinają decydentów miejskich za dyskryminację mieszkańców i brak dbałości o w miarę równy rozwój ulic w mieście. Dziury w ulicy są tak duże, że wśród głębokich i licznych kałuż, brak możliwości bezpiecznego przejazdu samochodem, a bezpieczne przejście pieszo po zmroku jest praktycznie niemożliwe. Wszyscy płacimy równe podatki, ale jako mieszkańcy traktowani jesteśmy nierówno. Zgłoszenie to kierujemy w imieniu mieszkańców z ulicy Feliksa Muzyka.</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego analizowane są najważniejsze korytarze transportowe dzielnicy Południe. Kwestie remontów i utrzymania istniejących dróg nie mieszczą się więc w zakresie opracowania. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.</p>
30	<p>Wśród inwestycji, które są planowane w rozpoczynającej się Pana kadencji 2014-2018 roku, z obszaru Gdańsk Południe, nie było ani słowa na temat planu realizacji nr 1843 Nowa Cedrowa (023-KD81), Karta Terenu 015-M/U31 i Nowa Olchowa Karta Terenu 016-MU23, czy to oznacza, że ta inwestycja nie ma szans na realizację do 2018 roku. Czekamy na to już wiele lat.</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet transportowy dzielnicy Południe, czyli ulice o klasie technicznej zbiorczej i głównej. Ulica . Nowa Olchowa (to ona stanowić będzie alternatywę dla wąskiego odcinka ulicy Cedrowej) to ulica lokalna, a takimi Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje Nie oznacza to, że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć</p>

		w planach finansowych miasta. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.
31	Wnoszę o uwzględnienie w aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe budowy wiaduktu w ciągu ulicy Armii Krajowej nad skrzyżowaniem z ulicą Łostowicką	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Wniosek o uwzględnienie budowy wiaduktu w ciągu al. Armii Krajowej pozostaje poza zakresem aktualizowanego dokumentu. W ramach Strategicznego Programu analizowane są istniejące kluczowe elementy systemu transportowego dla dzielnicy Południe. Al. Armii Krajowej jest elementem istniejącym, a kwestie wyposażenia tej ulicy w dodatkowe elementy pozostają poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu.
32	Jako mieszkanka pięknego Gdańska, zgłaszam do realizacji z Budżetu Obywatelskiego w 2015 roku: 1/ Drogi główne utwardzane na starym cmentarzu w Oliwie (to jest stary cmentarz, a od czasów powojennych do chwili obecnej, nie ma ścieżek utwardzanych) Byłam na cmentarzu z gośćmi z Hamburga, dzień wcześniej padał deszcz i było mi nieprzyjemnie, że goście musieli brnąć w błocie na głównej alejce cmentarza w Oliwie. Fakt ten zgłaszałam już 2 x w Zarządzie Dróg i Zieleni w Gd-Wrzeszcz i do chwili obecnej nic nie zrobiono, tłumacząc, że brak jest funduszy. 2/ Budowa siłowni pod chmurką na osiedlu Suchanino (jest duży plac pod taki obiekt przy ul. Kamińskiego na osiedlu Suchanino) Bardzo bylibyśmy wdzięczni młodzi i starsi mieszkańcy tego osiedla, ponieważ brak jest takiego obiektu na osiedlu.	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny Program Transportowy nie odnosi się do kwestii związanych z budżetem obywatelskim. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.
33	GDDKiA 18.11.14 Wynikiem Strategicznego Programu Transportowego Dz. Południe jest wykonanie w pierwszej kolejności Nowej Bulońskiej następnie Jabłoniowej i potem reszty elementów sieci zlokalizowanych w Południowej części Dzielnicy. Niestety taka kolejność nie będzie bezpośrednio wpływać na poprawę ruchu głównego generatora pojazdów tej dzielnicy skoncentrowanej na dzielnicach Chełm, Orunia Górna, Ujeścisko, Zakoniczyn i Łostowice. Zdaniem GDDKiAO/Gd. wykonanie N. Bulońskiej i N. Jabłoniowej będzie jedynie alternatywnym dojazdem do Obwodnicy Trójmiasta dla dz.	

	<p>Morena. Już dzisiaj zauważalna jest ogromna niewydolność układu komunikacyjnego miasta w rejonie ul. Małomiejskiej, Traktu Św. Wojciecha, Al. Armii Krajowej. Najbardziej efektywne będzie stworzenie ramy komunikacyjnej opartej na budowie nowych ulic Łostowickiej, Łódzkiej, Małomiejskiej, Świętokrzyskiej z przebudową krytycznych punktów układu: węzeł dwupoziomowy W-Z – Al. Vaclava Havla – Łostowicka, węzeł Armii Krajowej – 3 Maja – Okopowa. Błędem jest przyjęcie do analiz godzin szczytu od godz. 15 do 16. W opinii Oddziału szczyt popołudniowy powinien zostać wydłużony do godz. 17, który jest miarodajny i wskazany do prowadzenia analiz ruchowych. Pragniemy także zwrócić uwagę, że podłączenie układu ulic 2x2 Bulońska i Jabłoniowa będzie wymagało przebudowy węzła Szadółki w ciągu Obwodnicy Trójmiasta.</p>	<p>Ad.1. Wniosek zasadny. Ulica Nowa Podmiejska (w śladzie Małomiejskiej) oraz Nowa Świętokrzyska stanowią element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie jest jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych ulic, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynikać będzie z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.</p> <p>Ad.2. Wniosek niezasadny. Wyniki analizy wielokryterialnej oparte są o transportowy model symulacyjny miasta Gdańska, zbudowany dla godziny szczytu popołudniowego określonej pomiędzy godz. 15 a 16 (taka godzina szczytu popołudniowego została przyjęta dla Gdańska zgodnie z wynikami KBR 2009), a więc nie ma obecnie możliwości prowadzenia badań w oparciu o wydłużone godziny szczytu popołudniowego</p>
34	<p>GIWK 02.12.14</p> <p>W nowoprojektowanych ulicach zarezerwować pasy techniczne do prowadzenia sieci wodociągowo-kanalizacyjnych z zachowaniem normatywnych odległości.</p>	<p>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny Program Transportowy nie zajmuje się projektowaniem przekroju analizowanych ulic. Dopiero na etapie projektu budowlanego zostaną podjęte decyzje jak docelowo ma wyglądać dana ulica.</p>
35	<p>Pomorski Urząd Wojewódzki, Wydz. Infrastruktury 25.11. 14</p> <p>Strategiczny Program Transportowy dz. Południe został uchwalony w 2011r. czy założenia dot. m. in. charakterystyki sytuacji społeczno – gospodarczej i natężeń ruchu będą aktualne? Dzielnica Gd. Południe jest najbardziej dynamicznie rozwijającą się jednostką i dane meldunkowe mogą nie odzwierciedlać faktycznej liczby mieszkańców. W rezultacie wyliczenia stanowiące podstawę opracowania np. natężenia ruchu mogą być zaniżone. W 2008r. widoczny był duży udział osób w wieku produkcyjnym, domniemywać należy, że uległ dalszemu wzrostowi i wymaga konieczności stworzenia dogodnego układu transportowo – drogowego skomunikowania dzielnicy z całym miastem a w szczególności z Centrum Gdańska. Należy wziąć pod uwagę również obciążenie ruchem</p>	<p>Ad.1. Wniosek zasadny. W ramach aktualizowanego Strategicznego Programu zastosowana została wielokryterialna metoda AHP. Metoda ta wymaga zastosowania danych pozyskanych z transportowego modelu symulacyjnego miasta Gdańska. Sporządzone na jego podstawie prognozy ruchu (w kolejnych etapach rozbudowy systemu transportowego miasta Gdańska) uwzględniają</p>

<p>komunikacyjnym z gmin sąsiednich i lokalizację obiektów wielkopowierzchniowych.</p> <p>Priorytetem transportu publicznego powinien być dalszy rozwój transportu szynowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dla dzielnic zlokalizowanych w obrębie ulic Warszawska, Jabłoniowa, Kartuska, rozbudowa połączeń tramwajowych z pętli Witosa do pętli Jabłoniowa oraz pętli Łódzka. - dla dzielnic zlokalizowanych w obrębie ulic Myśliwska, Bulońska rozbudowa połączeń tramwajowych przez Piecki – Migowo po trasie Bulońska, Nowa Bulońska do pętli Ogrodowa we Wrzeszczu. <p>Nie powinno się uzależniać transportu publicznego od ewentualnej realizacji Węzła Czerwony Most (odległa w czasie). (...)</p> <p>Niezbędne jest zwiększenie częstotliwości kursowania komunikacji autobusowej, która powinna uwzględnić rozwój południowych dzielnic. SPT dzielnicy Południe, mimo, że wskazuje na główne kierunki rozwoju transportu publicznego pomija kwestie związane z lokalizacją węzłów transportowych, w tym także lokalizacją parkingów typu Park & Ride. W odniesieniu do układu drogowego dla dzielnicy Gdańsk Południe, wskazać należy na szkielet układu drogowego (...). Przyjęta w Programie kolejność realizacji układu drogowego może niespełnić pożądanego skutku, tj. nie wpłynie na znacząca poprawę warunków ruchu dla dzielnicy Gdańsk Południe, co wynika z braku ujęcia innych inwestycji w Programie. (...)</p> <p>Strategiczny Program Transportowy Dzielnicy Południe w Mieście Gdańsku obejmuje konieczność realizacji priorytetowych inwestycji drogowych dla Gdańska Południe, jednakże pojawiają się uzasadnione wątpliwości, że brak skorelowania tego Programu z przebudową graniczących (z obszarem obejmującym opracowanie) układów drogowych może wpłynąć na pogorszenie warunków ruchu. Nie bez znaczenie pozostaje także uwzględnienie inwestycji odległych w czasie, których realizacja wymaga zabezpieczenia środków finansowych – np. realizacja Węzła Czerwony Most. Oparcie strategii rozwoju układów drogowych na realizacji inwestycji w odległym czasie jest nieefektywne, gdyż konieczne są do podjęcia natychmiastowe działania, zmierzające do rozwoju układów drogowych w południowych dzielnicach Miasta Gdańska.</p>	<p>obciążenie układu transportowego miasta Gdańska ruchem zewnętrznym oraz lokalizację obiektów wielkopowierzchniowych.</p> <p>Ad.2. Wniosek zasadny.</p> <p>W ramach obecnie aktualizowanego Strategicznego Programu, w przeciwieństwie do dokumentu z 2011 roku, analizie poddany zostanie podsystem transportu szynowego. Zastosowana wielokryterialna metoda AHP w kryterium kosztów i efektów ruchowych uwzględni wszystkie elementy zaplanowane w korytarzach transportowych poszczególnych odcinków dróg.</p> <p>Ad.3. Wniosek zasadny.</p> <p>Aktualizowany Strategiczny Program Transportowy nie zakłada realizacji w latach 2014-2020 węzła Czerwony Most.</p> <p>Ad.4. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</p> <p>W ramach aktualizowanego Strategicznego Programu zastosowana została wielokryterialna metoda AHP. Metoda ta wymaga zastosowania danych pozyskanych z transportowego modelu symulacyjnego miasta Gdańska. Sporządzone na jego podstawie prognozy ruchu (w kolejnych etapach rozbudowy systemu transportowego miasta Gdańska) uwzględniają zmiany w podsystemie transportu publicznego.</p> <p>Niemniej rzeczywista częstotliwość kursowania komunikacji autobusowej zostanie ustalona przez Zarząd Transportu Miejskiego w odpowiedzi na realne zapotrzebowanie zwiększającej się liczby mieszkańców na każdym etapie rozwoju systemu transportowego dzielnicy.</p> <p>Ad.5. Wniosek zasadny.</p> <p>W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego zostaną uwzględnione zewnętrzne elementy układu transportowego, których realizacja została zdeterminowana na okres od 2014 do 2020 roku w różnych dokumentach strategicznych. Dotyczy to np. Obwodnicy Metropolitalnej oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W ramach analiz będą także brane pod uwagę charakter zagospodarowania oraz trendy rozwojowe terenów sąsiadujących z granicami opracowania.</p>
--	--

**PROJEKT STRATEGICZNEGO PLANU TRANSPORTOWEGO DLA DZIELNICY GDAŃSK POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
WYŁOŻONY DO PUBLICZNEGO WGLĄDU W DNIACH OD 01.04.2015 DO 30.04.2015**