

**UCHWAŁA NR
RADY MIASTA GDAŃSKA**

z dnia 2016 r.

**w sprawie uchwalenia aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy
Południe w mieście Gdańsku**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 446, poz. 1579) **uchwala się, co następuje:**

§ 1. Uchwala się aktualizację Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku w brzmieniu ustalonym w załączniku do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady
Miasta Gdańska

Bogdan Oleszek

Uzasadnienie

Dnia 25 sierpnia 2011 roku Rada Miasta Gdańska podjęła uchwałę nr XVII/254/11 w sprawie uchwalenia Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku (Program), którego celem było sformułowanie strategicznych zasad realizacji układu drogowego północnej części dzielnicy Południe. W oparciu o ten dokument miasto Gdańsk prowadzi obecnie działania zmierzające do realizacji poszczególnych elementów wyznaczonych w ramach Programu. W związku z dynamiczną rozbudową dzielnicy Południe oraz nowymi uwarunkowaniami związanymi z wydatkowaniem środków unijnych w perspektywie budżetowej 2014-2020, zaistniała konieczność aktualizacji w/w Programu. Aktualizowany Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku będzie dokumentem wspomagającym starania miasta Gdańska o dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej w obecnej perspektywie budżetowej.

W aktualizowanym Programie wskazano kolejność realizacji poszczególnych elementów układu transportowego, którego struktura przestrzenna i funkcjonalna zostały przesądzone w dokumentach planistycznych i administracyjnych.

Przedmiotem aktualizowanego Programu będzie harmonogram rzeczowo-finansowy realizacji przedsięwzięć transportowych dla północnej części dzielnicy Południe w Gdańsku. Harmonogram ten uwzględni wyniki prac eksperckich oraz kampanii informacyjnej.

Zgodnie z przepisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko zaktualizowany Program wraz z prognozą oddziaływania na środowisko był opiniowany przez właściwe organy oraz uwzględnił udział społeczeństwa w jego opracowywaniu. W ramach prac nad aktualizacją Programu, w okresie od listopada 2014 do maja 2015 r.

- zbierano wnioski,
- zorganizowano spotkania z liderami społeczności dzielnicy Południe w Gdańsku,
- wyłożono projekt aktualizowanego Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego wglądu w okresie od 1 do 30 kwietnia 2015 r ,
- zorganizowano dyskusję publiczną nad projektem aktualizowanego Programu,
- przeprowadzono spotkanie z przedstawicielami rad dzielnic Gdańska Południe,
- przeprowadzono szeroką kampanię informacyjną dla mieszkańców obszaru opracowania w okresie od 01.11.2014 do 22.05.2015r.

Uchwalenie **aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku** jest warunkiem koniecznym do ubiegania się o dofinansowanie ze środków funduszy Unii Europejskiej w perspektywie budżetowej 2014-2020.

Koordynatorem ww Programu będzie Wydział Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

Załącznik nr 1 do Uchwały Nr
Rady Miasta Gdańska z dnia



AKTUALIZACJA STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU



GDAŃSK, PAŹDZIERNIK 2016r.

ZESPÓŁ AUTORSKI

Biuro Rozwoju Gdańska

Edyta Damszel – Turek – dyrektor BRG

Marek Piskorski

Karolina Rospęk-Aszyk

Tomasz Budziszewski

Krzysztof Maciasz

Agnieszka Ostrzycka

Anna Borzyszkowska

Adam Rodziewicz

Danuta Spacjer

Maciej Rogocz

Justyna Przeworska

Bożena Tisler

Marcin Turzyński

Wydział Programów Rozwojowych

Marcin Dawidowski – dyrektor WPR

Anna Kozub-Lewna

Marek Radzikowski

Anna Wierzbowska-Bielińska

ZAWARTOŚĆ:

- 1. Aktualizacja Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku**
- 2. Podsumowanie procesu rozpatrywania i uwzględniania ustaleń, uwag i wniosków oraz uzasadnienie przyjęcia dokumentu**

1. AKTUALIZACJA STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU

SPIS TREŚCI

1.	Cel i zakres opracowania.....	6
2.	Uwarunkowania stanu istniejącego oraz zmiany w strukturze przestrzennej i demograficznej dzielnicy Południe	8
2.1	Demografia	8
2.2	Struktura wieku ludności	10
2.3	Mieszkalnictwo	11
2.4	Poziom wykształcenia	15
2.5	Miejsca pracy	16
2.6	Podmioty gospodarcze	19
2.7	Bezrobotni	19
2.8	Wielkopowierzchniowe obiekty handlowe	20
2.9	Wypożyczenie w usługi oświaty	21
2.10	Charakterystyka istniejącego systemu transportowego dzielnicy Południe	23
3.	Strategiczny Program Transportowy w odniesieniu do dokumentów strategicznych ...	26
4.	Kierunki rozwoju dzielnicy Południe	28
4.1	Planowany system transportowy dzielnicy Południe	28
5.	Analiza SWOT	31
6.	Założenia do analizy Strategicznego Programu TRANSPORTOWEGO	33
6.1	Przyjęta metodologia.....	33
6.2	Uwarunkowania systemu transportowego	34
6.3	Wariantowane elementy systemu	35
6.4	Kryteria wyboru	37
7.	Analiza kolejności realizacji	38
8.	Finansowanie	41
8.1	Rozbudowa układu drogowo-tramwajowego	41
8.2	Materiały źródłowe.....	42
8.3	Poszczególne elementy układu – koszty szacunkowe	42
9.	PODSUMOWANIE.....	43
10.	Spis tabel	45
11.	Spis rysunków.....	46

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.

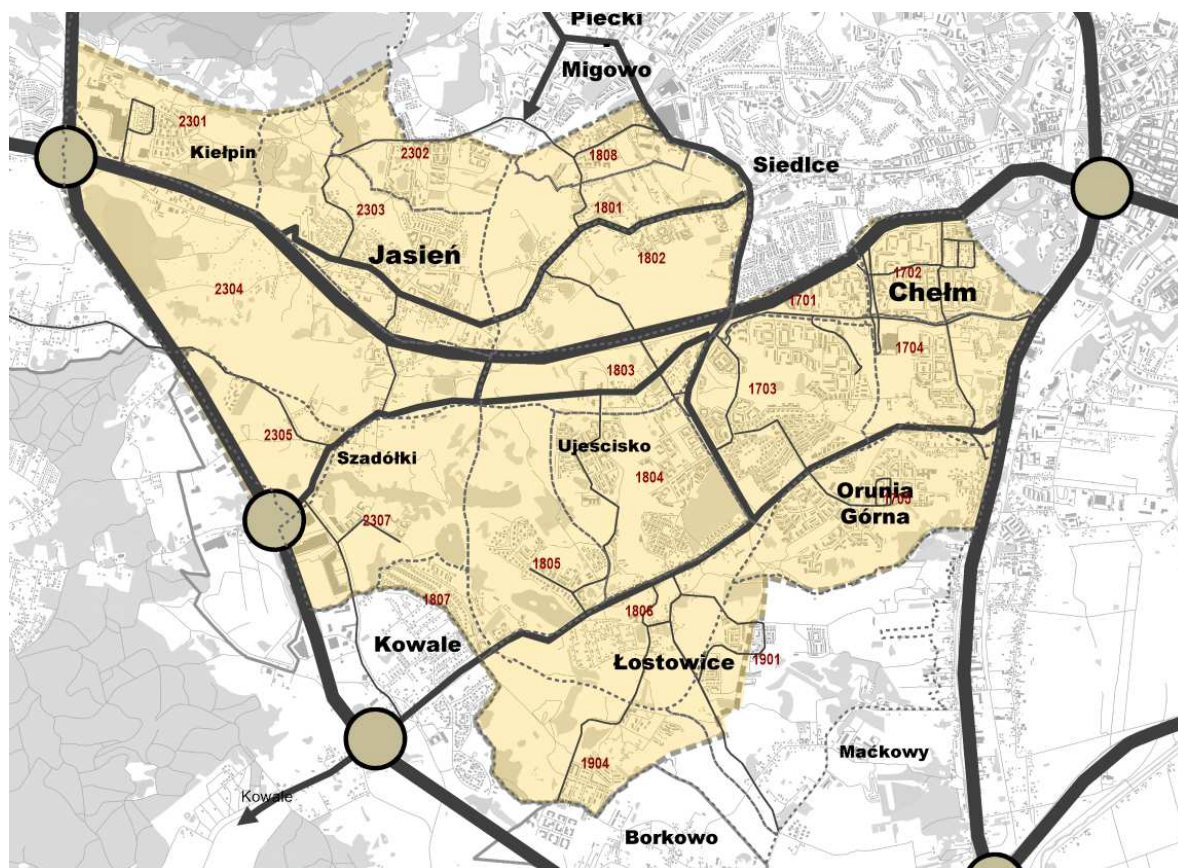
Przygotowanie programu działań inwestycyjnych w zakresie transportu jest warunkiem racjonalizacji i przyspieszenia wstępnych, żmudnych i długotrwałych etapów programowania inwestycji, a więc i usprawnienia przyszłych prac realizacyjnych. Stwarza też warunki do dobrego wykorzystania środków unijnych.

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 częścią 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 ujętych 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

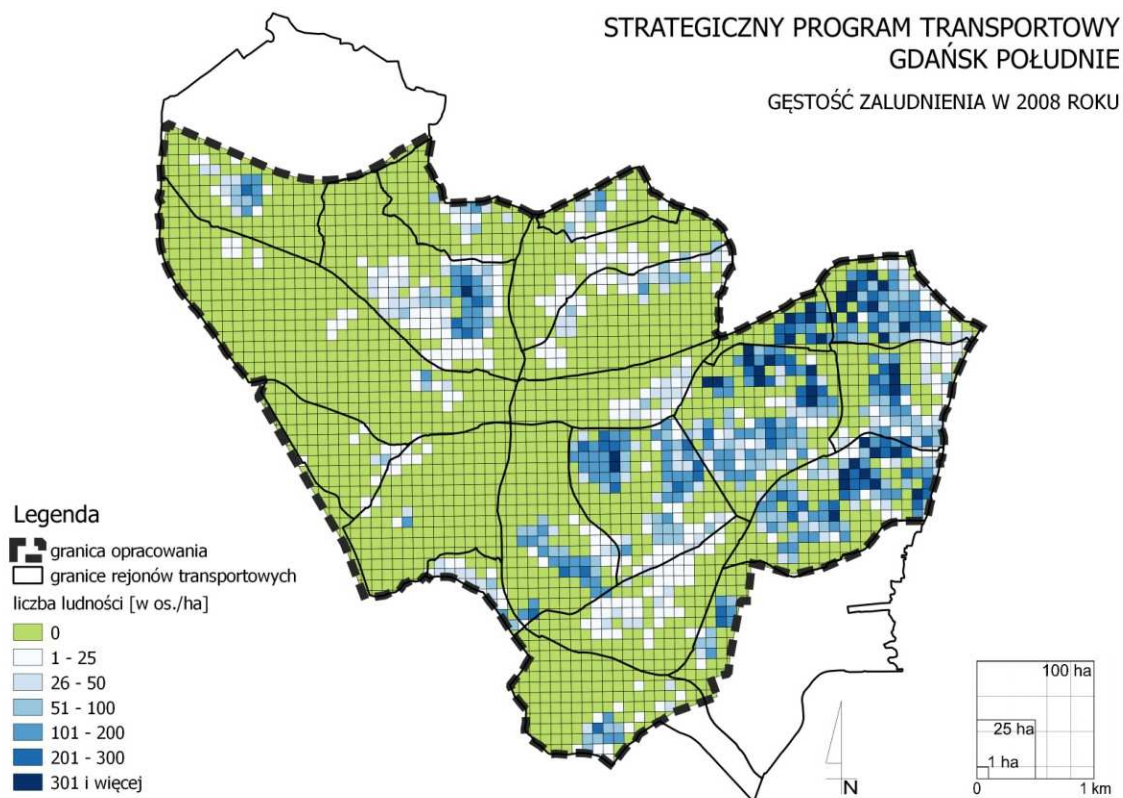
2.1 Demografia

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 Zakoniczyn-Łostowice - ok. 23 tys. osób (Tabl.1).

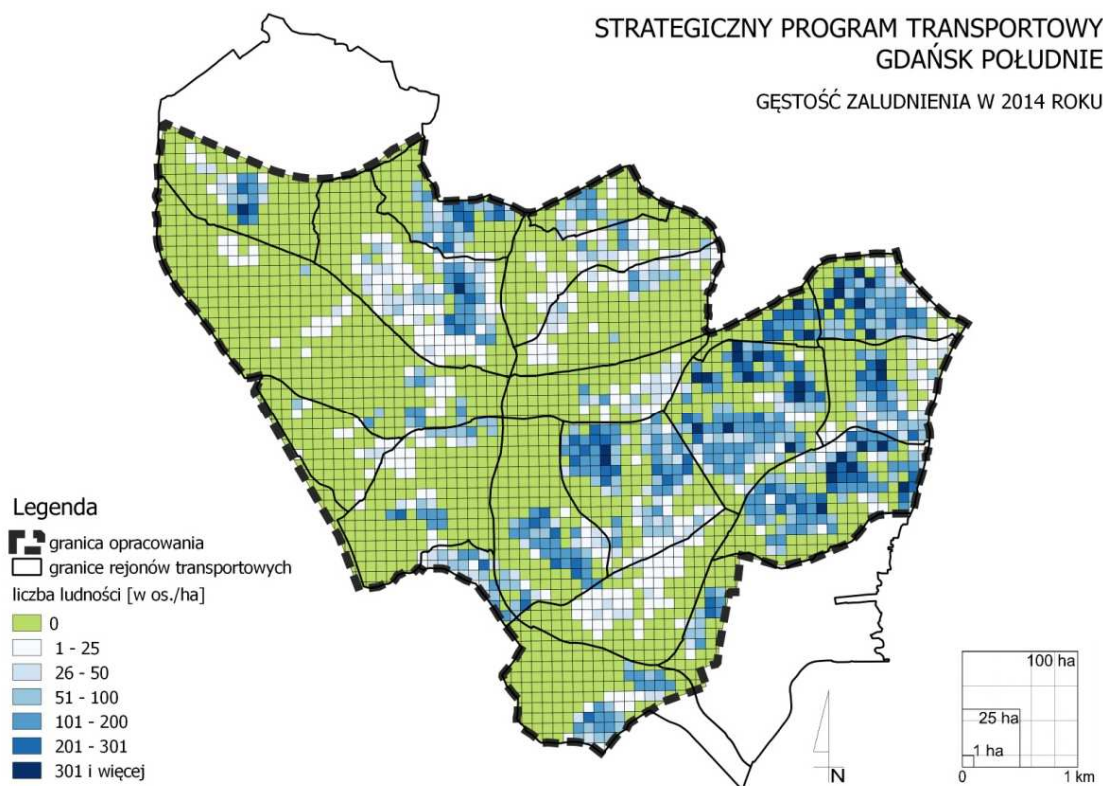
W przeciągu ostatnich 6 lat liczba ludności w dzielnicy Południe wzrosła o 26%. Jest to kontynuacja trendu rozwojowego dzielnicy. W latach 2004 – 2008 wzrost ten wynosił 21%, czyli dynamika wzrostu liczby ludności zwiększyła się o dalsze 5%. Największy, ponad dwukrotny wzrost liczby ludności, zanotowano 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 spadku przyrostu. Podobnie w jednostce Zakoniczyn – 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 2014 r. 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
Zakoniczyn 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 punktu procentowego. 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

Maćkowy to najmłodsza jednostka urbanistyczna w dzielnicy Południe. 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 jednostkach 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 Liczba i struktura mieszkań 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

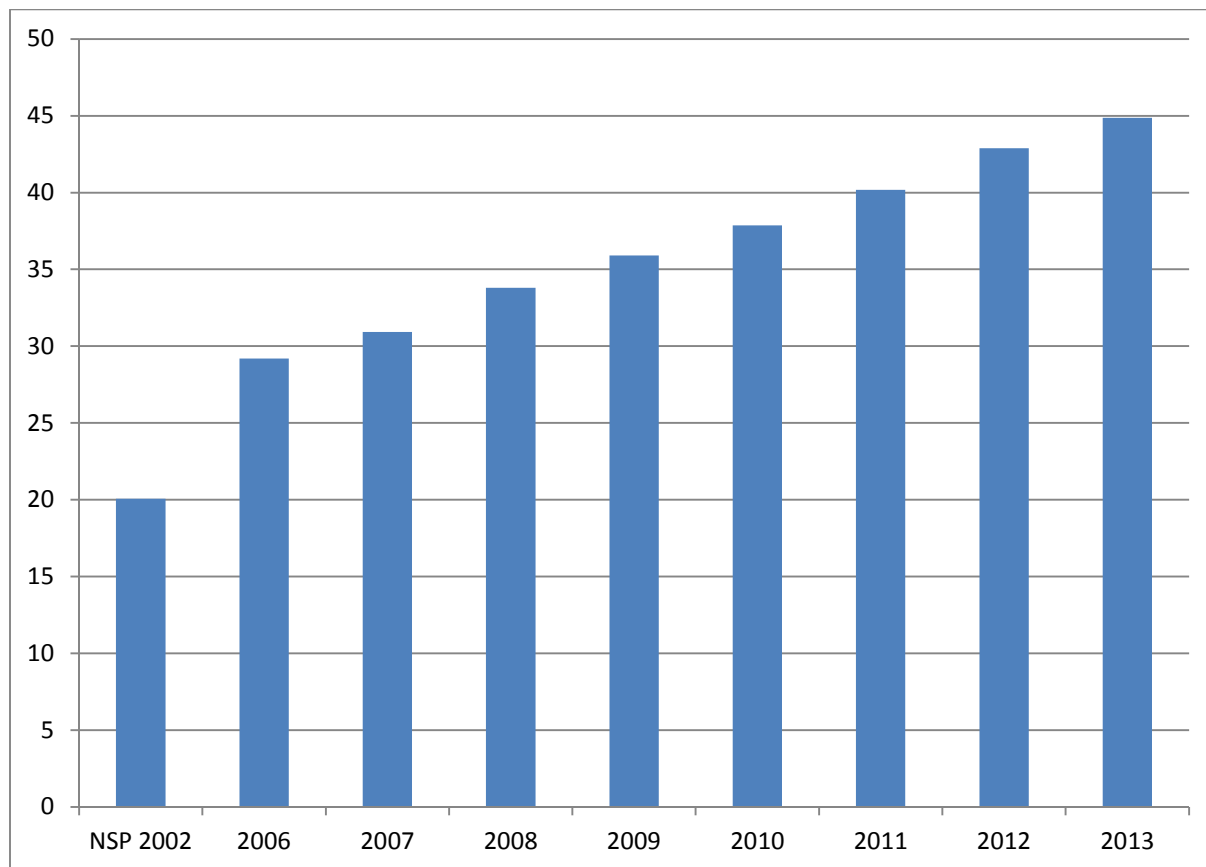
Tabl. 5 Powierzchnia użytkowa mieszkań w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r. (Źródło: Opracowanie własne)

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

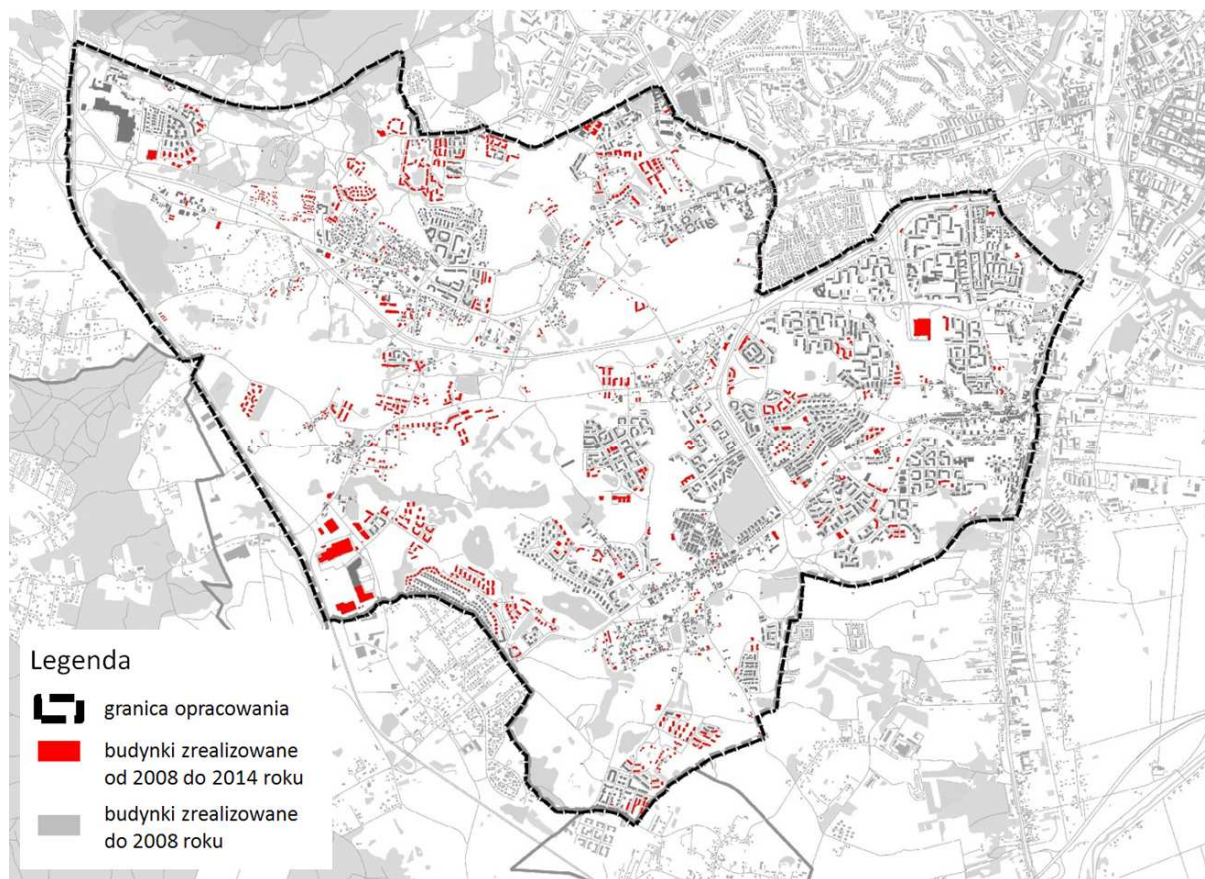
okres rozwoju budownictwa mieszkaniowego). W kontekście całego miasta, stanowi to 54% wszystkich nowych mieszkań w Gdańsku.

Na rysunku 4 przedstawiono przyrost liczby mieszkań na terenie opracowania 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 mieszkań miało uruchomienie programów rządowych, które wzmocniły tendencje realizacji przez deweloperów niewielkich mieszkań w zabudowie wielorodzinnej. Zapotrzebowanie rynku na mieszkania o małym metrażu 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. Taka tendencja jest dowodem na to, że deweloperzy dążą do uzyskania na swoich terenach jak największego zysku poprzez maksymalizację powierzchni użytkowej mieszkań (tzw. PUM-y), a to z kolei wpływa na kontynuację procesów suburbanizacyjnych i lokowanie zabudowy jednorodzinnej w gminach sąsiednich. Na rysunku 5 pokazano rozkład przestrzenny zabudowy w podziale na tę zrealizowaną do roku 2008 oraz w latach 2008 – 2014.



Rys. 5 Rozkład przestrzenny zabudowy 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 rejonie ulic: Guderskiego (Polnord – Dwa Potoki), Stężyckiej, Gabrysiak, Życzliwej, Potęgowskiej, Leszczynowej, Morelowej, Goska. Kontynuowana była również zabudowa 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 Kiełpinek 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, jest ona drugą jednostką co do wielkości koncentracji zabudowy wielorodzinnej.

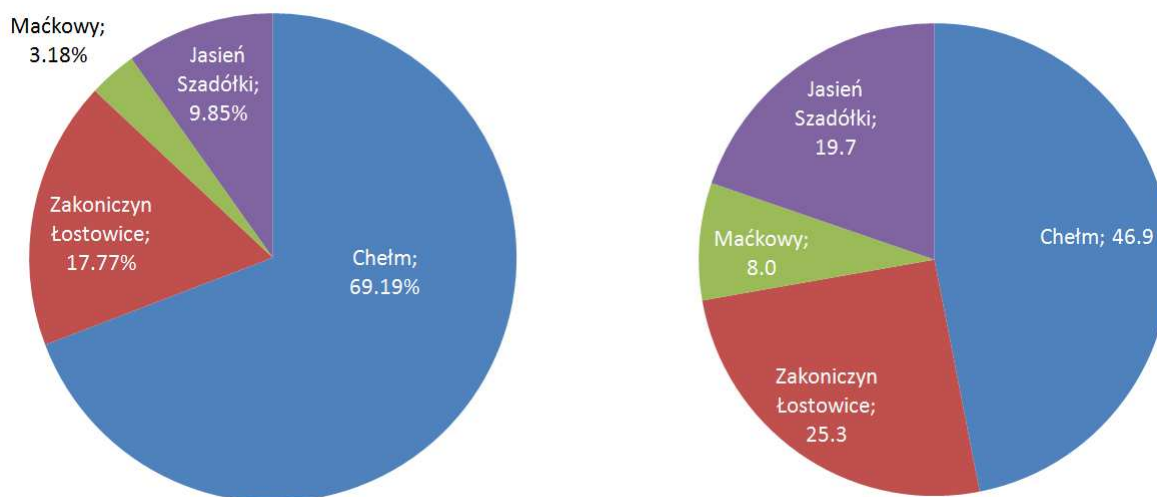
Chełm

W jednostce Chełm, w ciągu ostatnich pięciu lat, można zaobserwować wyraźny, prawie trzykrotny spadek liczby 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. Zaliczyć do nich należy osiedle Piastów (PB Górski) przy ulicy Nieborowskiej oraz osiedla Pogodne (Ekolan) przy ulicy Królowej Bony.

Maćkowy

W położonej peryferyjnie jednostce Maćkowy odnotowuje się wzrost budownictwa mieszkaniowego. Świadczy to o zainteresowaniu 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.

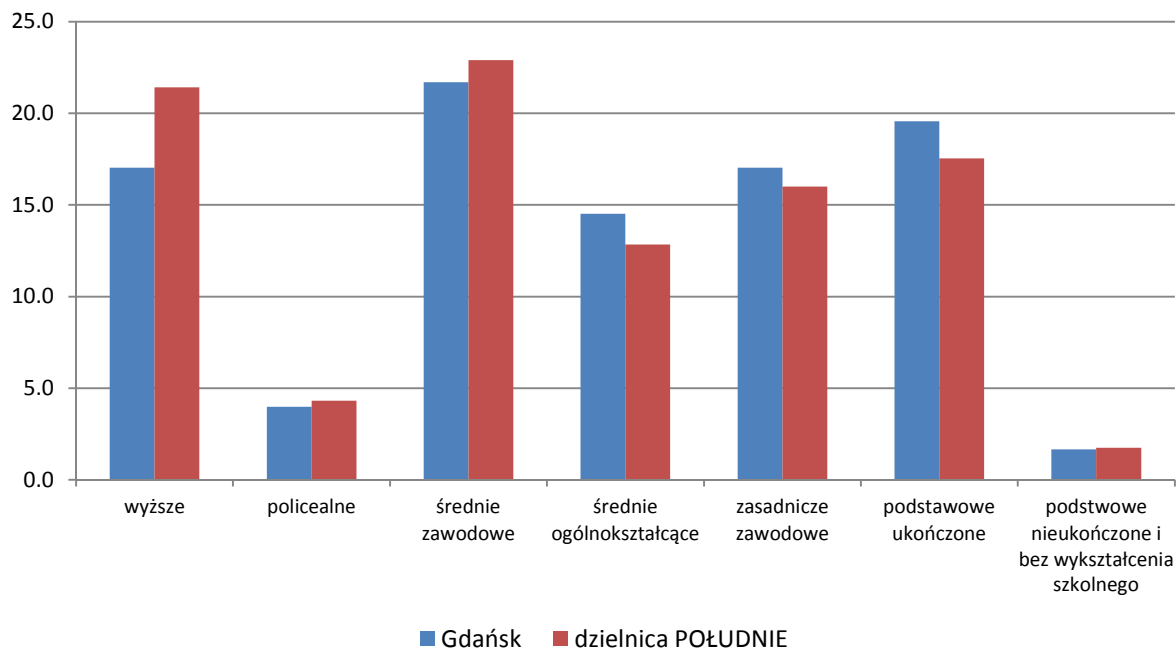


Rys. 6 Udział liczby mieszkań w jednostkach na obszarze opracowania w 2002 r. (po lewej) oraz 2013 r. (po prawej) (Źródło: Opracowanie własne)

2.4 Poziom wykształcenia

W dzielnicy Południe, zgodnie ze spisem powszechnym z 2002 r., 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

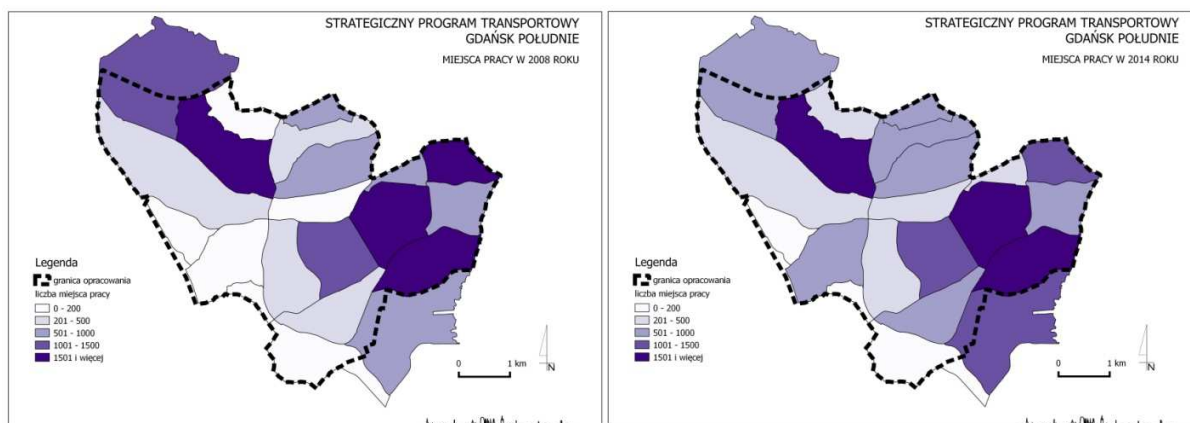
Miejsca pracy na obszarze opracowania zostały oszacowane na podstawie danych przygotowanych dla programu VISUM. W 2014 r. liczba miejsc pracy w granicach opracowania w stanie istniejącym wynosi ok. 17,3 tys. miejsc pracy, z tego 13,9 tys. to miejsca pracy w usługach. W 2040 r. prognozowana liczba miejsc 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 (2040_r.) 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 wynieść 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.



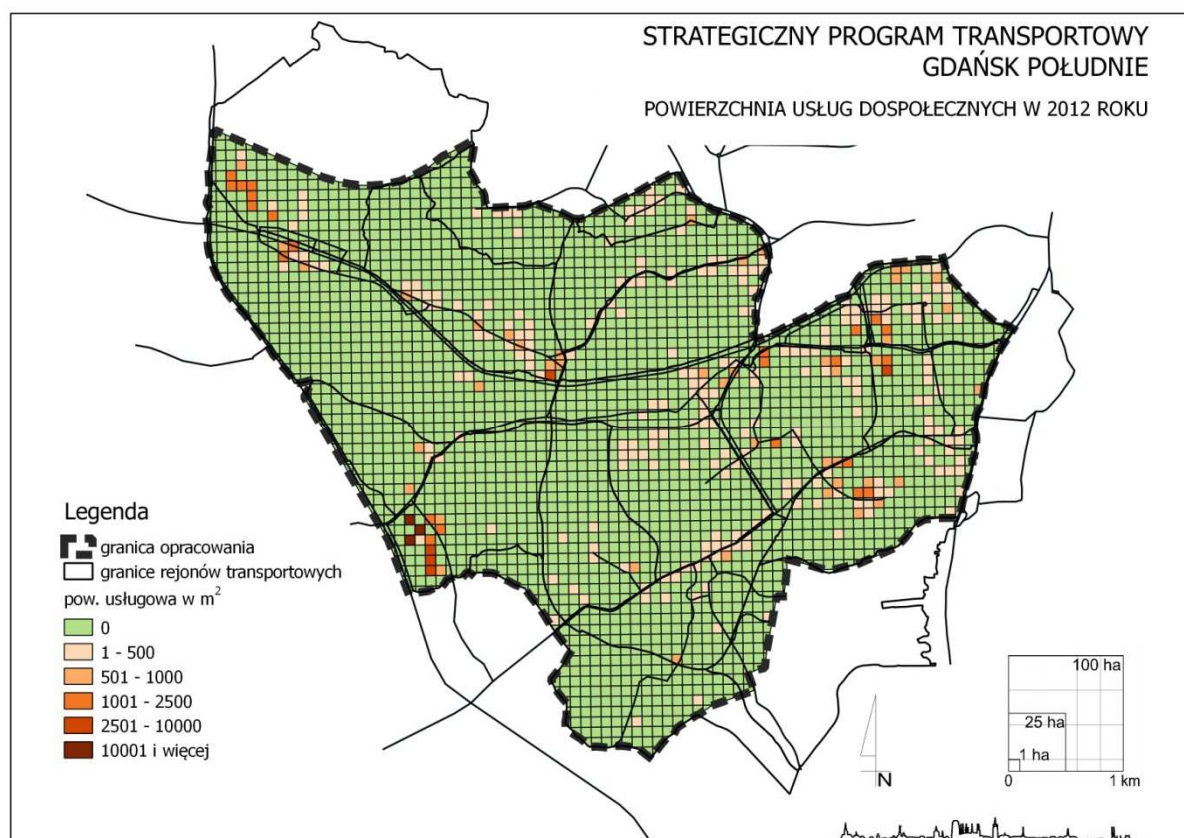
Rys. 8 Rozkład przestrzenny liczby miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych w roku 2008 i 2014 (Źródło: Opracowanie własne)

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 wielkopowierzchniowych 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 odniesieniu do całego Gdańska, w dzielnicy Południe od 2008 roku nastąpił 11% wzrost powierzchni sprzedażowej WOHów. 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.



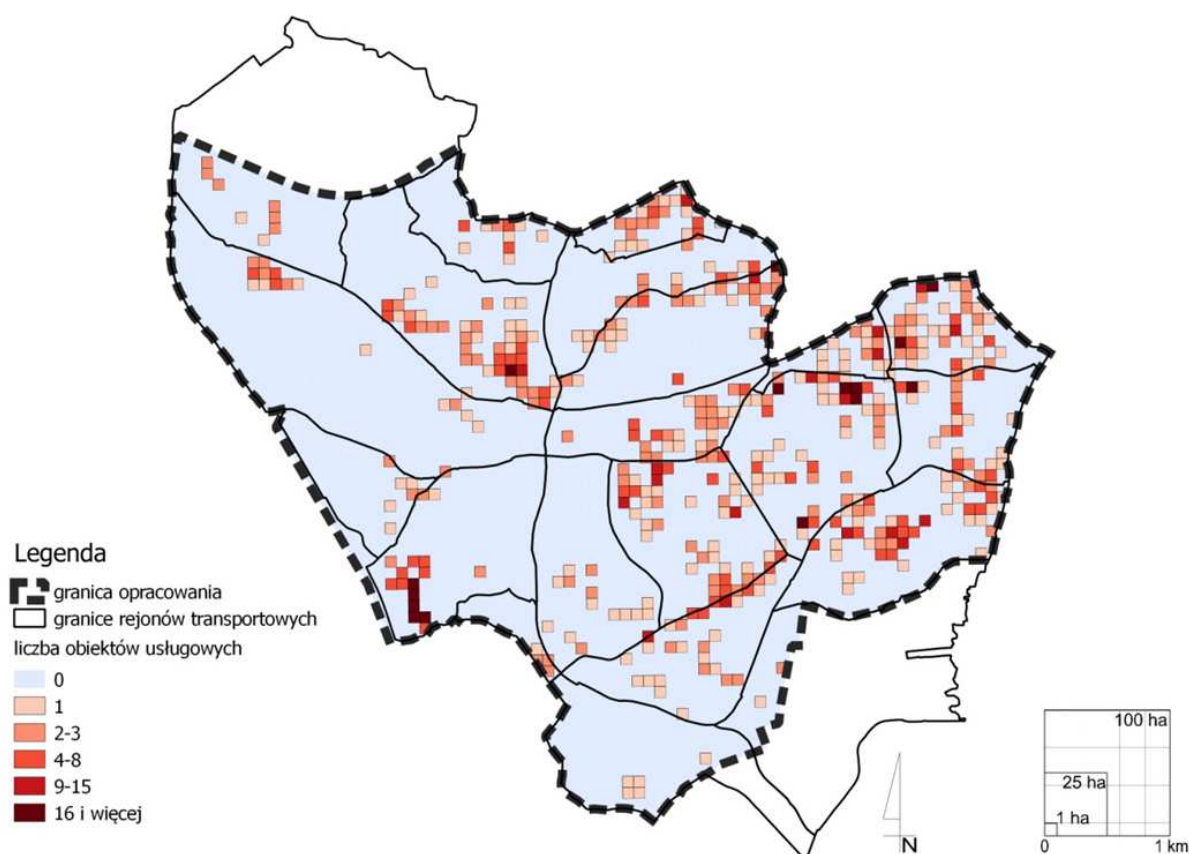
Rys. 9 Rozkład przestrzenny powierzchni usług społecznych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne)

Z projektowanych na obszarze opracowania WOHów najbliższy realizacji jest 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. Warszawskiej/Jabłoniowej – 54 tys. m² pow. sprzedaży,
- Łostowice Centrum, przy ul. Niepołomnickiej/Wielkopolskiej – 20 tys. m² pow. sprzedaży,
- przy 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 roku szkolnym 2008/ 2009 do użytku oddano szkołę podstawową nr 12 przy ulicy Człuchowskiej, dzięki czemu łącznie do wszystkich publicznych szkół podstawowych w obszarze opracowania uczęszcza o 2,4 tys. więcej uczniów niż w roku 2008. Stałą liczbę miejsc (ok. 2 tys.) zapewniają cztery zlokalizowane w granicach opracowania publiczne gimnazja.

Na obszarze objętym opracowaniem, zarezerwowano miejsce pod realizację 4 szkół po 24 oddziały: jednej w zachodniej części Chełmu, dwóch w Jasieniu – Szadółkach i jednej w

Maćkowych. Lokalizacje te są utrwalone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, a kolejność budowy szkół 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 aleją Armii Krajowej. W zespole pięciu biurowców (realizowanych przez gdańską firmę Euro Styl) ma się znaleźć ok. 19,4 tys. m² powierzchni biurowej, która w całości została wynajęta jednemu najemcy – bankowi BPH. Docelowo ma to być miejsce pracy ok. 2700 osób, dla których przewidziano ok. 600 miejsc parkingowych.

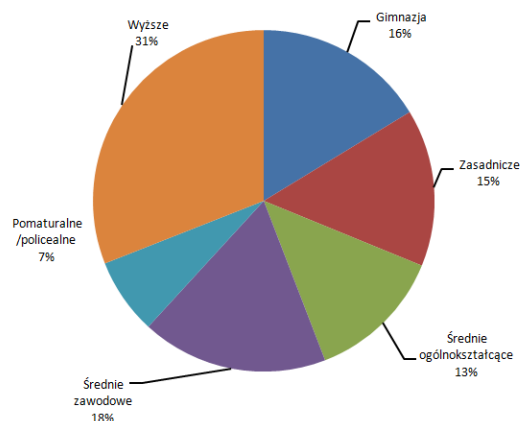
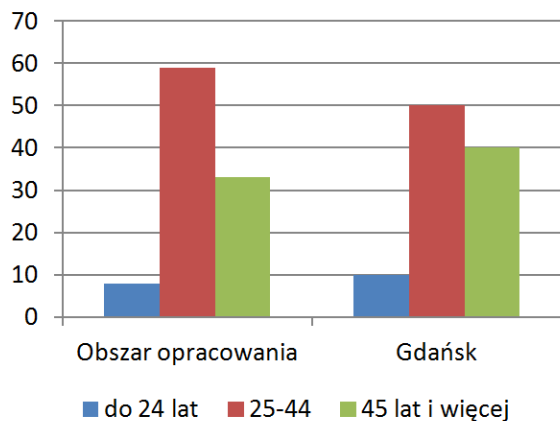
2.6 Podmioty gospodarcze

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 zarejestrowane były 2344 osoby bezrobotne. 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 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	Przywiedzka 8 80-174 Gdańsk 58 320 99 44	2307	15 500	600	26.10.2005
4.	Rental Park	Przywiedzka/ Czerwińskiego	2307	3 695	200	05.11.2010
5.	Morski Park Handlowy	Przywiedzka	2307	41 000	1500	15.04.2011
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 zlokalizowanych w mieście. 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)

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

2.9 Wyposażenie w usługi oświaty

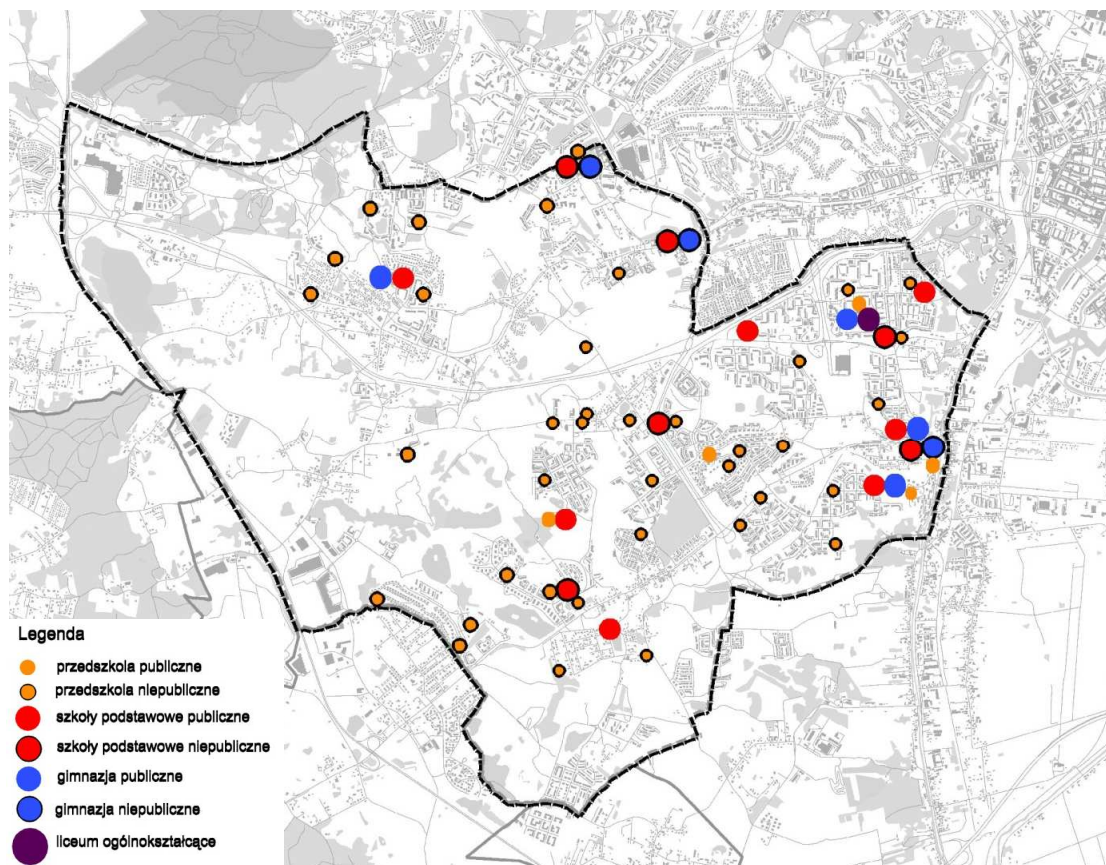
W dzielnicy Południe funkcjonuje 48 placówek przedszkolnych (w tym 44 to placówki niesamorządowe). Placówki niepubliczne zlokalizowane są na Chełmie, w Zakoniczynie-Łostowicach i Jasieniu-Szadółkach. Łącznie uczęszcza do nich prawie 2 tys. dzieci, w tym ponad 0,4 tys. do oddziałów „0”. W sumie we wszystkich 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 czteroolatek 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 pod 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 2011 r.), 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 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 z następujących ulic zaliczanych do układu podstawowego:

- Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta (ZOT),
- Południowej Obwodnicy Gdańska (POG),
- al. Armii Krajowej (Trasy W-Z),
- ul. Trakt św. Wojciecha,
- al. Vaclava Havla,
- ul. Kartuskiej,
- ul. Świętokrzyskiej,
- ul. Małomiejskiej,
- ul. Podmiejskiej,
- ul. Starogardzkiej
- ul. Łostowickiej,
- ul. Nowolipie,
- ul. Jabłoniowej,
- ul. Warszawskiej,
- al. gen. Władysława Sikorskiego,
- al. Wincentego Witosa,
- ul. Cienistej,
- ul. Przywidzkiej.

Uzupełnieniem układu uliczno-drogowego w Gdańsku Południe są ulice o charakterze lokalnym. Ważniejsze z nich to: Niepołomska, ciąg Wielkopolska – Ofiar Grudnia '70, 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 1996 r. kiedy to przystąpiono do budowy drugiego odcinka Trasy W-Z o długości 1,3 km od węzła z al. Sikorskiego do skrzyżowania z ul. Łostowicką. Budowę zakończono w 1998 r., 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 2000 r. Na kolejne przedłużenie tej trasy trzeba było czekać do 2006 r., 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 W-Z przebudowie uległa sama ulica Kartuska, która od tego czasu rozgałęzia się na dwie ulice: Kartuską Południową oraz Kartuską Północną.

Wraz z rozbudową trasy W-Z 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 2012 r.

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

Kolejną ważną dla funkcjonowania układu transportowego dzielnicy Południe inwestycją była oddana w 2011 r. al. V. Havla. Za jej początek uznaje się skrzyżowanie Trasy WZ z ul. Warszawską i ul. Wilanowską. Dalej przebiega równolegle 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 boomem inwestycyjnym, jaki miał miejsce w związku z przyznaniem miastu praw do organizacji mistrzostw Europy w piłce nożnej w 2012 r. 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 2,8 km, 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.:

- przeciężeniem 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 są Śródmieście i Wrzeszcz, dzielnice 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:

- drogą krajową nr 6 - w ciągu Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta,
- drogą krajową nr 7 - w ciągu Południowej Obwodnicy Gdańska,
- drogą wojewódzką 501 - w ciągu al. Armii Krajowej,
- drogą wojewódzką 221 - w ciągu ul. Świętokrzyskiej,
- drogą wojewódzką 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 2007 r. W 2012 r. 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 zakończono ją we wrześniu 2015 roku. Inwestycja została podzielona na dwa etapy:

- etap 1 obejmował budowę linii od pętli Siedlce do PKM Brętowo,
- etap 2 obejmował 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 (wojewódzkie):

- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego,
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego (Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.).
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego [luty 2014]
- Regionalny Program Operacyjny Woj. Pom. na lata 2014-2020. (dokument przyjęty uchwałą nr 196/20 15 Zarządu Woj. Pom. z dn. 03.03.2015r.)
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020,
- Regionalne Programy Strategiczne: RPS Zdrowie dla Pomorzan, 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 na lata 2014-2030, przyjęty uchwałą nr XLIX/1104/14 R M G z dn. 27.02.2014 r.,
- Strategia miasta Gdańska do roku 2015 (w tym Program Operacyjny Mobilny Gdańsk),
- Gdańsk. 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta, przyjęty uchwałą nr LVII/1327/14 R M G z dn. 25.09.2014 r.,
- 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.

4. KIERUNKI ROZWOJU DZIELNICY POŁUDNIE

4.1 Planowany system transportowy dzielnicy Południe

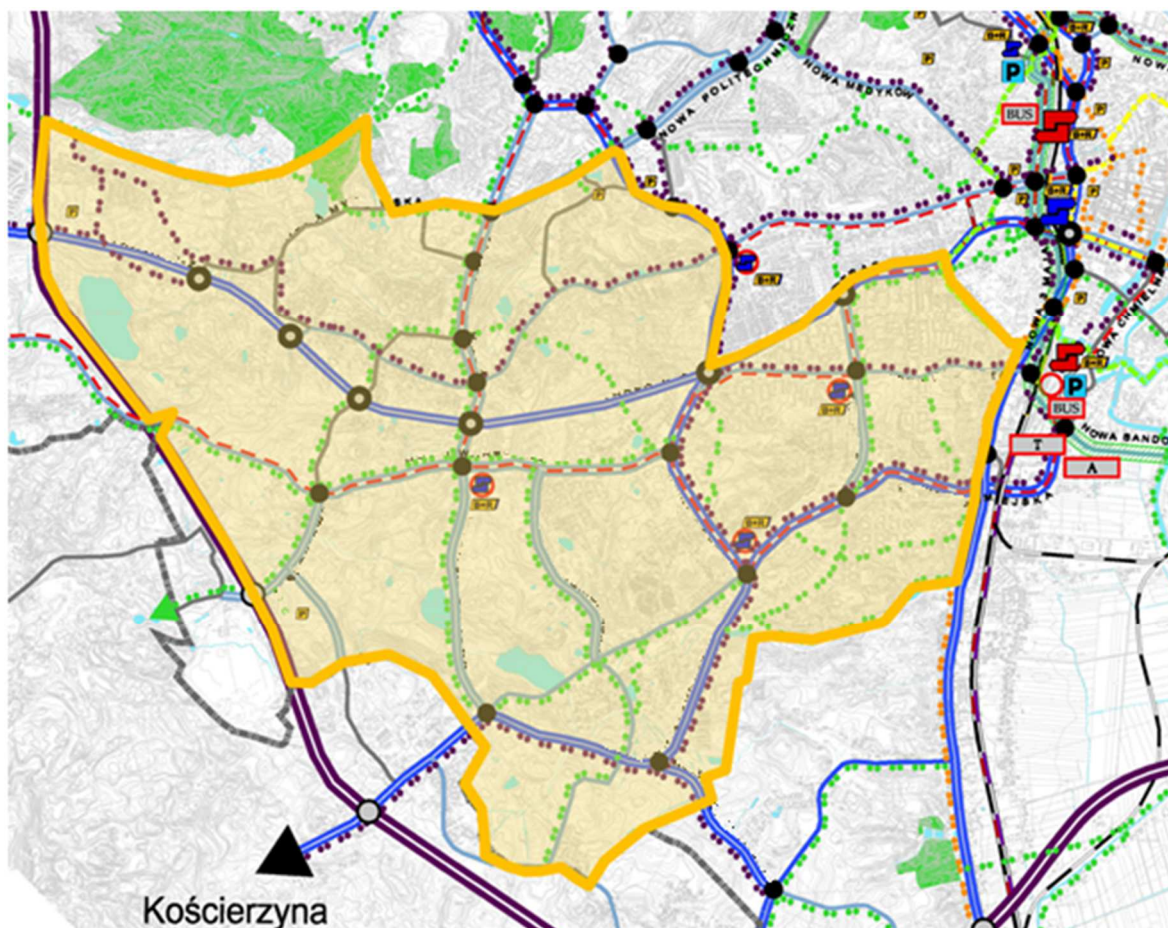
Podsystem transportu uliczno-drogowego

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 międzydzielnicowe jest al. Armii Krajowej w klasie ulicy głównej w kierunku wschód - zachód oraz w kierunku północ - południe ciąg uliczny Nowolipie – Łostowicka – Hawla, 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. Podsystem transportu uliczno-drogowego, w relacjach wewnątrz dzielnicowych, budują ulice:

- Trasa PP Z 2X2,
- Nowa Bulońska Północna Z 2X2,
- Nowa Bulońska Południowa Z 2X2,
- Nowa Warszawska Z 2X2,
- Nowa Zakonczyńska 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,



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

Podsystem transportu zbiorowego

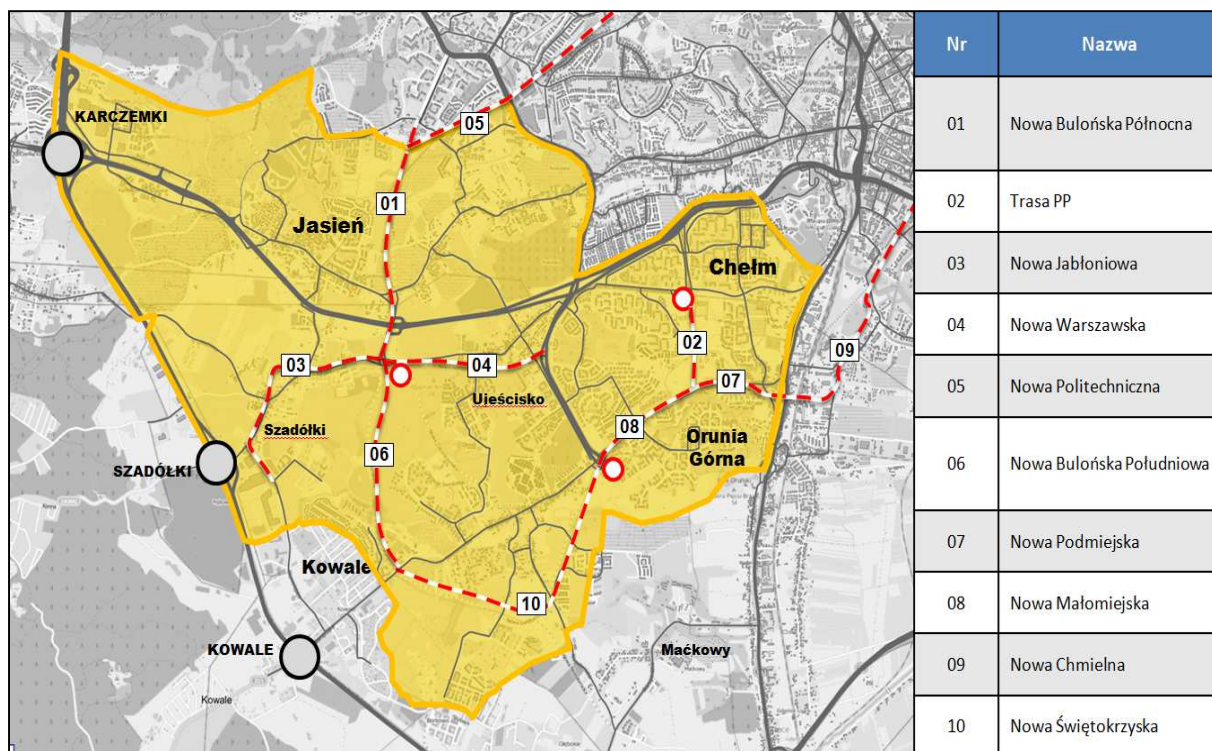
W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska ustalono priorytet transportu zbiorowego przed indywidualną komunikacją samochodową. W modelowym rozwiązaniu systemu transportowego na terenie Gdańska założono wprowadzenie integracji funkcjonalnej i przestrzennej podsystemów 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 zakończyły się prace nad przedłużeniem linii SKM do przystanku Śródmieście, który został otwarty 1 kwietnia 2015 r. 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:

- 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-Świątokrzeska w kierunku południowo-zachodnim w ciągu tzw. Nowej Świątokrzeskiej do tzw. Bulońskiej Południowej i dalej na północ aż do węzła integracyjnego „Ujeścisko”,
- z węzła integracyjnego „Ujeścisko” w kierunku Centrum Handlowego „Fashion House Outlet” w ciągu ulicy Jabłoniowej i Przywidzkiej,
- z pętli Łostowice-Świątokrzeska 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 ciągami komunikacyjnymi miasta: Zachodnią Obwodnicą Trójmiasta, Południową Obwodnicą 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.
- Ustalane 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, które przyczynią 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.

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.

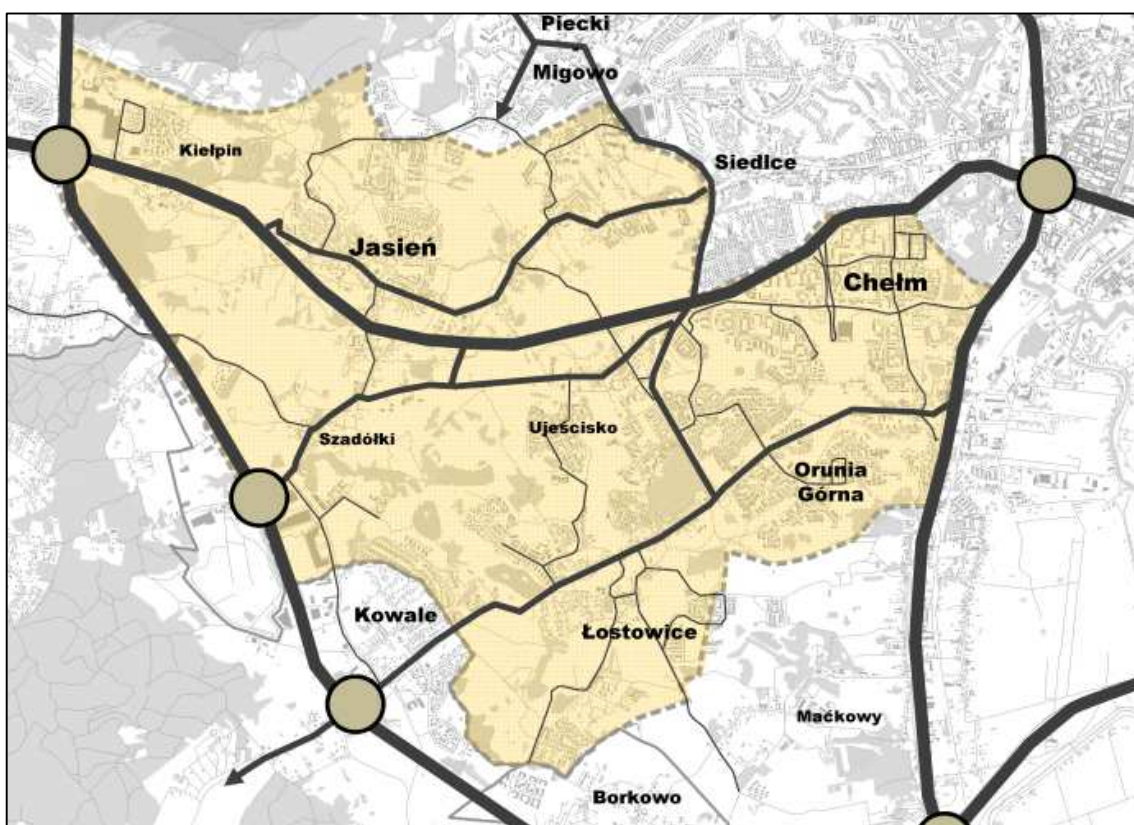
Etap ten dotyczy globalnej spójności macierzy na każdym poziomie hierarchii, czyli sprawdzenia, jak dalece spójna jest informacja preferencyjna w etapie „b” w odniesieniu do kryteriów, podkryteriów i wariantów.

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.

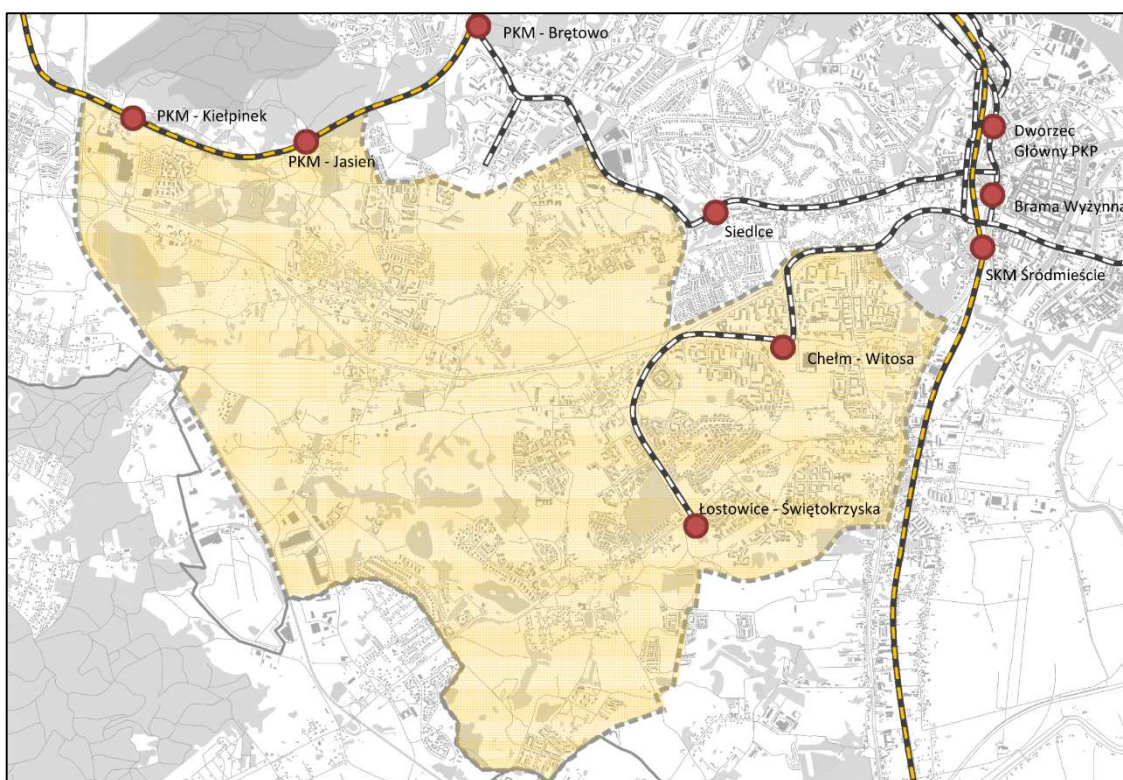
6.2 Uwarunkowania systemu transportowego

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. Układ uliczno-drogowy analizowanego obszaru przyjmuje się jak w stanie istniejącym, ponieważ obecnie nie są realizowane jego nowe elementy. Przyjętą do analizy w Wariantcie 0 sieć drogową przedstawiono na rysunku 15.



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

Sieć transportu zbiorowego uwzględnia w wariancie bezinwestycyjnym funkcjonowanie zrealizowanych w ostatnim okresie elementów: Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz nowego odcinka linii SKM i węzła integracyjnego Śródmieście, jako istotnych elementów w układzie ogólnomiejskim. Natomiast w układzie dzielnicy Południe stan istniejący został wzbogacony o nową linię tramwajową z pętli Siedlce na Piecki-Migowo oraz do przystanku PKM Brętowo. Przyjętą do analizy w Wariancie 0 sieć tramwajową przedstawiono na rysunku 16.



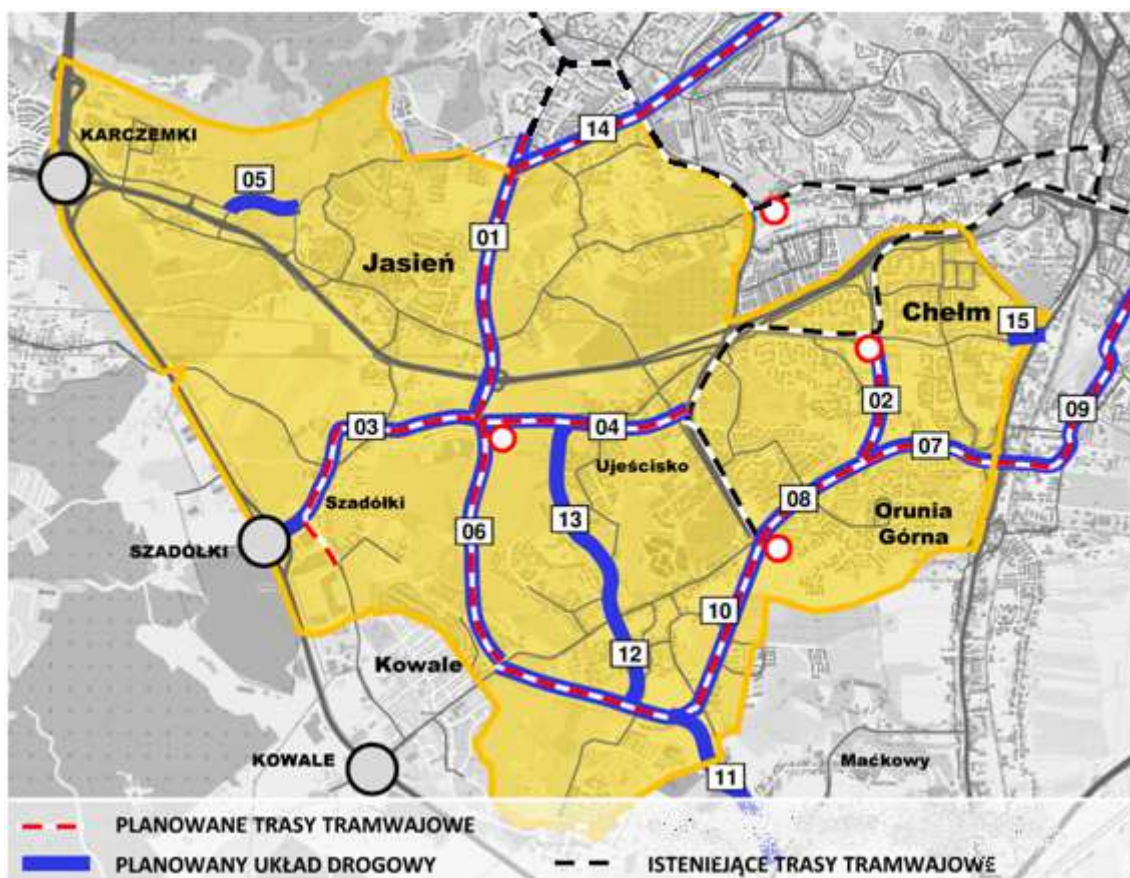
Rys. 16 Wariant bezinwestycyjny - układ szynowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)

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. Nowa 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. Nowa Cienista została uwzględniona w wyniku uwagi złożonej do poprzedniej wersji Programu Startegicznego przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, wnoszący o przeanalizowanie ulicy ze względu na jej rolę w układzie transportowym.

W programie analizowane są następujące ciągi transportowe:

- ciąg Nowej Bulońskiej Płn. [Z 2x2] wraz z trasą tramwajową (1),
- 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 Zakonicyńska [L 1x2] (12),
- ul. Nowa Unruga [Z 2x2] (13),
- 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 ogólnomiejski 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 wozo-kilometrów 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 je 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 wyrażono w milionach złotych i jest ono minimalizowane.

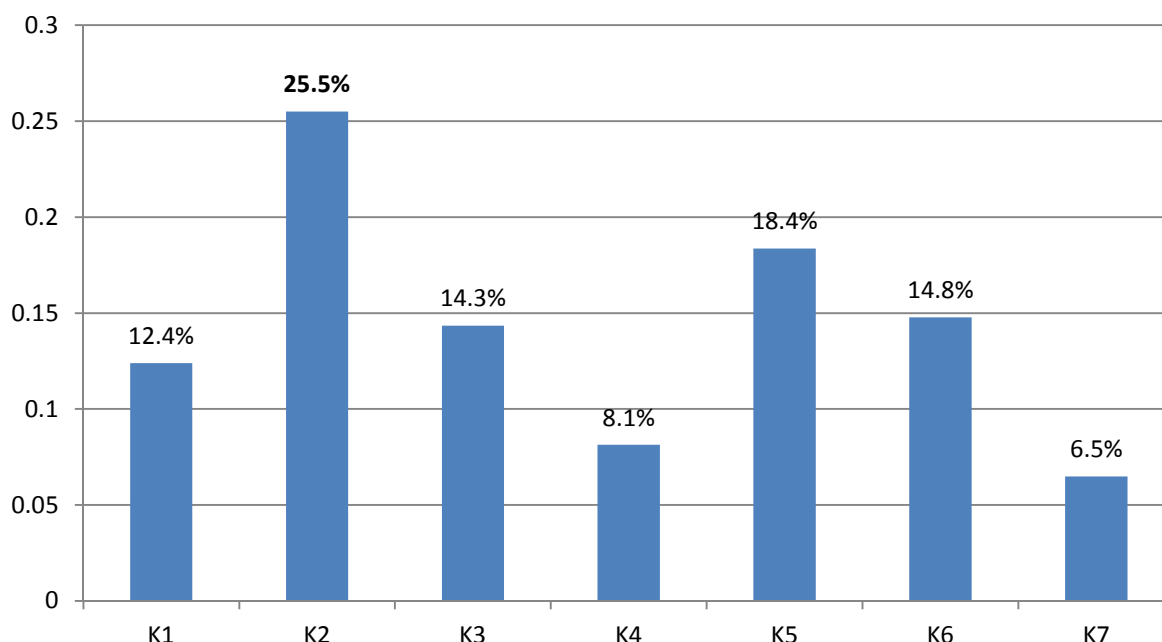
Kryterium 5 - Średni czas podróży transportem indywidualnym (K5) – kryterium oceniające wpływ nowego odcinka układu uliczno-drogowego na standard podróży w poszczególnych wariantach. Kryterium to zostało zdefiniowane jako różnica średniego czasu podróży transportem indywidualnym w mieście w wariantcie 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 porównywała parami istotność poszczególnych kryteriów względem siebie. Następnie, z poszczególnych macierzy istotności, które powstały na skutek ocen eksperckich, uzyskano syntetyczny wskaźnik istotności kryteriów, który 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 Gdańska 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 Gdańska jest efektem ścisłej współpracy szeroko rozumianego środowiska komunikacyjnego. Powstał w wyniku współpracy Biura Rozwoju Gdańska, Politechniki Gdańskiej, Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej, Politechniki Krakowskiej i Biura Inżynierii Komunikacyjnej przy konsultacji z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku i Zarządem Transportu 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 2014 r. 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 2013 r. 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.

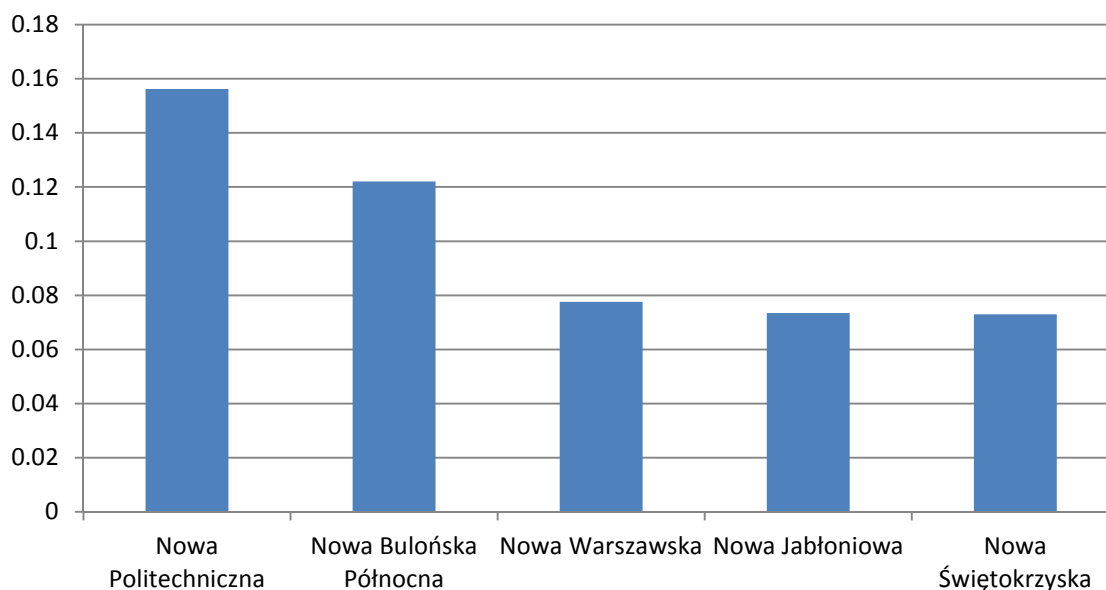
Ocenę poszczególnych elementów transportowych analizowanych w Programie poprzedziły obliczenia wartości uzyskanych dla inwestycji w poszczególnych kryteriach. Sumaryczne zestawienie wartości uzyskanych wyników prezentuje tablica 9.

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 Bulońska 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 Unruga-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 posiadają 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 otrzymać jedynie 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. Niepołomicka	2,9	-	191 mln
11	Nowa Unruga - Nowa Warszawska	2,35	-	106 mln
12	Nowa Zakoniczyńska	0,9	-	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.

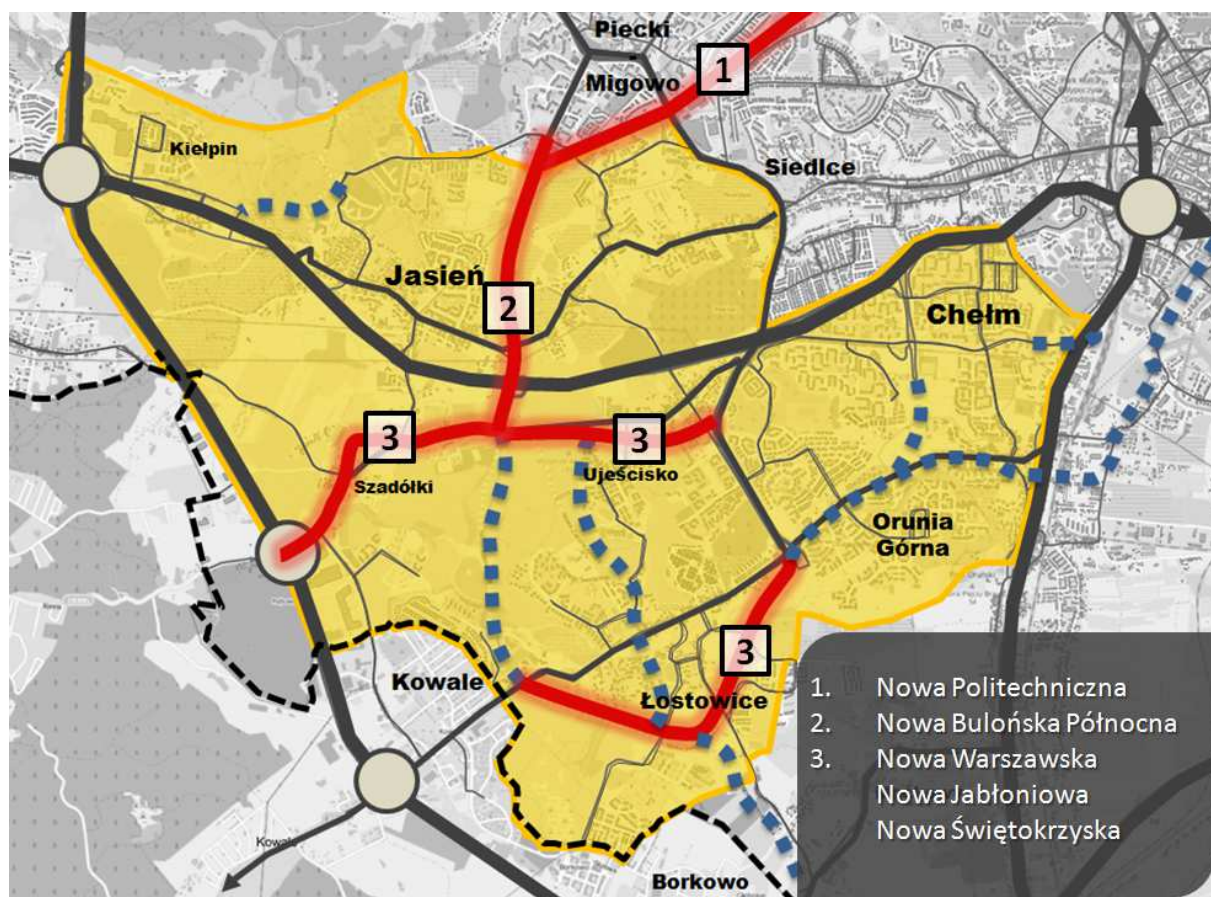
Jako pierwsza zostanie zrealizowana ul. Nowa Bulońska Północna z uwagi na zaawansowanie projektowe. Inwestycja ta była wymieniana jako pierwsza do realizacji w Strategicznym Programie uchwalonym w 2011 roku i na tej podstawie dokumentacja projektowa uzyskała dofinansowanie ze środków UE.

Różnice pomiędzy pierwotnym dokumentem a jego aktualizacją wynikają z tego, że we wcześniejszej wersji analizowana była tylko infrastruktura drogowa. 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)

10.SPIS TABEL

Tabl. 1	Liczba ludności zameldowanej w rejonach komunikacyjnych w jedn. Gdańsk Południe (Źródło: opracowanie własne)	8
Tabl. 2	Struktura wieku mieszkańców na koniec roku 2013 (Źródło: Opracowanie własne)	10
Tabl. 3	Struktura wieku mieszkańców w jednostkach urbanistycznych na koniec roku 2013. (Źródło: Opracowanie Własne)	10
Tabl. 4	Liczba i struktura mieszkań w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r. (Źródło: Opracowanie własne)	11
Tabl. 5	Powierzchnia użytkowa mieszkań w jednostkach urbanistycznych dzielnicy Południe w Gdańsku, wg stanu na koniec 2013 r. (Źródło: Opracowanie własne) ...	11
Tabl. 6	Liczba miejsc pracy na obszarze opracowania (Źródło: opracowanie własne) ¹	16
Tabl. 7	Wielkopowierzchniowe Obiekty Handlowe w granicach opracowania (Źródło: Opracowanie własne).....	20
Tabl. 8	Liczba i powierzchnia sprzedażowa w WOH-ach, stan na koniec 2014 r. (Źródło: Opracowanie własne).....	21
Tabl. 9	Wartości Kryteriów dla poszczególnych inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)..	39
Tabl. 10	Szacunkowe koszty poszczególnych elementów (Źródło: Opracowanie własne).....	42



11.SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1	Obszar opracowania (Źródło: opracowanie własne)	7
Rys. 2	Rozkład przestrzenny gęstości zaludnienia w dzielnicy urbanistycznej Południe, rok 2008 (Źródło: opracowanie własne)	9
Rys. 3	Rozkład przestrzenny gęstości zaludnienia w dzielnicy urbanistycznej Południe, rok 2014 (Źródło: opracowanie własne)	9
Rys. 4	Liczba mieszkań na terenie opracowania w latach 2002 – 2013 [tys.] (Źródło: opracowanie własne)	12
Rys. 5	Rozkład przestrzenny zabudowy mieszkaniowej w obszarze opracowania (Źródło: opracowanie własne)	13
Rys. 6	Udział liczby mieszkań w jednostkach na obszarze opracowania w 2002 r.(po lewej) oraz 2013 r. (po prawej) (Źródło: Opracowanie własne)	15
Rys. 7	Struktura wykształcenia mieszkańców w Gdańsku i na Południu, stan wg NSP 2002 (źródło: opracowanie własne).....	15
Rys. 8	Rozkład przestrzenny liczby miejsc pracy w rejonach komunikacyjnych w roku 2008 i 2014 (Źródło: Opracowanie własne)	16
Rys. 9	Rozkład przestrzenny powierzchni usług społecznych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne).....	17
Rys. 10	Rozkład przestrzenny liczby obiektów usługowych w dzielnicy urbanistycznej Południe na 1ha, stan na rok 2012 (Źródło: Opracowanie własne).....	18
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)	20
Rys. 12	Rozkład przestrzenny placówek oświatowych publicznych i niepublicznych w granicach opracowania, stan na rok 2014 (Źródło: Opracowanie własne)	22
Rys. 13	Planowany układ transportu drogowego na terenie dzielnicy Południe wg SUIKZP miasta Gdańska (Źródło opracowanie własne).....	29
Rys. 14	Planowany układ transportu szynowego w dzielnicy Południe (Źródło: Opracowanie własne)	30
Rys. 15	Wariant bezinwestycyjny - układ drogowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)	34
Rys. 16	Układ szynowy przyjęty do analiz (Źródło: Opracowanie własne)	35
Rys. 17	Elementy rozbudowy układu transportowego (Źródło: Opracowanie własne)	36
Rys. 18	Wartości istotności kryteriów (Źródło: Opracowanie własne)	38
Rys. 19	Wartości wynikowe dla pierwszych pięciu inwestycji (Źródło: Opracowanie własne)	41
Rys. 20	Wyniki analizy (Źródło: Opracowanie własne).....	44

2. PODSUMOWANIE PROCESU ROZPATRYWANIA I UWZGLĘDNIANIA USTALEŃ, UWAG I WNIOSKÓW ORAZ UZASADNIENIE PRZYJECIA DOKUMENTU

I. SPRAWOZDANIE Z PRZEBIEGU OPINIOWANIA I UDZIAŁU SPOŁECZEŃSTWA

Projekt aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku poddany był opiniowaniu przez właściwe i dodatkowo wybrane organy i instytucje oraz – zapewniono udział społeczeństwa w projekcie i strategicznej prognozie oddziaływania na środowisko.

1. Opiniowanie

- zakres i stopień szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko był uzgodniony z Regionalną Dyrekcją Ochrony Środowiska i Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku
- projekt aktualizacji programu uzyskał 9 opinii: 2 organów właściwych do opiniowania (Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku – opinie pozytywne bez uwag) oraz 7 fakultatywnych. Wykaz i rozpatrzenie tych opinii zawiera załącznik nr 2 do „Podsumowania procesu rozpatrywania i uwzględniania ustaleń, uwag i wniosków oraz uzasadnienie przyjęcia dokumentu” pt. „Opiniowanie. Rozpatrzenie uwag złożonych w ramach opinii”
- projekt był również referowany i dyskutowany na posiedzeniu Miejskiej Komisji Urbanistyczno - Architektonicznej w dniu 26.05.2015 r.
- zaprezentowano go również Komisji Zagospodarowania Przestrzennego Rady Miasta Gdańska na posiedzeniu w dniu 27.01. 2015 r. oraz Komisji Zrównoważonego Rozwoju w dniu 20.04 2015 r.

2. Udział społeczeństwa zapewniony był głównie w okresie od listopada 2014 r. do 22 maja 2015 r. Główne elementy partycypacji społecznej to:

- zbieranie wniosków do aktualizacji Programu,
- spotkanie z liderami obszaru Południe w Gdańsku,
- wyłożenie projektu Programu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i stanowiskami organów opiniujących do publicznego wglądu w siedzibie BRG w dniach 01.04.2015 r. do 30.04.2015 r.,
- dyskusja publiczna nad projektem w ramach wyłożenia jw. przeprowadzona w dniu 15.04.2015 r.
- spotkanie z przedstawicielami rad dzielnic Gdańska Południe,
- przeprowadzenie szerokiej kampanii informacyjnej dla mieszkańców obszaru opracowania w okresie od 01.11.2014 do 22.05.2015 r., której szczegóły zawiera poniższa tabela.

Działania w ramach kampanii informacyjnej dot. aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Czas trwania: od 1 listopada 2014r. do 22 maja 2015r. (ok. 7 miesięcy)				
Termin	Narzędzia		Grupa docelowa	realizacja/pomoc w realizacji
I etap	Rozpoczęcie kampanii informacyjnej			
	listopad 2014r. od 01.11.2014r.	Utworzono podstronę informacyjną na stronie internetowej Gdańska dot. aktualizacji SPT Gdańska Południe pt.: <i>Rozpoczyna się aktualizacja „Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe”</i> . http://www.gdansk.pl/nasze-miasto,512,33835.html	internauci	BRG/WPR /RM/BP
		Utworzono adres e-mail: gdansk-poludnie@gdansk.gda.pl, na który można było kierować wnioski, pytania oraz uwagi do aktualizacji SPT Gdańska Południe.	internauci	WPR/BRG/BI
		Przesłano do mediów informację o rozpoczęciu aktualizacji -SPT Gdańska Południe	media	BP
		Umieszczono informację o rozpoczęciu aktualizacji SPT Gdańska Południe na tablicy ogłoszeń oraz rozesłano informację wg rozdzielnika do wyznaczonych instytucji	mieszkańcy/ wyznaczone instytucje	BRG
	od 01.11.2014r. do 15.12.2014r.	Zbierano wnioski do aktualizacji SPT Gdańska Południe na adres e-mail:gdansk-poludnie@gdansk.gda.pl lub na adres: Biuro Rozwoju Gdańska, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk.	mieszkańcy/ internauci	BRG/WPR
	25.11.2014r.	Przeprowadzono spotkanie z liderami obszaru Południe w Gdańsku. Miejsce spotkania: siedziba Biura Rozwoju Gdańska ul. Wały Piastowskie 24. Informacja po spotkaniu na stronie internetowej miasta. http://www.gdansk.pl/nasze-miasto,512,34275.html - Rzesłano, po spotkaniu z liderami, pakiety informacyjne z prośbą o wsparcie w zachęcaniu do wzięcia udziału w aktualizacji SPT Gdańska Południe, do wszystkich zaproszonych instytucji. - Przesłano prośbę do radnych miasta o wsparcie w zachęcaniu do wzięcia udziału w aktualizacji SPT Gdańska Południe.	liderzy obszaru Południe w Gdańsku: przedstawiciele spółdzielni mieszkaniowych, parafii, szkół i wybranych organizacji pożytku publicznego, radni dzielnicy oraz radni miasta.	BRG/WPR
	grudzień 2014r.	Umieszczono w środkach transportu miejskiego plakaty zapraszające do składania wniosków do aktualizacji -SPT Gdańska Południe.	użytkownicy transportu miejskiego	WPR/BRG/RM/ ZTM
		Umieszczono informację o rozpoczęciu aktualizacji SPT Gdańska Południe w magazynie Prezydenta i Rady Miasta Gdańska - <i>Herold</i> Gdański - nr 16/2014 http://www.gdansk.pl/prasa,98,29430.html#17	czytelnicy <i>Herolda</i>	BRG/WPR/BP
	styczeń/luty/ marzec 2015r.	Umieszczono informację na stronie internetowej miasta o kolejnych etapach prac nad -aktualizacją- SPT Gdańska Południe http://www.gdansk.pl/nasze-miasto,512,35211.html pt.: <i>Trwa aktualizacja „Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe”</i> .	internauci	BRG/RM/WPR

II etap	kwiecień/maj 2015 r.	Przesłano do mediów informację o planowanym 15 kwietnia 2015 r. spotkaniu dot.- aktualizacji -SPT Gdańska Południe. Umieszczono informację zapraszającą na spotkanie, dot. rozbudowy układu transportowego Gdańska Południe,- w magazynie Prezydenta i Rady Miasta Gdańska - Herold Gdański - nr 2/2015 http://www.gdansk.pl/prasa,98,35816.html Umieszczono plakaty -zapraszające na spotkanie wraz z informacjami dot. aktualizacji SPT Gdańska Południe w- środkach transportu miejskiego, placówkach edukacyjnych, parafiach, organizacjach pozarządowych z obszaru opracowania aktualizacji SPT-.	internauci/ media/ czytelnicy Herolda/mieszka ńcy miasta	WPR/BRG/BP/ ZTM
	15.04.2015 r.	Przeprowadzono debatę publiczną w formie spotkania z mieszkańcami dot. aktualizacji planów rozbudowy układu transportowego Gdańska Południe, w ramach wyłożenia do publicznego wglądu projektu aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku wraz ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Podczas spotkania rozdano ulotki z informacjami dot. aktualizacji planów rozbudowy układu transportowego Gdańska Południe. Miejsce spotkania: SP Nr 12 przy ul. Człuchowskiej 6. Artykuł dot. spotkania na stronie miasta http://www.gdansk.pl/nasze-miasto,512,36659.html <i>pt.: Jaki Program Transportowy dla Gdańska Południe – dyskusja.</i>	mieszkańcy	WPR/BRG/BP/ RM/ Riiks
		Umieszczono informację na stronie internetowej miasta o- wyłożeniu projektu aktualizacji SPT Gdańska Południe do publicznego wglądu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, a także o -możliwości składania uwag. http://www.gdansk.pl/nasze-miasto,512,36406.html	internauci/ media	WPR/BRG/RM/ BP
	22.04.2015 r.	Przeprowadzono spotkanie w celu szczegółowego omówienia aktualizacji SPT Gdańska Południe i jego wpływu na rozwój dzielnicy. Miejsce spotkania: siedziba Biura Rozwoju Gdańska ul. Wały Piastowskie 24. Informacja po spotkaniu na stronie internetowej miasta. http://www.gdansk.pl/nasze-miasto,512,36877.html	przedstawiciele pięciu rad dzielnic z Gdańska Południe	BTG/WPR
	od 01.04.2015r. do 21.05.2015r.	Zbierano uwagi do projektu aktualizacji SPT Gdańska Południe drogą elektroniczną na adres e-mail: gdansk-poludnie@gdansk.gda.pl-, listownie do Biura Rozwoju Gdańska ul. Wały Piastowskie 24 oraz w siedzibie BRG.	mieszkańcy	BRG/WPR
	22.05.2015r.	Zakończenie kampanii informacyjnej		

II. UZASADNIENIE PRZYJĘCIA DOKUMENTU PO OPINIOWANIU I UDZIALE SPOŁECZEŃSTWA

W wyniku rozpatrzenia i częściowego uwzględnienia uwag i wniosków, zgłoszonych podczas opiniowania i partycypacji społecznej sformułowano ostateczny tekst aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.

Złożone do projektu programu wnioski i uwagi w znaczącej części dotyczyły nadania priorytetu poszczególnym analizowanym ciągom komunikacyjnym. Zostały one rozpatrzone pozytywnie z uwagi na to, że wnioskowane elementy znajdowały się w puli poddanej analizom. Nie było jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji poszczególnych ulic, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynika z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie tej metody powoduje, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych została zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.

W całym toku konsultacji społecznych nie było zarzutów do metodologii opracowania i wybranej metody. Pojawiły się jedynie głosy dotyczące rozszerzenia przyjętych kryteriów o aspekt społeczny. Z uwagi na swój niemierzalny charakter, wpływ aspektu społecznego nie został zastosowany w przyjętej metodologii. Zastosowana metodologia i przyjęte kryteria pozwoliły na obiektywną ocenę poszczególnych analizowanych elementów.

Osobną grupę problemów poruszanych przy okazji aktualizacji Programu stanowiły wnioski i uwagi dotyczące np.:

- organizacji ruchu na drogach,
- ochrony akustycznej terenów,
- zmian rozkładu jazdy oraz tras komunikacji publicznej,
- szczegółów dotyczących wyposażenia poszczególnych korytarzy transportowych np. w chodniki, trasy rowerowe, wiadukt,
- zmian dotyczących zagospodarowania przestrzennego,
- lokalnego układu transportowego.

Zostały one rozpatrzone jako nie mieszczące się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego z uwagi na zbyt szczegółowy charakter. Problemy te w większości zostaną rozwiązane na etapie sporządzania projektów budowlanych dla poszczególnych korytarzy transportowych.

III. PROPOZYCJE DOTYCZĄCE METOD I CZĘSTOTLIWOŚCI PRZEPROWADZANIA MONITORINGU SKUTKÓW REALIZACJI POSTANOWIEŃ PROGRAMU

Przyjęte w Programie z 2011 roku ustalenia dotyczące wyjściowych założeń zostały w tym czasie zrealizowane i dotyczy to: rozbudowy ulicy Łostowickiej do przekroju 2x2, budowy al. Havla, budowy Trasy WZ do ul. Otomińskiej, budowy Węzła Jabłoniowa na Trasie WZ. W 2014 i 2015 roku na podstawie uchwalonego w 2011 roku Programu zlecono opracowanie szeregu dokumentacji projektowych i koncepcji m.in.:

Dokumentacji projektowej dla:

- Nowej Bulońskiej Północnej,

- Nowej Jabłoniowej,
- Nowej Warszawskiej.

Fizyczna realizacja Programu, generująca skutki środowiskowe i ruchowe, zgodnie z założeniami rozpocząć się ma w 2018 roku.

Realizacja Programu ma się przyczynić m.in. do zahamowania odpływu pasażerów z transportu publicznego do indywidualnego, poprawie dostępności i sprawności oraz bezpieczeństwa systemu transportowego dzielnicy Południe.

Po zakończeniu powyższych inwestycji zostanie przeprowadzona ocena i monitoring zmian systemowych, ruchowych i środowiskowych skutków realizacji Programu, gdzie m.in. zostanie zmierzony wskaźnik liczby osób korzystających z komunikacji miejskiej.

Ponadto możliwa jest aktualizacja Programu, kiedy przeprowadzona okresowa ocena skutków jego realizacji znacząco zmieniać będzie przyjęte założenie funkcjonowania systemu, a tym samym jakość wynikających z niego skutków. W 2019 roku, w ramach kolejnych kompleksowych badań ruchu dla Gdańska wykonywanych w cyklu 10-letnim (po przeprowadzonych w 2009 r.). zweryfikowane zostaną skutki ruchowe realizacji większości ustaleń Programu.

Załącznikami do niniejszego podsumowania są:

1. Odpowiedzi na pytania mieszkańców oraz rozpatrzenie wniosków
2. Opiniowanie (marzec 2015r.). Rozpatrzenie uwag złożonych w ramach opinii
3. Protokół z dyskusji publicznej (termin – 15 kwiecień 2015r.)
4. Rozpatrzenie uwag złożonych do projektu Programu (termin składania uwag – 21 maj 2015r.)

Załącznik 1 do podsumowania procesu rozpatrywania i uwzględniania ustaleń,
uwag i wniosków oraz uzasadnienia przyjęcia dokumentu

AKTUALIZACJA STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
NA LATA 2014 – 2020

**ODPOWIEDZI NA PYTANIA MIESZKAŃCÓW
ORAZ ROZPATRZENIE WNIOSKÓW - (1 listopad- 15 grudzień 2015r.)**

	PYTANIA, uwagi i wnioski	ODPOWIEDZI, rozpatrzenie
1	W związku z rozpoczęciem prac na planem transportowym dla południowych dzielnic Gdańska formułujemy następujące sugestie - rekomendacje (wnioski): 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 Maćkowskich/Borkowa. 2/ W ślad za wskazaniem lokalnych centrów ustalić, jak zapewniona będzie ich dostępność komunikacyjna, w pierwszej kolejności piesza. 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). 4/ Przewidzieć uzupełnienie ulic o chodniki tam wszędzie, gdzie chodników nie zbudowano (a gdzie odbywa się ruch pieszy).	<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.). <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 Piesz – 2013 r.). <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. <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.
2	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	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> 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 takim Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje. Nie oznacza to, że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć w planach finansowych miasta.

	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.	
3	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 Warszawskiej/Nowej Jabłoniowej. Swoją decyzję motywuję faktem znacznego usprawnienia planowanego połączenia tramwajowego Szadówek 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 Kiełpiniek. 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	<u>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. 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.
4	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.	<u>Wniosek zasadny.</u> 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.

5	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. Hawla. Pomimo istnienia ogromnej rezerwy terenu doszło tu do kuriozalnej sytuacji, że nie wybudowano buspasa w kierunku centrum przed skrzyżowaniem z Armii Krajowej. Efekt jest taki, że autobusy stoją tam w korkach po 5-10 minut w godzinach szczytu porannego a ul. Hawla nie jest przecież jedynym miejscem tworzenia się korków na trasach takich linii jak 162 czy 175. Wnioski poniżej: 1. Jakielkolwiek 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 2. Przy szacowaniu przepustowości danej drogi oraz przy etapowaniu inwestycji transportowych należy uwzględnić konieczność wydzielania 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 autobusów wydaje się konieczne jest Nowa Jabłoniowa przy założeniu, że nie będzie tam na razie linii tramwajowej. Uczmy się na błędach i nie powtarzajmy w kolejnych miejscach przypadku ul. Hawla 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 wariant "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 "wewnątrzmiejskich 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. 4. Kolejność realizacji inwestycji transportowych: W świetle zapowiedzi o wysokim priorytecie dla trasy tramwajowej Nowa Politechniczna oraz w związku z	<u>Ad.1. Wniosek zasadny.</u> W ramach obecnie sporządzanej aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego uwzględnione są planowane trasy tramwajowe w obrębie dzielnicy południe i ich wpływ na funkcjonowanie systemu transportowego. <u>Ad.2. 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. . Szczegóły dotyczące przekroju, organizacji i zarządzania ruchem na tych ulicach zostaną ustalone na etapie wykonywania koncepcji i projektu budowlanego. <u>Ad.3. 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. . 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. <u>Ad.4. Wniosek zasadny.</u> 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. <u>Ad.5. Wniosek niezasadny.</u> 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.
---	---	---

	kończącą 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-Świątokrzyńska. 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 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 Chmielej. 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. 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.	
6	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.	Wniosek zasadny. 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.
7	Niniejszym chciałbym zgłosić projekt budowy "Nowej Świątokrzyńskiej" 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 zniesienia, jeżeli Nowa Świątokrzyńska nie zostanie "zbudowana". Chciałbym również poinformować, że moi sąsiedzi mają identyczne zdanie, lecz nie wszyscy z braku możliwości wysłali wniosek o budowę Nowej Świątokrzyńskiej, dlatego występuję także w ich imieniu. Bardzo proszę o wzięcie pod uwagę mojego wniosku.	Wniosek zasadny. Ulica Nowa Świątokrzyńska 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.
8	Chciałbym złożyć wniosek do ww. programu o budowę trasy tzw. Nowej Świątokrzyńskiej wraz z projektowaną linią tramwajową. Bardzo zaniepokoiła mnie aktualizacja na stronach DRMG odnośnie zawieszenia postępowania w sprawie budowy linii tramwajowej. Planowana trasa tzw. Nowa Świątokrzyńska bez linii tramwajowej spowoduje w mojej opinii, jako mieszkańca tej dzielnicy znaczące zwiększenie już i tak ogromnego ruchu samochodowego. Linia tramwajowa	Wniosek w pierwszej części zasadny. Ulica Nowa Świątokrzyńska 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

	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 obłożone, 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 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".	wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej Wniosek w drugiej części nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Strategiczny program transportowy nie zajmuje się remontami dróg.
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 transportowym 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 przeprowadzone na południu miasta. 2. Kluczowe inwestycje	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. 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.

	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. 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.	Ad.3. Wniosek niezasadny. Ulice Nowa Zakonicyńska i Nowa Unruga zostały zdefiniowane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk 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.
11	W załączeniu przesyłam moją opinię na temat planowania w Gdańsku. Swoją krytyczny pogląd oparty jest na zaplanowaniu przez Radę Miasta Gdańsk hurtowni w sąsiedztwie mego domu. W załączeniu kilka zdjęć z działalności hurtowni. Obcokrajowiec obserwujący tę działalność określił "idioten". Myślę, że miał na myśli włodarzy miasta	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.
12	W związku z opracowywanym planem rozwoju układu drogowego w dzielnicy Gdańsk - Południe, wnoszę, aby inwestycja dotycząca budowy ulicy Nowej Bulońskiej, niezwykle potrzebnej mieszkańcom inwestycji, uwzględniła odpowiednie zapewnienie ochrony przed hałasem ulicy Kartuskiej, jako ulicy zbiorczej, na której zaistnieje wzmożony ruch w związku z inwestycją - budową ulicy Bulońskiej. Mam na myśli ochronę przed 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.	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 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
13	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 "rozsztacić". Jest to ulica bardzo zakorkowana w weekendy i w dni powszednie.	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.
14	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. 2. Nowa Bulońska z pętlą przy Jabłoniowej i parkingiem P&R. Nie ma moim zdaniem powodu dla rozbudowy linii tramwajowej dalej w kierunku Szadółek bo spowoduje to dalsze zabudowywanie terenów przy obwodnicy co już na tym poziomie suburbanizacji byłoby niewskazane. Dodatkowo czas przejazdu z Przywidskiej do Centrum tramwajem byłby na tyle długi że nie byłaby to alternatywa dla samochodu. P&R przy Jabłoniowej powinien wystarczyć. 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).	<u>Wniosek zasadny.</u> 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 poszczególnych korytarzy transportowych zostanie zaproponowana wg obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
15	Chciałbym przestać wniosek dotyczący kilku zagadnień. 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, Julia) 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 2. Zwiększenie przepustowości ulicy Przywidskiej – sytuacja analogiczna do punktu 1. Konieczne jest poszerzenie ulicy Przywidskiej o dodatkowe pasy, przynajmniej do skrzyżowania z ulicą Czerwińskiego 3. Dodatkowa komunikacja miejska z rejonu skrzyżowania Przywidska/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 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 Przywidska-Jabłoniowa-Kartuska-Centrum. Z osiedla Ujeścisko jeżdżą 2 autobusy ze sporą częstotliwością do Centrum, więc można ominąć przejazd przez dzielnicę Ujeścisko, Chełm (obecnie jeździ tak autobus 174), skracając czas dojazdu do Centrum. Nawiązując do punktu 3 mojego wniosku, chciałbym dodać, iż rozwiązaniem problemów z komunikacją miejską byłaby również linia tramwajowa biegnąca na trasie Przywidska-Jabłoniowa-Warszawska-Hawla i dalej obecną trasą tramwajową do centrum.	<u>Ad.1. Wniosek zasadny.</u> Ulica Nowa Jabłoniowa wraz z trasą tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. <u>Ad.2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet komunikacyjny dzielnicy Południe, do którego ulica Przywidska nie została zaliczona. <u>Ad.3. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy nie zajmuje się weryfikacją obecnego przebiegu linii transportu zbiorowego w Gdańsku. <u>Ad.4. Wniosek zasadny.</u> Trasy tramwajowe w ciągu ulicy Nowej Jabłoniowej i Nowej Warszawskiej stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.

16	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.	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> 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.
17	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. 2. Uwzględnienie w planie przede wszystkim i w pierwszej kolejności inwestycji poprawiających funkcjonowanie transportu zbiorowego - zwłaszcza linii tramwajowych. 3. Uwzględnienie w planie istnienia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i konieczności sprawnego powiązania stacji PKM zarówno transportem indywidualnym, jak i przede wszystkim zbiorowym 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. 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.	<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. <u>Ad.2. Wniosek zasadny.</u> W ramach metody przyjętej w aktualizowanym dokumencie uwzględniono wpływ transportu zbiorowego na funkcjonowanie całego systemu transportowego dzielnicy Południe. <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. <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. <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.
18	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 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 Chelmu. 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 udrożnijcie 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!	1. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Wniosek o uwzględnienie budowy wiaduktu w ciągu al. Armii Krajowej pozostaje poza zakresem aktualizowanego dokumentu. W ramach Strategicznego programu transportowego dla dzielnicy Południe. Al. Armii Krajowej jest elementem istniejącym, a kwestie wyposażenia tej ulicy w dodatkowe elementy pozostają poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu. 2. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. 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.
19	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 przesiadli się z aut lub autobusów na SKM. Potem był remont torów i SKM przestały do Pruszcza jeździć. Wszyscy znajomi przesiadli się na auta (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 przesiadają 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 zachęca 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	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. 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 ulica Trakt Św. Wojciecha znajduje się poza granicami opracowania. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.

	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.	
20	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 Orunię Górną z dzielnicy Chełm właśnie tą drogą, ale plany niestety zostały zmienione.	Wniosek zasadny. Trasa PP wraz z linią tramwajową stanowi element analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.
21	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.	Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. 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.
22	Wnioskuje o budowę linii tramwajowej Nowa Świętokrzyska a w dalszej kolejności Nowej Bulońskiej Południowej.	Wniosek zasadny. 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 uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
23	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 wspominam). 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, że uczynni kierowcy 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	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.

	pojawiło się nowe opracowanie, w którym Nowa Świątokrzyńska 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 zwiężając ją do jednego pasa ruchu zamiast dwóch a idea budowy Nowej Świątokrzyńskiej nagle cudownie wróciła. Nie mam nic przeciwko nowym centrom handlowym ale na miłość boską miejcie na względzie warunki życia obywateli tego miasta!!! Nowa Świątokrzyńska jest niezbędna jak powietrze (wraz z linią tramwajową).	
24	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, pozwoli 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.	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy nie zajmuje się weryfikacją przebiegu linii transportu zbiorowego w Gdańsku. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego.
25	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 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.	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> 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 dopuszczane normy. Wniosek został również przekazany do Urzędu Miejskiego.
26	Jako mieszkaniec rejonu Gdańsk Południe w okolicy Młeczarni 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 niszczą. 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 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,	<u>Wniosek zasadny.</u> W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego analizowane są najważniejsze korytarze transportowe dzielnicy południe. Z punktu widzenia okolic Młeczarni 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 ponieważ we fragmentach odnosi się do kwestii szkół i przedszkoli.

	placów zabaw, ścieżek spacerowych brak sklepów, galerii itp.) Proszę nie być obojętny dla tego terenu.	
27	Proszę przyrzeć się braku planów rozbudowy ul. Starogardzkiej w granicach miasta Gdańsk szczególnie osiedlom w rejonie Maćkowskiego 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 przekreślić Państwo możliwości wielu młodych ludzi jak i osób w średnim wieku, którzy w dużym stopniu mają wkład w budżet miasta.	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. Wniosek został przekazany do Urzędu Miejskiego ponieważ we fragmentach odnosi się do kwestii szkół i przedszkoli oraz rewitalizacji.
28	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 załoczone. Stąd budowa przedłużenia ulicy Bulońskiej do węzła Jabłoniowa powinna być absolutnym priorytetem. Taki łącznik 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. Hawla, Łostowickiej, Nowolipie, Rakoczego, Potokowej i Żołnierzy Wyklętych) albo np. zamykając Jańskową 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	1 Wniosek zasadny. Ulica Nowa Bulońska Północna 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 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 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 wymienionych ulicach pozostaje poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu. 3 Wniosek zasadny. 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. 4 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. 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. 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.

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 pozostających tras) koszt budowy tego odcinka warto nawet rozważyć podzielenie budowy tego odcinka na etapy. W pierwszym można np. zbudować samo torowisko tramwajowe (do nowej pętli przy ul. Jabłoniowej i parkingu Park & Ride w tym miejscu), dając szansę wielu osobom dziś zmo-toryzowanym 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 tymcza-sowo 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 skrzy-żowania i węzły do wykorzystania po wybudowaniu drugiej nitki). Szczególnie uczulałbym 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. bar-dzo 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 rozbudo-wą 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 była 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 tram-wajowymi na przystanku Wilanowska i autobusowymi na przystanku Cm. Łostowicki stwarzając szansę na ograniczenie transportu indywidualnego nie tranzytowego jadącego Aleją Armii Kra-jowej w stronę centrum Gdańska. Istniejąca rezerwa terenu w pasie zieleni pozwala na wyodręb-nienie 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	Ulica Nowa Olchowa (to ona stanowiłaby alternatywę dla wąskiego odcinka ulicy Cedrowej) to ulica lokalna, a takim Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje. Nie oznacza to, że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć w planach finansowych miasta. 6 Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. Przedmiotem aktualizowanego dokumentu nie są rozważania na temat lokalizacji parkingów P&R. 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 istniejące 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. 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 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. 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.
--	--

	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, Malmö) buduje się szybkie i bezkolizyjne „autostrady” dla rowerów. Warto zastosować takie rozwiązania w Gdańsku korzystając z istniejących rezerw terenowych i możliwości. Trasa taka nie musi nawet być wyasfaltowana, wystarczy aby była utwardzona i przejezdna. Szlak wzdłuż Alei Armii Krajowej byłby znakomitą przykładowo udostępnienia przestrzeni miejskiej nie tylko samochodom, ale również niezmotywowanym uczestnikom ruchu. Strategia Transportowa powinna uwzględniać 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 dogodne-go 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.	
29	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.	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> 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.
30	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	<u>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.

	(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.	Ulica . Nowa Olchowa (to ona stanowić będzie alternatywę dla wąskiego odcinka ulicy Cedrowej) to ulica lokalna, a takim Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje Nie oznacza to, że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć 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 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.
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 GDDKiA/O/Gd. wykonanie N. Bulońskiej i N. Jabłoniowej będzie jedynie alternatywnym dojazdem do Obwodnicy Trójmiasta dla dz. 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.	<u>1. Wniosek zasadny.</u> 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. <u>2. Wniosek niezasadny.</u> 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
34	GIWK 02.12.14 W nowoprojektowanych ulicach zarezerwować pasy techniczne do prowadzenia sieci wodociągowej – kanalizacyjnych z zachowaniem normatywnych odległości.	<u>Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny Program Transportowy nie zajmuje się projektowaniem przekroju analizowanych ulic. Dopiero na etapie projektu budowlanego zostaną podjęte decyzje jak docelowo ma wyglądać dana ulica.

35	Pomorski Urząd Wojewódzki, Wydz. Infrastruktury 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 komunikacyjnym z gmin sąsiednich i lokalizację obiektów wielkopowierzchniowych. Priorytetem transportu publicznego powinien być dalszy rozwój transportu szynowego: - dla dzielnic zlokalizowanych w obrębie ulic Warszawska, Jabłoniowa, Kartuska, rozbudowa połączeń tramwajowych z pętli Witosza 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. Nie powinno się uzależniać transportu publicznego od ewentualnej realizacji Węzła Czerwony Most (odległa w czasie). (...) 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 nie spełnić pożądanego skutku, tj. nie wpłynie na znacząco poprawę warunków ruchu dla dzielnicy Gdańsk Południe, co wynika z braku ujęcia innych inwestycji w Programie. (...) 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.	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 obciążenie układu transportowego miasta Gdańska ruchem zewnętrznym oraz lokalizację obiektów wielkopowierzchniowych. 2. Wniosek zasadny. 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. 3. Wniosek zasadny. Aktualizowany Strategiczny Program Transportowy nie zakłada realizacji w latach 2014-2020 węzła Czerwony Most. 4. Wniosek nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego. 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. 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. 5. Wniosek zasadny. W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego zostaną uwzględnione zewnętrzne elementy układu transportowego, których realizacja została zdeteminowana 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.
36	Realizacja ciągu ulic „Nowa Podmiejska – Nowa Małomiejska” jest w naszym przekonaniu inwestycją o bardzo wysokim, jeśli nie najwyższym priorytecie. Droga ta oprócz korzyści dla ciągle rozbudowujących się Dzielnic Południowych, znacząco wpłynie na sytuację transportową Dzielnicy Orunia -Św. Wojciech –Lipce. Najwyższą korzyścią dla naszej Dzielnicy dzięki realizacji „Nowej Podmiejskiej– Nowej Małomiejskiej” jest bezkolizyjny przejazd przez tory kolejowe, które stanowią	Wniosek zasadny. Ciąg ulic Nowa Podmiejska - Nowa Małomiejska 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

	barierę nie tylko dla mieszkańców, ale także wielu przedsiębiorców, służb porządkowych oraz ratunkowych. Nowa droga pozwoli na odciążenie ruchu z ulic objętych ochroną konserwatorską jak również ograniczy do minimum problem przejeżdżania pojazdów powyżej 3,5 tony przez zabytkową „Bramę Niziną” Uważamy iż realizacja „Nowej Podmiejskiej– Nowej Małomiejskiej” powinna otrzymać najwyższy priorytet.	wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
--	--	--

Załącznik 2 do Podsumowania procesu rozpatrywania i uwzględniania ustaleń,
uwag i wniosków oraz uzasadnienia przyjęcia dokumentu

AKTUALIZACJA STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
NA LATA 2014 – 2020

OPINIOWANIE (marzec 2015 r.)
Rozpatrzenie uwag złożonych w ramach opinii

L.p.	Zakres merytoryczny uwagi	Rozpatrzenie uwagi
1.	Pomorski Urząd Wojewódzki Wydział Infrastruktury Pismo nr WI-III.8170.46.2014.KH Aktualizacja <i>Programu</i> (po przeprowadzonej analizie dla układu drogowo-tramwajowego) typuje ulice Nowa Politechniczna, Nowa Bulońska Północna, Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa oraz Nowa Świętokrzyska jako najistotniejsze elementy układu drogowego dla Gdańska Południe. Jednakże wskazać należy, że ww. układ winien wpisywać się w istniejący szkielet drogowy, w tym przede wszystkim: Trakt Św. Wojciecha, ul. Kartuską, ul. Świętokrzyską, ul. Małomiejską oraz ul. Łostowicką i Al. Havla. Przyjęta w <i>Programie</i> konieczność realizacji najistotniejszych ww. inwestycji, może w przyszłości nie spełnić pożądanego skutku, tj. nie wpłynie na znaczącą poprawę warunków ruchu dla dzielnicy Gdańsk Południe, co wynika z braku ujęcia innych - w przekonaniu Wojewody Pomorskiego - strategicznych inwestycji w <i>Programie</i>. Do wskazanych wątpliwości ponownie zaliczyć należy m.in.: 1) realizacja ulicy Nowej Bulońskiej (w przekroju 2x2) zapewni dodatkowe połączenie w dzielnicy, jednak nie poprawia warunków powiązań ulicznych dzielnicy z zewnętrznym układem transportowym - nie rozwiązano bowiem problemu z przepustowością ul. Kartuskiej, czy też ul. Armii Krajowej; 2) realizacja ulicy Nowej Jabłoniowej (tj. przebudowa do przekroju 2x2) spowoduje podobny problem jak w przypadku realizacji ulicy Nowej Bulońskiej - poprawę układu wewnętrznego, natomiast nadal występuje brak możliwości przyjęcia większych potoków przez główny układ komunikacyjny - ulicę Armii Krajowej, czy też ulicę Kartuską; 3) brak odniesienia dotyczącego ewentualnych zmian na ulicy Kartuskiej - brak lewoskrętów (w tym w ul. Myśliwską) oraz brak przebudowy skrzyżowania z ul. Łostowicką (np. docelowo w skrzyżowanie dwupoziomowe) ogranicza przepustowość ul. Kartuskiej, która będzie naturalnym ciągiem komunikacyjnym przejmującym znaczną część ruchu z projektowanych ulic: Nowej Bulońskiej oraz Nowej Jabłoniowej. Nie bez znaczenia jest także realizacja linii tramwajowej w obrębie skrzyżowania Kartuska / Łostowicką, co naturalnie wpłynie na zmniejszenie przepustowości omawianego skrzyżowania; 4) realizacja ulicy Nowej Świętokrzyskiej spowoduje spiętrzenie i kumulację natężenia ruchu przy węzłach drogowych - Trakcie Św. Wojciecha oraz Alei Havla. Jak wskazano powyżej, brak zwiększenia przepustowości na skrzyżowaniu Armii Krajowej / Havla / Łostowickiej oraz Traktu Św. Wojciecha spowoduje akumulację ruchu na tych węzłach. Powyższe stanowi potwierdzenie, że pożądana rozbudowa układu drogowego Gdańsk Południe wpływa na akumulowanie potoków w obrębie 3 węzłów drogowych -	W odpowiedzi na pismo nr WI-III.8170.46.2014.KH, zawierające opinię Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku na temat aktualizowanego dokumentu pn „Strategiczny Program Transportowy dzielnicy południe w mieście Gdańsku” pragnę zapewnić, że ulice wskazane do realizacji w ramach tego opracowania wpisują się w istniejący szkielet drogowy opisany ulicami: Trakt św. Wojciecha, Kartuska, Świętokrzyska, Małomiejska i Al. Havla. Aktualizacja Strategicznego Programu dzielnicy Południe podjęta została m.in. ze względu na znaczne zmiany w układzie osadniczym dzielnicy, determinujące rozwój układu transportowego. Strategiczny Program jest dokumentem wskazującym najpilniejsze i najbardziej efektywne inwestycje transportowe zaplanowane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska możliwe do realizacji w perspektywie do 2020 roku. Nie oznacza to, że miasto rezygnuje z realizacji pozostałych zaplanowanych elementów systemu transportowego, ale – w sytuacji ograniczonych środków finansowych – odsuwa je na okres po 2020 roku. Program zajmuje się najważniejszymi korytarzami transportowymi dzielnicy wraz ze skrzyżowaniami występującymi w ich ciągu, i nie determinuje ostatecznego kształtu poszczególnych inwestycji, który to zostanie określony na etapie sporządzania projektów poszczególnych ulic. Analiza przyjęta w programie oparta została na transportowym modelu symulacyjnym miasta Gdańska, w którym uwzględniono wzajemny wpływ poszczególnych inwestycji na siebie, a także na istniejący i funkcjonujący system transportu indywidualnego i zbiorowego oraz wzrost potencjału poszczególnych rejonów transportowych wyrażony zmiennymi opisującymi. Podczas prac nad projektami poszczególnych ulic, wykonywane zostaną dodatkowe, bardziej szczegółowe analizy transportowe pokazujące wpływ realizacji inwestycji na funkcjonowanie układu transportowego. Nie wykluczone są zatem realizacje mniejszych inwestycji punktowych, poprawiających funkcjonowanie transportu na obszarze południa, które to nie zostały uwzględnione w aktualizowanym Strategicznym Programie Transportowym. Obecnie część układu transportowego dzielnicy Południe funkcjonuje w oparciu o dawne drogi wiejskie, które powinny pełnić jedynie rolę ulic lokalnych lub dojazdowych obsługujących przyległe tereny. Dotyczy to przywoływanej w piśmie ulicy Kartuskiej, jak również ulicy Warszawskiej, Świętokrzyskiej i Jabłoniowej. Sporządzone prognozy ruchu nie uzasadniają obawy przed utratą przepustowości na skrzyżowaniu ulic Łostowicka/Kartuska. Realizacja tzw. Nowej Bulońskiej północnej spowoduje przejęcie części ruchu z Dzielnicy Południe w kierunku północnym, a więc na tym skrzyżowaniu natężenia w niektórych relacjach zmniejszą się, co umożliwi jego reorganizację np. poprzez zmiany w cyklu sygnalizacji świetlnej. Podobnie nie mają uzasadnienia obawy dotyczące przepustowości Al. Armii Krajowej i ulicy Kartuskiej. Przepustowość tej pierwszej, pomimo przejętego z ulicy Kartuskiej ruchu tranzytowego i międzydzielnicowego, nadal posiada duże rezerwy. Rola ulicy Kartuskiej w układzie transportowym dzielnicy Południe znacząco spadła po realizacji al. Armii Krajowej. Proces ten będzie nadal

	Armii Krajowej / Łostowicką, Kartuska / Łostowicką, Małomiejska / Trakt Św. Wojciecha. Przedkładając powyższe uwagi wskazać należy, że o ile zasadnym jest rozwój układu drogowego Gdańska Południe, o tyle niezbędne jest powiązanie jego realizacji z kolejnymi inwestycjami. Rozbudowa układu drogowego wewnątrz dzielnicy, tj. z przekroju 1x1 do przekroju 2x2 spowoduje zwiększenie przepustowości ulic, z drugiej strony powodując akumulację natężenia ruchu na węzłach, które nie są przystosowane do przyjęcia zwiększonego potoku pojazdów - potwierdzeniem tego faktu jest obecny stan na skrzyżowaniu ulicy Armii Krajowej z ulicą Łostowicką (w tym zatory drogowe na Armii Krajowej od wjazdu z ul. Jabłoniowej). Nie bez znaczenia pozostaje także ponadprzeciętny rozwój dzielnic południowych Miasta Gdańska, co znajduje swoje odzwierciedlenie w przedłożonym <i>Programie</i>. Szczególną uwagę należy zwrócić na liczbę ludności zameldowanej w rejonach komunikacyjnych Gdańska Południe - wzrost tej wartości w 2014r. względem roku 2008 tylko w rejonie Jasień Szadółki wyniósł ponad 100%, a dla rejonu Zakoniczyn Łostowice wyniósł prawie 35%. Dynamiczny wzrost liczby ludności w dzielnicach południowych Miasta Gdańska winien stanowić czynnik determinujący rozwój układów komunikacyjnych - zarówno w oparciu o transport zbiorowy, jak i transport indywidualny. Biorąc powyższe pod uwagę, Wojewoda Pomorski pozytywnie z uwagami opiniuje przedłożony <i>Program</i>, jako wyznaczający słuszne i pożądane kierunki rozwoju układu drogowego Dzielnicy Południe w Mieście Gdańsku, ze szczególnym rozwojem komunikacji zbiorowej. Jednocześnie ponownie poddaje się w wątpliwość nieuwzględnienie w <i>Programie</i> inwestycji w główne węzły komunikacyjne wskazując, że dalsza rozbudowa wewnętrznego układu drogowego dzielnicy bez przebudowy węzłów granicznych spotęguje stan zatorów drogowych, doprowadzając do kolejnych problemów z przepustowością ulic. Pomijając powyższe wskazać należy, że Wojewoda Pomorski nie jest organem właściwym do zajęcia stanowiska w zakresie prognozy oddziaływania na środowisko projektu <i>Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku</i>. W konsekwencji, odstępuje się od zajęcia stanowiska w zakresie prognozy oddziaływania na środowisko.	postępował wraz z realizacją kolejnych elementów wskazanych w Strategicznym Programie. Rozwiązania szczegółowe dotyczące skrzyżowania Kartuska/Łostowicka oraz dodatkowych pasów dla relacji lewoskrętnych na Kartuskiej rozwiązane zostaną, w miarę potrzeb, w ramach dokumentacji szczegółowych. Dotyczy to także innych, newralgicznych miejsc/węzłów w ramach układu transportowego dzielnicy.
2	Energa-operator S.A. Pismo nr EOP-3MMR-000080-2015 Na szczególną uwagę południowych dzielnic Gdańska zasługuje dzielnica Maćkowy, która z punktu widzenia ENERGI jest najslabiej zaopatrzona w infrastrukturę elektroenergetyczną. Stan ten zmieni się diametralnie po zrealizowaniu priorytetowej inwestycji polegającej na budowie GPZ „Maćkowy” wraz z dwutorową napowietrzną linią elektroenergetyczną 110 kV Gdańsk Błonia - Pruszcz Gdański. Linia ta wraz z GPZ „Maćkowy” znacznie poprawia pewność zasilania aglomeracji trójmiejskiej, a także umożliwią dalszy rozwój gospodarczy regionu. Projektowany GPZ „Maćkowy”, który będzie zasilany z w/w linii 110 kV, jest niezbędny dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska. Stacja ta pozwoli na realizację wielu inwestycji mieszkaniowych i usługowych. Jedynie GPZ Maćkowy wraz z linią 110 kV mogą wyeliminować powyższy stan.	Brak uwag
3.	Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny Pismo nr ONS.9022.3.4. 2015.AS Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku zawiera koncepcję realizacji układu	Brak uwag

	transportowego dynamicznie rozwijającej się dzielnicy Gdańska w celu zrównoważenia tego procesu: osiągnięcia najlepszych efektów ruchowych i funkcjonalnych w odniesieniu do nakładów finansowych na ich realizację. W programie zapewniono ograniczenie środowiskowych skutków realizacji poszczególnych elementów układu oraz kompensacje środowiskowe. Zakres czasowy Programu obejmuje lata od 2015 do 2020 roku. Kształt sieci transportowej zaproponowany w Programie ma swoje odzwierciedlenie w obowiązujących dokumentach planistycznych. Wybudowanie odpowiedniego układu drogowego z uwzględnieniem transportu zbiorowego jest konieczne dla dalszego rozwoju dzielnicy Południe.	
4.	Zarząd Dróg i Zieleni Pismo nr ZDiZ-ZL-402-25(77)-20112-JR 1) W przedstawionej do opinii aktualizacji Strategicznego Programu została całkowicie zmieniona metoda optymalizacji kolejności budowy poszczególnych odcinków układu ulicznego. W Programie Strategicznym z 2011 r. analizowano jedynie obciążenie układu ulicznego potokiem pojazdów, a jedynym kryterium wyboru był wybór odcinka o najkorzystniejszych skutkach dla badanego układu. W aktualizacji z 2015 r. przyjęto wielokryterialną metodę hierarchicznej analizy problemu decyzyjnego z kryteriami wyboru o charakterze technicznym i ekonomicznym odnoszącymi się zarówno do transportu indywidualnego jak i zbiorowego. Metoda przyjęta Programie z 2015 r. jest doskonalsza i daje bardziej obiektywny wybór, co jest cenniejsze zwłaszcza w kontekście planowanego pozyskiwania środków z Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020, w której priorytetem będzie rozwój transportu publicznego. 2) Analiza rozdziałów poświęconych strukturze przestrzennej i demograficznej prowadzi do smutnej konstatacji, że w stosunku do roku 2011 nie następuje postęp w różnicowaniu funkcjonalnym dzielnicy. Jeśli w dzielnicy mieszka 22% mieszkańców Gdańska, a miejsca pracy to tylko 8,8% ogółu miejsc pracy w mieście, gimnazja zlokalizowane są na obrzeżach dzielnicy, podobnie jak jedyne liceum (dodatkowo nie planuje się nawet budowy nowych szkół średnich), to trudno oprzeć się wrażeniu o utrwalaniu się charakteru dzielnicy jako „sypialni” Gdańska. Taka sytuacja powoduje zwiększone zapotrzebowanie na dojazdy do miejsc pracy i nauki. Zwiększa się też potrzeba wprowadzenia tras o charakterze ponaddzielnicowym, generujących koszty budowy układu ulicznego również poza granicami dzielnicy Południe. 3) Lista wariantowanych elementów systemu transportowego (punkt 6.3) nie jest spójna z wymienionymi trasami w punkcie 4.1 Planowany system transportowy dzielnicy Południe. Brak jest komentarza dającego w analizie nie uwzględniono ulic: Nowej Stężycy, Nowej Leszczynowej i Nowej Gronostajowej, które zaliczono do ważniejszych ulic lokalnych. Dodatkowo nie ma informacji o przekrojach wariantowanych ulic (str.31). 4) Niezrozumiałe jest ograniczenie wytypowanej listy elementów układu do pierwszych pięciu elementów, zwłaszcza, że wartości wynikowe dla pozycji trzeciej, czwartej i piątej są zbliżone. Interesujące jest zatem, czy kolejne pozycje nie mają podobnych wartości. Mając na uwadze, że na pewne przesunięcia w rankingu mogą mieć wpływ inne czynniki wynikające ze złożoności procesu inwestycyjnego warto mieć na uwadze również te elementy układu, które znajdują się na kolejnych pozycjach listy.	Ad. 3) Lista wariantowanych elementów systemu transportowego(punkt 6.3) została poprawiona i jest spójna z wymienionymi trasami w punkcie 4.1 Planowany system transportowy dzielnicy Południe. Ad. 3) Uzupełniono projekt Programu o komentarz dotyczący braku w analizie ulic: Nowa Stężycza, Nowa Leszczynowa, Nowa Gronostajowa. Ad. 3) Uzupełniono projekt Programu o informacje nt przekrojów wariantowanych elementów. Ad. 4) Ograniczenie dotyczące wytypowanej listy pięciu elementów układu wynika z możliwości finansowych. Szacunkowy koszt wybranych pięciu najistotniejszych elementów układu transportowego wynosi około 1,3 mld zł, co obecnie przekracza możliwości finansowe miasta. Szóstym w kolejności elementem jest ciąg Nowa Małomiejska -Nowa Podmiejska - Nowa Chmielna wraz z linią tramwajową, który otrzymał znacznie gorszy wynik od piątej w kolejności Nowej Świętokrzyskiej.
5.	Gdańska Infrastruktura Wodociągowo – Kanalizacyjna Pismo nr TP/407-1.36/2015/PW/906 /DO	Strategiczny Program Transportowy nie zajmuje się projektowaniem przekroju analizowanych ulic. Dopiero na etapie

	1) na obszarze realizacji projektu znajdują się dwa ujęcia wody: Jasień i Zakonieczyn. Lokalizację obu ujęć względem zasięgu projektu zaznaczono na mapce w załączniku. Oba ujęcia wody mają tylko strefę bezpośrednią i są ogrodzone. Obowiązują na nich stosowne wytyczne wynikające z decyzji Prezydenta Miasta Gdańska dot. ochronnych stref bezpośrednich. 2) w nowoprojektowanych ulicach zarezerwować pasy techniczne do prowadzenia sieci wodociągowej - kanalizacyjnych z zachowaniem normatywnych odległości	projektu budowlanego zostaną podjęte decyzje jak docelowo ma wyglądać dana ulica. Przesłane uwagi wynikają z przepisów odrębnych i dotyczą późniejszego etapu inwestycyjnego.
6.	Gdańskie Melioracje Pismo nr L.dz. N-662/2015 Aktualizacja strategicznego programu transportowego dz. Południe - uwagi : <u>W punkcie 5. Analiza SWOT Słabe strony (str. 27 opisu) należy zwrócić uwagę na:</u> istniejący system odwodnienia nie jest przystosowany do odbioru wód opadowych, w tym brak kolektorów kanalizacji deszczowej, brak regulacji cieków wraz z budową zaplanowanych zbiorników retencyjnych. Ich realizacja winna wyprzedzać budowę układu drogowego i planowaną zabudowę zlewni wg m.p.z.p., gdyż są one naturalnymi odbiornikami wód opadowych. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji strategicznego programu transportowego dz. Południe - uwagi: <u>1. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.</u> W punkcie gdzie w prognozie wskazano szereg przykładowych działań mających na celu ograniczenie skutków funkcjonowania planowanych dróg (str. 11 opisu) należy wykreślić zapewnienie szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzania zanieczyszczonych wód do potoku. <u>2. Punkt 4.2. Struktura środowiska przyrodniczego. 4.2.1 Środowisko abiotyczne.</u> W punkcie dotyczącym wód powierzchniowych (str. 37 i 38 opisu) wykazano błędnie, że zbiorniki retencyjne: Jeleniogórska, Przemyska-Białostocka Warszawska-Łódzka, Madalińskiego i Wieżycka są zbiornikami bezodpływowymi. Są to jednak zbiorniki zlokalizowane w naturalnych nieckach z dopływem wód opadowych i gruntowych podłączone do układu kanalizacji deszczowej. <u>3. Punkt 4.2. Struktura środowiska przyrodniczego. 4.2.3 Powiązania przyrodnicze.</u> W punkcie dotyczącym Terenów cennych przyrodniczo proponowanych do objęcia ochroną (str. 47 i 49 opisu) zaproponowano obszary w oderwaniu od istniejącego lub planowanego układu odwadniającego (np. Wróbla Staw, Grąd w dolinie Potoku Oruńskiego), gdzie ścieki opadowe z dróg są już odprowadzane lub planowane do wprowadzenia - istniejące projekty budowlane. <u>4. Punkt 5.2. Wpływ realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu na środowisko biotyczne 5.3. Wpływ realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu obszary i obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody.</u> W punkcie dotyczącym Zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej (str. 73 do 76 opisu) prognozuje się, że nie nastąpi bezpośrednio, negatywne oddziaływanie realizacji projektu na siedliska chronione występujące w dolinie potoku Oruńskiego i jego dopływów ze względu na odległość od planowanych dróg, nie odnosząc się do istniejących bądź planowanych zrzutów ścieków deszczowych.	Strategiczny Program Transportowy nie zajmuje się systemem odwodnienia i realizacją planowanych zlewni wg mpzp. Niemniej jednak przystosowanie systemu odwodnienia jest elementem niezbędnym związanym z realizacją układu transportowego, zapisanym w mpzp. Ad.1. W streszczeniu w języku niespecjalistycznym nie można wykreślić zapewnienia szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzania zanieczyszczonych wód do potoku, ponieważ wprowadzanie zanieczyszczonych/niepodczyszczonych wód do naturalnych cieków jest niedopuszczalne. Ad.2. Uwaga jest bezzasadna, ponieważ w rozdziale <i>Środowisko biotyczne</i> nie wykazywano, że wymienione zbiorniki są bezodpływowe całkowicie. W rozdziale tym zapisano, że zbiorniki retencyjne są bezodpływowe POWIERZCHNIOWO nie odnosząc się do odpływu podziemnego, w związku z czym nie jest to określenie błędne. To, że zbiorniki zlokalizowane są w naturalnych nieckach z DOPŁYWEM wód opadowych i gruntowych też nie świadczy o ich bezodpływowości. Ad.3. W rozdziale <i>Powiązania przyrodnicze</i> posłużono się waloryzacją przyrodniczą dotyczącą tych terenów sporządzoną we wrześniu 2014 roku. Naukowcy z PTO „Salamandra” opisali i zwaloryzowali stan istniejący wspomnianych obszarów i zaproponowali wstępnie ich ochronę. Ewentualna degradacja tych terenów na skutek odprowadzania ścieków opadowych z dróg może spowodować, że nie będą już spełniały warunków, by je chronić. Opis obiektów cennych przyrodniczo w prognozie SPT nie jest jednoznaczny z wnioskiem o objęcie ich ochroną prawną. Ad.4. Analizując oddziaływanie realizacji projektu na siedliska chronione przyjęto założenie, że zrzuty ścieków deszczowych odprowadzane do wód powierzchniowych będą oczyszczane zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi ich jakość. Z tego powodu nie ustosunkowano się w prognozie do istniejących bądź planowanych zrzutów ścieków deszczowych. Ad. 5. Postulat zapewnienia szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzania zanieczyszczonych wód do potoku zakłada podczyszczanie ich zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi ich jakość. Niedopuszczalne jest wprowadzanie niepodczyszczonych wód do cieków otwartych. Ad.6. Postulat prawidłowego zaprojektowania, wykonania i eksploatacji urządzeń podczyszczających nie pozostaje w sprzeczności z zapewnieniem szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzenia zanieczyszczonych wód do cieku lub gruntu. Ad.7. Przyjęte założenie, że zrzuty ścieków deszczowych odprowadzane do wód powierzchniowych będą oczyszczane zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi ich jakość.

	5. Punkt 6. Obszary wrażliwe w granicach projektu aktualizacji programu transportowego Dla obszarów wrażliwych pod względem zmienionych warunków biotycznych na odcinkach planowanych ulic do przebudowy lub budowy: Jabłoniowej, Świętokrzyskiej, Nowej Bulońskiej ode. Północny, Nowej Świętokrzyskiej zaproponowano nierealne do spełnienia działania kompensacyjne - zapewnienie szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzania zanieczyszczonych wód do potoku. 6. Punkt 5. Wpływ realizacji ustaleń projektu na środowisko i zdrowie ludzi. Punkt 6. Obszary wrażliwe w granicach projektu aktualizacji programu transportowego. Punkt. 7.1. Potencjalne skutki środowiskowe realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu. Punkt 7.2. Rekomendacje rozwiązań mających na celu zapobieganie oraz ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji projektu. W opisie na stronach 71 i 104 z jednej strony opisano, że w celu ograniczenia oddziaływania planowanych dróg na środowisko oraz celem minimalizacji zagrożenia zanieczyszczenia wód należy prawidłowo projektować, wykonać i eksploatować urządzenia podczyszczające. Natomiast z drugiej strony w punktach 6 i 7.2. opisano, że w celu zachowania niepogorszonych warunków środowiskowych nadrzędnym wymogiem jest bezwzględne zapewnienie szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzenia zanieczyszczonych wód do cieku lub gruntu. 7. W p. 7.2. „Rekomendacje rozwiązań mających na celu...” – brak jest podpunktu oddziaływania na wody powierzchniowe poprzez spływ ścieków opadowych do cieków otwartych. Wskazane (konieczne) jest retencjonowanie wód w zbiornikach retencyjnych (lokalnych) wzdłuż tras komunikacyjnych i w węzłach (jak to ma miejsce na autostradach i drogach kat. G i GP).	
7.	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku Pismo nr 5.4470.151.2015.EW L.dz. 2/221,222,501 Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku wyjaśnia, że zakres kompetencji udzielonych nam przez Zarząd Województwa Pomorskiego nie obejmuje opiniowania projektów strategicznych	Brak uwag
8.	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku Pismo nr RDOŚ-Gd-WOO.410.8.2015. ASP.2. Z uwagi na wytypowanie 5 najistotniejszych elementów układu drogowo -tramwajowego dla dzielnicy Gdańska Południe, tj. Nowa Politechniczna, Nowa Bulońska Północna, Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa, Nowa Świętokrzyska, analiza oddziaływania założeń Programu na klimat akustyczny winna uwzględniać kumulowanie się oddziaływań związanych z planowanym układem zarówno drogowym jak i tramwajowym. Przedłożony Program, zgodnie z przyjętym założeniem jest dokumentem identyfikującym oraz „ostrzegającym przed potencjalnymi zagrożeniami na poziomie strategicznym”. W Prognozie dokonano oceny wpływu realizacji ustaleń Programu na poszczególne komponenty środowiska. Z przedstawionych analiz wynika, że negatywne skutki będą dotyczyły m.in. problemów przyrodniczych. Jednakże przy zachowaniu wymagań wynikających z przepisów prawa, a także uwzględnieniu zaproponowanych działań kompensacyjnych, możliwe będzie ograniczenie negatywnego oddziaływania	W prognozie oddziaływania na środowisko wykonanej na potrzeby projektu Aktualizacji Strategicznego Programu oceniono wpływ realizacji układu drogowego i tramwajowego zgodnie z metodyką przyjętą dla wskaźników hałasu mających zastosowanie do prowadzenia długookresowej polityki w zakresie ochrony środowiska przed hałasem, wskazanych w Prawie Ochrony Środowiska (Dz.U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm. ^[1]). W prognozie wskazano przedsięwzięcia drogowe i tramwajowe związane z realizacją projektu Programu, które będą miały wpływ na klimat akustyczny w ich otoczeniu zarówno w fazie realizacji, jak i w fazie eksploatacji poszczególnych przedsięwzięć i wskazano potencjalne obszary wrażliwe narażone na pogorszenie warunków życia mieszkańców z uwagi na hałas.

	planowanych zamierzeń <i>Programu</i> na środowisko. Szczegółowe określenie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko będzie miało miejsce na etapie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz na etapach późniejszych - np. po zinventaryzowaniu skutków realizacji i funkcjonowania poszczególnych przedsięwzięć (w tym rozwiązań technicznych np. ekranów akustycznych).	
9.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego Pismo nr DIS-DD.800.3.2015 1) UWAGI OGÓLNE: Województwo Pomorskie posiada; następujące dokumenty strategiczne, programowe i operacyjne, obejmujące zagadnienia transportu, przyjęte na okres 2014-2020: - Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego (Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.). UWAGA: w opiniowanym dokumencie podano nazwę dokumentu strategicznego Województwa Pomorskiego jednak bez wskazania okresu, jakiego dotyczy (treść z 2005r., czy zaktualizowana w 2012 r.) - Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne: Pomorze (Uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r), który- m.in, wskazuje- przebudowę połączeń drogowych- między miastami powiatowymi a Trójmiastem oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu. Wśród działań wzmacniających północny korytarz transportowy, RPS Mobilne Pomorze wymienia przebudowę DW nr 221 (bez sprecyzowania, jakiego odcinka dotyczy), Uwaga: Z przekazanego dokumentu należy usunąć zapis o Regionalnej strategii rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007-2020, która została uchylona decyzją Sejmiku Województwa Pomorskiego; - Regionalny Program Operacyjny Woj. Pom. na lata 2014-2020. Dokument przyjęty uchwałą nr 196/20 15 Zarządu Woj. Pom. z dn. 03.03.2015r. w związku z decyzją Komisji Europejskiej nr 0(2015.)508 z dn. 12.02.2015r. wWprzesłanym dokumencie jest przywołany projekt programu (należy to skorygować). Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego nie określa zmiany przebiegu- tych dróg na taranie miasta- Gdańska, lecz wskazuje kierunkowe zasady wyboru projektów. W priorytecie inwestycyjnym 7b (Zwiększania mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi) określono następujące kierunkowe zasady wyboru projektów: „Głównym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy (przedsięwzięcia strategiczne zdefiniowane w RPS w zakresie transportu). Uzupełniająco przewiduje się tryb konkursowy. Preferowane będą projekty: 1) realizowane na drogach szczególnie ważnych dla obsługi województwa zgodnie z ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, 2) na drogach wojewódzkich o co najwyżej średnim poziomie bezpieczeństwa- określonym, według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach, 3) na drogach wojewódzkich o co najwyżej zadowalającym stanie technicznym określonym według ocen stanu technicznego nawierzchni. 4) uzgodnione w ramach ZP7. Przytoczone wyżej zapisy oznaczają, że wybór projektów, miejskich winien być dokonany z uwzględnieniem zapisów	1. Uzupełniono projekt Programu o aktualną nazwę Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego (Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.). 2. Wykreślono z projektu Programu zapis o Regionalnej strategii rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007-2020, która została uchylona decyzją Sejmiku Województwa Pomorskiego; 3. Uzupełniono projekt Programu o aktualną nazwę i datę uchwalenia Regionalnego Programu Operacyjnego Woj. Pom. na lata 2014-2020. 4. Uzupełniono projekt Programu o aktualną nazwę i datę uchwalenia wskazanych dokumentów: - „Gdańsk. 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta”, przyjęty uchwałą nr LVII/1327/14 R M G z .dn. 25 09.2014 r., - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030”, przyjęty uchwałą nr XLIX/1104/14 R M G z dn. 27.02.2014r. 5. W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku rozpatrywane były tylko i wyłącznie rozwiązania docelowe – etapowanie inwestycji nie było brane pod uwagę. Kwestia szczegółowego ustalenia rozwiązań technicznych i etapowania będą rozwiązywane na etapie sporządzania projektów budowlanych poszczególnych inwestycji. Wykonane na tym etapie dodatkowe analizy, wykażą ich wpływ na funkcjonowanie konkretnych skrzyżowań i wskażą sposób rozwiązania problemów m.in. z przepustowością. 6. Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem, wskazującym najistotniejsze inwestycje transportowe w dzielnicy Południe, wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta Gdańska. W ramach tego dokumentu analizowane są nieistniejące kluczowe elementy systemu transportowego zdefiniowane w dokumentach planistycznych i administracyjnych. Efekty realizacji poszczególnych ciągów transportowych i ich szczegółowych rozwiązań wskazanych w Programie będą analizowane w dalszym etapie programowania inwestycji. 7. Przeredagowano projekt Programu we wskazanym w uwadze zakresie „<i>że drogi zbiorcze nie są uzupełnieniem dróg głównych (s.24), Obwodnica Południowa nie jest osią komunikacyjną (s.27)...</i>”

	Strategii ZIT oraz w wyniku akceptacji projektów ujętych w ZIT, uzgodnionych z Instytucją Zarządzającą RPO WP. -W przestany dokumencie nie wskazano sposobu i zakresu powiązań z dokumentami; -„Gdańsk. 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta”, przyjęty uchwałą nr LVII/1327/14 R M G z .dn. 25 09.2014 r., -„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030”, przyjęty uchwałą nr XLIX/1104/14 R M G z dn. 27.02.2014 r. 2) UWAGI SZCZEGÓLNE: Przedstawiony do opinii dokument dla dzielnicy Południe w Gdańsku jest aktualizacją dotychczasowego Programu, polegającą głównie na zmianie priorytetów inwestycyjnych w zakresie budowy nowych elementów sieci ulicznej .dzielnicy Południa. W obszarze objętym. Programem znajdują się następujące drogi krajowe i wojewódzkie; - nr S6 - Obwodnica Trójmiasta (przy zachodniej granicy dzielnicy), - nr 9-1 - ul Św. Wojciecha (przy wschodniej granicy dzielnicy), -nr 221 – ul. Świętokrzyska (o zmienionym przebiegu w stosunku do przebiegu istniejącego) . – nr 501 – al. Armii Krajowej (Trasa W-Z). Oceniając projekt Programu, należy stwierdzić, że: - w zakresie podstawowego układu drogowego, położenie poszczególnych połączeń nie budzi zastrzeżeń i jest zgodne z zasadami przyjętymi w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego. Poszukiwanie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 221 na terenie Gdańska ma swoje uzasadnienie z punktu widzenia zapewnienia wyższego standardu technicznego tej drogi i. minimalizacji jej uciążliwości dla otoczenia; - kryteria związane z rozwojem sieci linii tramwajowej i jego wpływu na poprawę warunków podróżowania w obszarze dzielnicy i miasta są kryteriami najważniejszymi z punktu widzenia polityk* zrównoważonego rozwoju - brak jest odniesienia do problemów, które mogą się pojawić w powiązaniach zewnętrznych w momencie budowy kolejnych dróg dwujezdniowych z dzielnicy do Trasy Średnicowej, Trasa Średnicowa funkcjonuje na poziomie przepustowości i w tym kontekście przyjęcie przez tę trasę dodatkowego ruchu samochodowego np., z ul. Nowej Politechnicznej na skrzyżowaniu z ul Grunwaldzką we Wrzeszczu, są bardzo ograniczone; - nie wyjaśniono, czy uzyskano efekty budowy połączeń odpowiadają strategicznym celom np. w jakim, stopniu, redukcja czasu podróży realizuje cele obszaru oraz cele ponadlokalne. - w zakresie redakcyjnym najeży zwrócić uwagę, że drogi zbiorcze nie są uzupełnieniem dróg głównych (s.24), Obwodnica Południowa nie jest osią komunikacyjną {s.27} układ liniowy miasta niekoniecznie jest słabą stroną sieci, drogowej, choć naturalnie wpływa to na przyjmowane rozwiązania infrastrukturalna: Z uwagi na. przewidywaną w Programie zmianę przebiegu dróg wojewódzkich nr 221 na terenie miasta Gdańska zwrócić należy uwagę, że droga ta jest zarządzana przez Prezydenta Miasta Gdańska, ale zlokalizowana na gruntach Województwa Pomorskiego. Planowane zamierzenie, w tym w szczególności regulacja praw własności nieruchomości, zdaniem Województwa powinno odbyć się w oparciu o. Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003. r, o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Jednocześnie, informuję, iż w dokumencie Strategii Rozwoju Województwa. Pomorskiego 2020 sformułowano zobowiązanie pod nazwą Weryfikacja struktury funkcjonalno technicznej sieci dróg wojewódzkich. Obecnie, siłami Pomorskiego Biura Planowania	
--	---	--

	Regionalnego, Województwo Pomorskie przygotowuje projekt wymaganych zmian realizujący w/w zobowiązanie. Wobec powyższego składam deklarację współpracy w aspekcie zmian przebiegu dróg wojewódzkich w mieście Gdańsku.	
--	--	--

- realizacja ulicy Nowej Jabłoniowej (tj. przebudowa do przekroju 2x2) spowoduje podobny problem jak w przypadku realizacji ulicy Nowej Bulońskiej – poprawę układu wewnętrznego, natomiast nadal występuje brak możliwości przyjęcia większych potoków przez główny układ komunikacyjny – ulicę Armii Krajowej, czy też ulicę Kartuską;
- brak odniesienia dotyczącego ewentualnych zmian na ulicy Kartuskiej – brak lewoskrętów (w tym w ul. Myśliwską) oraz brak przebudowy skrzyżowania z ul. Łostowicką (np. docelowo w skrzyżowanie dwupoziomowe) ogranicza przepustowość ul. Kartuskiej, która będzie naturalnym ciągiem komunikacyjnym przejmującym znaczną część ruchu z projektowanych ulic: Nowej Bulońskiej oraz Nowej Jabłoniowej. Nie bez znaczenia jest także realizacja linii tramwajowej w obrębie skrzyżowania Kartuska / Łostowicka, co naturalnie wpłynie na zmniejszenie przepustowości omawianego skrzyżowania;
- realizacja ulicy Nowej Świętokrzyskiej spowoduje spiętrzenie i kumulację natężenia ruchu przy węzłach drogowych – Trakcie Św. Wojciecha oraz Alei Havla. Jak wskazano powyżej, brak zwiększenia przepustowości na skrzyżowaniu Armii Krajowej / Havla / Łostowickiej oraz Traktu Św. Wojciecha spowoduje akumulację ruchu na tych węzłach.

Powyższe stanowi potwierdzenie, że pożądana rozbudowa układu drogowego Gdańsk Południe wpływa na akumulowanie potoków w obrębie 3 węzłów drogowych – Armii Krajowej / Łostowicka, Kartuska / Łostowicka, Małomiejska / Trakt Św. Wojciecha. Przedkładając powyższe uwagi wskazać należy, że o ile zasadnym jest rozwój układu drogowego Gdańska Południe, o tyle niezbędne jest powiązanie jego realizacji z kolejnymi inwestycjami. Rozbudowa układu drogowego wewnątrz dzielnicy, tj. z przekroju 1x1 do przekroju 2x2 spowoduje zwiększenie przepustowości ulic, z drugiej strony powodując akumulację natężenia ruchu na węzłach, które nie są przystosowane do przyjęcia zwiększonego potoku pojazdów – potwierdzeniem tego faktu jest obecny stan na skrzyżowaniu ulicy Armii Krajowej z ulicą Łostowicką (w tym zatory drogowe na Armii Krajowej od wjazdu z ul. Jabłoniowej). Nie bez znaczenia pozostaje także ponadprzeciętny rozwój dzielnic południowych Miasta Gdańska, co znajduje swoje odzwierciedlenie w przedłożonym *Programie*. Szczególną uwagę należy zwrócić na liczbę ludności zameldowanej w rejonach komunikacyjnych Gdańska Południe – wzrost tej wartości w 2014r.

POMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI W GDAŃSKU
Wydział Infrastruktury

ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk, tel.: 58 30 77 482, fax: 58 30 14 965
www.gdansk.uw.gov.pl, e-mail: wi@gdansk.uw.gov.pl

Strona 2 z 3

względem roku 2008 tylko w rejonie Jasień Szadółki wyniósł ponad 100%, a dla rejonu Zakoniczyn Łostowice wyniósł prawie 35%. Dynamiczny wzrost liczby ludności w dzielnicach południowych Miasta Gdańska winien stanowić czynnik determinujący rozwój układów komunikacyjnych – zarówno w oparciu o transport zbiorowy, jak i transport indywidualny.

Biorąc powyższe pod uwagę, Wojewoda Pomorski pozytywnie z uwagami opiniuje przedłożony Program, jako wyznaczający słuszne i pożądane kierunki rozwoju układu drogowego Dzielnicy Południe w Mieście Gdańsku, ze szczególnym rozwojem komunikacji zbiorowej. Jednocześnie ponownie poddaje się w wątpliwość nieuwzględnienie w Programie inwestycji w główne węzły komunikacyjne wskazując, że dalsza rozbudowa wewnętrznego układu drogowego dzielnicy bez przebudowy węzłów granicznych spotęguje stan zatorów drogowych, doprowadzając do kolejnych problemów z przepustowością ulic.

Pomijając powyższe wskazać należy, że Wojewoda Pomorski nie jest organem właściwym do zajęcia stanowiska w zakresie prognozy oddziaływania na środowisko projektu *Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku*. W konsekwencji, odstępuje się od zajęcia stanowiska w zakresie prognozy oddziaływania na środowisko.

Wojewoda Pomorski
Stachurski Ryszard

Pismo nr EOP-3MMR-000080-2015

Energa
operator

SEKS 1704032

URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU
WPŁYNĘŁO

2015-03-11

L.dz. Zm.
XVII KANCELARIA

2015-03-16

Sekt. L. G. Pod.

Pan Paweł Adamowicz
Prezydent Miasta Gdańska

ul. Nowe Ogrody 8/12
80-803 Gdańsk

2015-03-12

SEKRETARZ MIASTA GDAŃSKA

Danuta Janczarek

17.03.2015 (2) 167

Znak EOP-3MMR-000080-2015

Gdańsk, 06 marca 2015 roku

SEKRETARIAT SEKRETARZA
MIASTA GDAŃSKA

2015-03-11

Wpł. L.dz. 1323

Dot.: Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku.

W odpowiedzi na Państwa pismo nr BRG-ZUM/KW-351/15/AB z dnia 26 lutego 2015 r. uprzejmie informujemy, że nie wnosimy uwag do projektu Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku wraz z prognozą oddziaływania na środowisko. W pełni popieramy określone w projekcie uwarunkowania stanu istniejącego oraz zmiany w strukturze przestrzennej i demograficznej dzielnicy południe. Na szczególną uwagę południowych dzielnic Gdańska zasługuje dzielnica Maćkowy, która z punktu widzenia ENERGI jest najsłabiej zaopatrzona w infrastrukturę elektroenergetyczną. Stan ten zmieni się diametralnie po zrealizowaniu priorytetowej inwestycji polegającej na budowie GPZ „Maćkowy” wraz z dwutorową napowietrzną linią elektroenergetyczną 110 kV Gdańsk Błonia – Pruszcz Gdański. Linia ta wraz z GPZ „Maćkowy” znacznie poprawią pewność zasilania aglomeracji trójmiejskiej, a także umożliwią dalszy rozwój gospodarczy regionu. Projektowany GPZ „Maćkowy”, który będzie zasilany z w/w linii 110 kV, jest niezbędny dla rozwoju południowych dzielnic Gdańska. Stacja ta pozwoli na realizację wielu inwestycji mieszkaniowych i usługowych. Jedynie GPZ Maćkowy wraz z linią 110 kV mogą wyeliminować powyższy stan.

k/o
3MMR a/a

Z poważaniem

Kierownik
Biuro Majątku Sieciowego

Józef Talaśka

T +48 58 527 95 95
F +48 58 527 95 17Regon 190275904-00036
NIP 583-000-11-90ENERGA-OPERATOR SA
Oddział w Gdańsku
ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk
operator.gdansk@energa.pl
energa-operator.plSąd Rejonowy Gdańsk-Północ
VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS 0000033455nr konta: 28 1050 0096 1000 0090 3005 4747
Kapitał zakładowy/wpłacony 1 356 110 400 zł

**POMORSKI
PAŃSTWOWY WOJEWÓDZKI
INSPEKTOR SANITARNY**
80-211 Gdańsk, ul. Debinki 4
ONS.9022.3.4.2015.AS



Gdańsk, dnia 2015-03-09

OPINIA

Na podstawie art.3 pkt.1, art.10 ust.2 ustawy z dnia 14 marca 1985r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (Dz.U. z 2011r. Nr 212, poz.1263 z późn. zm.), art.54 ust.1 w związku z art. 46 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz.1235 z późn. zm.)) – Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku, po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Gdańska nr BRG-ZOŚ/KW-352/BG/15 z dnia 26.02.2015r. (wpływ 27.02.2015r.) o zaopiniowanie projektu Aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku, po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją:

1. Projekt Aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku, wyk. Zespół Autorski Biura Rozwoju Gdańska, Gdańsk, luty 2015r.
2. „Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku, wyk. Zespół Autorski Biura Rozwoju Gdańska, Gdańsk, luty 2015r.

opiniuje

bez uwag projekt aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku,

uzasadnienie

Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku zawiera koncepcję realizacji układu transportowego dynamicznie rozwijającej się dzielnicy Gdańska w celu zrównoważenia tego procesu: osiągnięcia najlepszych efektów ruchowych i funkcjonalnych w odniesieniu do nakładów finansowych na ich realizację.

W programie zapewniono ograniczanie środowiskowych skutków realizacji poszczególnych elementów układu oraz kompensacje środowiskowe.

Zakres czasowy Programu obejmuje lata od 2015 do 2020 roku. Kształt sieci transportowej zaproponowany w Programie ma swoje odzwierciedlenie w obowiązujących dokumentach planistycznych.

Wybudowanie odpowiedniego układu drogowego z uwzględnieniem transportu zbiorowego (linie tramwajowe) jest konieczne dla dalszego rozwoju dzielnicy Południe.

**Pomorski
Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny**
Dariusz Cichy

Otrzymują:

1/ Biuro Rozwoju Gdańska, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk,

Do wiadomości:

1. a/a + dokumentacja

Pismo nr ZDiZ-ZL-402-25(77)-20112-JR



ZARZĄD DRÓG I ZIELENI W GDAŃSKU



ZDiZ-ZL- 402-25(77)-2011-JR

Gdańsk, dnia 13.03.2015 r.



Biuro Rozwoju Gdańska
ul. Wały Piastowskie 24
80-855 Gdańsk

Dot: Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku - aktualizacja.

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku przedstawia poniżej swoje stanowisko w sprawie Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku - aktualizacja:

1. W przedstawionej do opinii aktualizacji Strategicznego Programu została całkowicie zmieniona metoda optymalizacji kolejności budowy poszczególnych odcinków układu ulicznego. W Programie Strategicznym z 2011 r. analizowano jedynie obciążenie układu ulicznego potokiem pojazdów, a jedynym kryterium wyboru był wybór odcinka o najkorzystniejszych skutkach dla badanego układu. W aktualizacji z 2015 r. przyjęto wielokryterialną metodę hierarchicznej analizy problemu decyzyjnego z kryteriami wyboru o charakterze technicznym i ekonomicznym odnoszącymi się zarówno do transportu indywidualnego jak i zbiorowego. Metoda przyjęta w Programie z 2015 r. jest doskonalsza i daje bardziej obiektywny wybór, co jest cenniejsze zwłaszcza w kontekście planowanego pozyskiwania środków z Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2014-2020, w której priorytetem będzie rozwój transportu publicznego.
2. Analiza rozdziałów poświęconych strukturze przestrzennej i demograficznej prowadzi do smutnej konstatacji, że w stosunku do roku 2011 nie następuje postęp w różnicowaniu funkcjonalnym dzielnicy. Jeśli w dzielnicy mieszka 22% mieszkańców Gdańska, a miejsca pracy to tylko 8,8% ogółu miejsc pracy w mieście, gimnazja zlokalizowane są na obrzeżach dzielnicy, podobnie jak jedyne liceum (dodatkowo nie planuje się nawet budowy nowych szkół średnich), to trudno oprzeć się wrażeniu o utrwalaniu się charakteru dzielnicy jako „sypialni” Gdańska. Taka sytuacja powoduje zwiększone zapotrzebowanie na dojazdy do miejsc pracy i nauki. Zwiększa się też potrzeba wprowadzenia tras o charakterze ponaddzielnicowym, generujących koszty budowy układu ulicznego również poza granicami dzielnicy Południe.
3. Lista wariantowanych elementów systemu transportowego (punkt 6.3) nie jest spójna z wymienionymi trasami w punkcie 4.1 Planowany system transportowy dzielnicy Południe. Brak jest komentarza dlaczego w analizie nie uwzględniono ulic:

Siedziba: ul. Partyzantów 36, 80-254 Gdańsk
tel.: 58 341 20 41, fax: 58 341 67 58,
e-mail: info@zdiz.gda.pl ; www.zdiz.gda.pl



ZARZĄD DRÓG I ZIELENI W GDAŃSKU



Nowej Stężyckiej, Nowej Leszczynowej i Nowej Gronostajowej, które zaliczono do ważniejszych ulic lokalnych.

Dodatkowo nie ma informacji o przekrojach wariantowanych ulic (str.31).

4. Niezrozumiałe jest ograniczenie wytypowanej listy elementów układu do pierwszych pięciu elementów, zwłaszcza, że wartości wynikowe dla pozycji trzeciej, czwartej i piątej są zbliżone. Interesujące jest zatem, czy kolejne pozycje nie mają podobnych wartości. Mając na uwadze, że na pewne przesunięcia w rankingu mogą mieć wpływ inne czynniki wynikające ze złożoności procesu inwestycyjnego warto mieć na uwadze również te elementy układu, które znajdują się na kolejnych pozycjach listy.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Zarządzania

Maciej Radowicz

Do wiadomości:

1. ZI w/m
2. UT w/m
3. a/a ZL

Pismo nr TP/407-1.36/2015/PW/906 /DO



Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Sp. z o.o.
ul. Kartuska 201, 80-122 Gdańsk
tel. 58 326 67 00, fax 58 326 67 01
e-mail giwk@giwk.pl, www.giwk.pl



TP/407-1.36/2015/PW/906/DO

Gdańsk, 13.03.2015 r.

Biuro Rozwoju Gdańska
Ul. Wały Piastowskie 24
80-855 Gdańsk

Dot. projektu „Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku” wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

W odpowiedzi na zawiadomienie Prezydenta Miasta Gdańska BRG/ZUM/KW_351/15/AB z dnia 26.02.2015 Gdańska Infrastruktura Wodociągowo-Kanalizacyjna Sp. z o.o. przekłada wniosek do projektu „Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku”:

- na obszarze realizacji projektu znajdują się dwa ujęcia wody: Jasień i Zakoniczyn. Lokalizację obu ujęć względem zasięgu projektu zaznaczono na mapce w załączniku. Oba ujęcia wody mają tylko strefę bezpośrednią i są ogrodzone. Obowiązują na nich stosowne wytyczne wynikające z decyzji Prezydenta Miasta Gdańska dot. ochronnych stref bezpośrednich.
- w nowoprojektowanych ulicach zarezerwować pasy techniczne do prowadzenia sieci wodociągowo-kanalizacyjnych z zachowaniem normatywnych odległości.

Z poważaniem

Z up. Zarządu Spółki

Jacek Raszubowski
Kierownik Działu
Planowania i Rozwoju

NIP 583-287-03-69, REGON 193079339

Spółka zarejestrowana w Sądzie Rejonowym Gdańsk-Północ w Gdańsku KRS 0000216612
Kapitał zakładowy Spółki: 705.492.500, 00 zł.

Strona 1 z 1

Odpowiadając na nasze pismo prosimy o powoływanie się na znak sprawy.

Pismo nr L.dz. N-662/2015



„Gdańskie Melioracje” Sp. z o.o.
80-743 Gdańsk, ul. Łąkowa 35/38
tel. (0-58) 32 33 400, fax (0-58) 301 24 58
NIP: 583-001-08-23 REGON 190275057
KRS:0000028567 kapitał zakł.: 5.223.009,12 zł

Ldz. N-662/2015

Gdańsk, dn. 19.03.2015r.



BIURO ROZWOJU GDAŃSKA
UL. WAŁY PIASTOWSKIEJ 24
80-855 GDAŃSK

dot. projektu strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe

Odpowiadając na Wasze pismo BRG-ZUM/ŁW-351/15/AB otrzymane 05.03.br., przedstawiamy nasze stanowisko dotyczące programu jw.

Strategiczny Program Transportowy Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku –

UWAGI:

1. W punkcie 5. Analiza SWOT Słabe strony (str. 27 opisu) należy zwrócić uwagę na Istniejący system odwodnienia nie jest przystosowany do odbioru wód opadowych, w tym brak kolektorów kanalizacji deszczowej, brak regulacji cieków wraz z budową zaplanowanych zbiorników retencyjnych. Ich realizacja winna wyprzedzać budowę układu drogowego i planowaną zabudowę zlewni wg m.p.z.p., gdyż są one naturalnymi odbiornikami wód opadowych.

Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji Strategicznego Programu transportowego dzielnicy południe w mieście Gdańsku – UWAGI:

1. Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

W punkcie gdzie w prognozie wskazano szereg przykładowych działań mających na celu ograniczenie skutków funkcjonowania planowanych dróg (str. 11 opisu) należy wykreślić zapewnienie szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzania zanieczyszczonych wód do potoku.

2. Punkt 4.2. Struktura środowiska przyrodniczego. 4.2.1 Środowisko abiotyczne.

W punkcie dotyczącym wód powierzchniowych (str. 37 i 38 opisu) wykazano błędnie, że zbiorniki retencyjne: Jeleniogórska, Przemyska–Białostocka,

Sekretariat: sekretariat@gdmel.pl

Dział Techniczny: techniczny@gdmel.pl
Dział Nadzoru: nadzory@gdmel.pl

Dział Kadr: kadry@gdmel.pl
Dział Księgowości: ksiegowosc@gdmel.pl

Warszawska–Łódzka Madalińskiego i Wieżycka są zbiornikami bezodpływowymi. Są to jednak zbiorniki zlokalizowane w naturalnych nieckach z dopływem wód opadowych i gruntowych podłączone do układu kanalizacji deszczowej.

3. Punkt 4.2. Struktura środowiska przyrodniczego. 4.2.3 Powiązania przyrodnicze.

W punkcie dotyczącym Terenów cennych przyrodniczo proponowanych do objęcia ochroną (str. 47 i 49 opisu) zaproponowano obszary w oderwaniu od istniejącego lub planowanego układu odwadniającego (np. Wróbla Staw, Grąd w dolinie Potoku Oruńskiego), gdzie ścieki opadowe z dróg są już odprowadzane lub planowane do wprowadzenia – istniejące projekty budowlane.

4. Punkt 5.2. Wpływ realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu .. na środowisko biotyczne i 5.3. Wpływ realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu .. obszary i obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody.

W punkcie dotyczącym Zmniejszenia powierzchni biologicznie czynnej (str. 73 do 76 opisu) prognozuje się, że nie nastąpi bezpośrednie, negatywne oddziaływanie realizacji projektu... na siedliska chronione... występujące w dolinie potoku Oruńskiego i jego dopływów ze względu na odległość od planowanych dróg, nie odnosząc się do istniejących bądź planowanych zrzutów ścieków deszczowych.

5. Punkt 6. Obszary wrażliwe w granicach projektu aktualizacji programu transportowego.

Dla obszarów wrażliwych pod względem zmienionych warunków biotycznych na odcinkach planowanych ulic do przebudowy lub budowy: Jabłoniowej, Świętokrzyskiej, Nowej Bulońskiej odc. Północny, Nowej Świętokrzyskiej zaproponowano nierealne do spełnienia działania kompensacyjne – zapewnienie szczelnego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzania zanieczyszczonych wód do potoku.

Sekretariat: sekretariat@gdmel.pl

Dział Techniczny: techniczny@gdmel.pl
Dział Nadzoru: nadzory@gdmel.pl

Dział Kadr: kadry@gdmel.pl
Dział Księgowości: ksiegowosc@gdmel.pl

6. Punkt 5. Wpływ realizacji ustaleń projektu...na środowisko i zdrowie ludzi.

Punkt 6. Obszary wrażliwe w granicach projektu aktualizacji programu transportowego.

Punkt. 7.1. Potencjalne skutki środowiskowe realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu.

Punkt 7.2. Rekomendacje rozwiązań mających na celu zapobieganie oraz ograniczenie negatywnych oddziaływań na środowisko wynikających z realizacji projektu...

W opisie na stronach 71 i 104 z jednej strony opisano, że w celu ograniczenia oddziaływania planowanych dróg na środowisko oraz celem minimalizacji zagrożenia zanieczyszczenia wód należy prawidłowo projektować, wykonać i eksploatować urządzenia podczyszczające.

Natomiast z drugiej strony w punktach 6 i 7.2. opisano, że w celu zachowania niepogorszonych warunków środowiskowych nadrzędnym wymogiem jest bezwzględne zapewnienie szczelnego systemu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych, bez możliwości wprowadzenia zanieczyszczonych wód do cieku lub gruntu.

7. W p. 7.2. „Rekomendacje rozwiązań mających na celu...” – brak jest podpunktu oddziaływania na wody powierzchniowe poprzez spływ ścieków opadowych do cieków otwartych. Wskazane (konieczne) jest retencjonowanie wód w zbiornikach retencyjnych (lokalnych) wzdłuż tras komunikacyjnych i w węzłach (jak to ma miejsce na autostradach i drogach kat. G i GP)

DYREKTOR

Andrzej Chudziak

Sekretariat: sekretariat@gdmel.pl

dział Techniczny: techniczny@gdmel.pl
dział Nadzoru: nadzory@gdmel.pl

Dział Kadr: kadry@gdmel.pl
Dział Księgowości: ksiegowosc@gdmel.pl

Pismo nr 5.4470.151.2015.EW L.dz. 2/221,222,501



ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH w GDAŃSKU

80-778 Gdańsk, ul. Mostowa 11A

Sekretariat tel. (0 58) 320-20-28; tel. / fax. (0 58) 320-20-25; NIP 583-25-90-397; Regon: 191687276

Rachunek bankowy: Bank Polska Kasa Opieki S.A. w Warszawie Nr 8412406292111 0010 4639 2795

www.zdw-gdansk.pl email: sekretariat@zdw-gdansk.pl



5.4470.151.2015.EW

L.dz. 2/221,222,501

Gdańsk, dnia 31 marca 2015r.

POLECONY



Urząd Miejski w Gdańsku
Biuro Rozwoju Gdańska
ul. Wały Piastowskie 24
80-855 Gdańsk

Opowiadając na pismo nr BRG-ZUM/KW-351/15/AB z dnia 26.02.2015 r. (data wpływu do ZDW w Gdańsku 02.03.2015 r.) przy którym przesłano *projekt Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku wraz z prognozą oddziaływania na środowisko*, Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku wyjaśnia, że zakres kompetencji udzielonych nam przez Zarząd Województwa Pomorskiego nie obejmuje opiniowania projektów strategicznych jw.

DYREKTOR
Grzegorz Stachowicz

Otrzymują:

1. Adresat,
2. aa.

Sprawy prowadzi:
Elżbieta Wojtkowiak
Wydz. Zagospodarowania Pasa Drogowego
tel. (58) 32 64 930

Pismo nr RDOŚ-Gd-WOO.410.8.2015. ASP.2.

353 p. AB, KRA/bc AN 3.09.15r.
13.04.2015 185
Gdańsk, dnia 26.03.2015r. (8)

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.410.8.2015.ASP.2.
za dowodem doręczenia

Biurowy Rozwój Gdańska (2)
2015 -04- 09
Sekt. L.dz. Podpis

Prezydent Miasta Gdańska

Na podstawie art. 54 ust. 1, w związku z art. 50, art. 46 pkt 2, art. 57 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tekst jedn. Dz. U. z 2013r., poz. 1235 ze zm.), na wniosek Prezydenta Miasta Gdańska znak BRG-ZUM/KW.350/BG/15 z dnia 26.02.2015r., wraz z przedłożonymi w celu zaopiniowania w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko:

- projektem aktualizacji dokumentu pn.: „**Strategiczny Program Transportowy Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku**”, Gdańsk, luty 2015r., zwanym dalej **Programem**;
- prognozą oddziaływania na środowisko ww. projektu dokumentu pn.: „**Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsku**”, oprac. Biuro Rozwoju Gdańska, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk, Dyrektor Biura – mgr inż. arch. Marek Piskorski, zespół autorski – B. Grechuta, J. Florczyk, P. Kraiński, E. Mączka, K. Moszczyńska-Brożyna, M. Mruk-Wszalek, B. Ochmańska, luty 2015r., zwaną dalej **Prognozą**,

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku
pozytywnie opiniuje w zakresie ochrony środowiska
projekt aktualizacji Programu wraz z Prognozą, z następującymi uwagami:

- z uwagi na wytypowanie 5 najistotniejszych elementów układu drogowo-tramwajowego dla dzielnicy Gdańska Południe, tj. Nowa Politechniczna, Nowa Bulońska Północna, Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa, Nowa Świętokrzyska, analiza oddziaływania założeń *Programu* na klimat akustyczny winna uwzględniać kumulowanie się oddziaływań związanych z planowanym układem zarówno drogowym jak i tramwajowym.

Przedłożony *Program*, zgodnie z przyjętym założeniem jest dokumentem identyfikującym oraz „ostrzegającym przed potencjalnymi zagrożeniami na poziomie strategicznym”.

W *Prognozie* dokonano oceny wpływu realizacji ustaleń *Programu* na poszczególne komponenty środowiska. Z przedstawionych analiz wynika, że negatywne skutki będą dotyczyły m.in. problemów przyrodniczych. Jednakże przy zachowaniu wymagań,

Opinia znak RDOŚ-Gd-WOO.410.8.2015.ASP.2. Strona 1 z 2

wynikających z przepisów prawa, a także uwzględnieniu zaproponowanych działań kompensacyjnych, możliwe będzie ograniczenie negatywnego oddziaływania planowanych zamierzeń *Programu* na środowisko.

Szczegółowe określenie działań minimalizujących negatywne oddziaływanie na środowisko będzie miało miejsce na etapie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz na etapach późniejszych – np. po zinventaryzowaniu skutków realizacji i funkcjonowania poszczególnych przedsięwzięć (w tym rozwiązań technicznych np. ekranów akustycznych).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dziukowska

Otrzymują:

1. Prezydent Miasta Gdańska,
ul. Nowe Ogrody 8/12,
80-803 Gdańsk;
2. aa
RDOŚ-Gd-WPN.410.1.2015.MK.1

Opinia znak RDOŚ-Gd-WOO.410.8.2015.ASP.2.

Strona 2 z 2

Pismo nr DIS-DD.800.3.2015



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



DIF-DD.800.3.2015

Gdańsk, dnia 31 marca 2015 r.

Szanowny Pan

Wiesław Bielawski

Z-ca Prezydenta Miasta Gdańska

Szanowny Panie Prezydencie,

w odpowiedzi na pismo Prezydenta Miasta Gdańska nr BRG-ZUM/KW_351/15/AB z dnia 26 lutego 2015 roku w sprawie zajęcia stanowiska do projektu Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, przedstawiam uwagi do projektu dokumentu.

Na wstępie jednak należy podkreślić, iż zarówno pismo skierowane do Zarządu Województwa Pomorskiego, jak i treść załączonego do pisma dokumentu pt.: „Strategiczny Program Transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku” – aktualizacja, Gdańsk, luty 2015 – nie wskazują podstawy prawnej do wykonania załączonego opracowania, konieczności opiniowania treści opracowania przez Zarząd Województwa Pomorskiego oraz trybu przekazywania uwag, tj. ustalenia 14-dniowego terminu na zajęcie stanowiska, z zastrzeżeniem, że brak odpowiedzi w tym terminie będzie oznaczał brak uwag do projektu programu.

Uwagi do treści dokumentu:

1) Uwagi ogólne:

Województwo Pomorskie posiada następujące dokumenty strategiczne, programowe i operacyjne, obejmujące zagadnienia transportu, przyjęte na okres 2014-2020:

- **Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego** (Uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.).
UWAGA: w opiniowanym dokumencie podano nazwę dokumentu strategicznego Województwa Pomorskiego jednak bez wskazania okresu, jakiego dotyczy (treść z 2005 r., czy zaktualizowana w 2012 r.);
- **Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze** (Uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.), który m.in. wskazuje przebudowę połączeń drogowych między miastami powiatowymi a Trójmiastem oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających podniesienie poziomu bezpieczeństwa użytkowników ruchu. Wśród działań wzmacniających północny korytarz transportowy, RPS Mobilne Pomorze wymienia przebudowę DW nr 221 (bez sprecyzowania, jakiego odcinka dotyczy).
UWAGA: Z przekazanego dokumentu należy usunąć zapis o Regionalnej strategii rozwoju transportu w woj. pomorskim na lata 2007-2020, która została uchylona decyzją Sejmiku Województwa Pomorskiego;
- **Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.** Dokument przyjęty uchwałą nr 196/20/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 3 marca 2015 r. w związku z decyzją Komisji Europejskiej nr C(2015) 908 z dnia 12

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel. 58 32 68 614, faks 58 32 68 617, e-mail: dif@pomorskie.eu, www.pomorskie.eu

lutego 2015 r. W przesłanym dokumencie jest przywołany projekt programu (należy to skorygować). Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego nie określa zmiany przebiegu tych dróg na terenie miasta Gdańska, lecz wskazuje **kierunkowe zasady wyboru projektów**. W priorytecie inwestycyjnym 7b (Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi) określono następujące kierunkowe zasady wyboru projektów:

„Głównym trybem wyboru projektów będzie tryb pozakonkursowy (przedsięwzięcia strategiczne zdefiniowane w RPS w zakresie transportu). Uzupełniająco przewiduje się tryb konkursowy.

Preferowane będą projekty:

- 1) realizowane na drogach szczególnie ważnych dla obsługi województwa zgodnie z ustaleniami Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego,
- 2) na drogach wojewódzkich o co najwyżej średnim poziomie bezpieczeństwa określonym według Europejskiego Programu Oceny Ryzyka na Drogach,
- 3) na drogach wojewódzkich o co najwyżej zadowalającym stanie technicznym określonym według ocen stanu technicznego nawierzchni,
- 4) uzgodnione w ramach ZPT.”

Przytoczone wyżej zapisy oznaczają, że wybór projektów miejskich winien być dokonany z uwzględnieniem zapisów Strategii ZIT oraz w wyniku akceptacji projektów ujętych w ZIT, uzgodnionych z Instytucją Zarządzającą RPO WP.

- W przesłanym dokumencie nie wskazano sposobu i zakresu powiązań z dokumentami:
 - „Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta”, przyjęty uchwałą nr LVII/1327/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 25 września 2014 roku,
 - „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030”, przyjęty uchwałą nr XLIX/1104/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 lutego 2014 r.

2) Uwagi szczególne:

Przedstawiony do opinii dokument dla dzielnicy Południe w Gdańsku jest aktualizacją dotychczasowego Programu, polegającą głównie na zmianie priorytetów inwestycyjnych w zakresie budowy nowych elementów sieci ulicznej dzielnicy Południe. W obszarze objętym Programem znajdują się następujące drogi krajowe i wojewódzkie:

- nr S6 - Obwodnica Trójmiasta (przy zachodniej granicy dzielnicy),
- nr 91 - ul. Św. Wojciecha (przy wschodniej granicy dzielnicy),
- nr 221 - ul. Świętokrzyska (o zmienionym przebiegu w stosunku do przebiegu istniejącego),
- nr 501 - aleja Armii Krajowej (Trasa W-Z).

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel. 58 32 68 614, faks 58 32 68 617, e-mail: dif@pomorskie.eu, www.pomorskie.eu

Oceniając projekt Programu, należy stwierdzić, że:

- w zakresie podstawowego układu drogowego, położenie poszczególnych połączeń nie budzi zastrzeżeń i jest zgodne z zasadami przyjętymi w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego. Poszukiwanie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 221 na terenie Gdańska ma swoje uzasadnienie z punktu widzenia zapewnienia wyższego standardu technicznego tej drogi i minimalizacji jej uciążliwości dla otoczenia;
- kryteria związane z rozwojem sieci linii tramwajowej i jego wpływu na poprawę warunków podróżowania w obszarze dzielnicy i miasta są kryteriami najważniejszymi z punktu widzenia polityki zrównoważonego rozwoju;
- brak jest odniesienia do problemów, które mogą się pojawić w powiązaniach zewnętrznych w momencie budowy kolejnych dróg dwujezdniowych z dzielnicy do Trasy Średnicowej. Trasa Średnicowa funkcjonuje na poziomie przepustowości i w tym kontekście przyjęcie przez tę trasę dodatkowego ruchu samochodowego np. z ul. Nowej Politechnicznej na skrzyżowaniu z ul. Grunwaldzką we Wrzeszczu, są bardzo ograniczone;
- nie wyjaśniono, czy uzyskane efekty budowy połączeń odpowiadają strategicznym celom np. w jakim stopniu redukcja czasu podróży realizuje cele obszaru oraz cele ponadlokalne.
- w zakresie redakcyjnym należy zwrócić uwagę, że drogi zbiorcze nie są uzupełnieniem dróg głównych (s.24), Obwodnica Południowa nie jest osią komunikacyjną (s.27), układ liniowy miasta niekoniecznie jest słabą stroną sieci drogowej, choć naturalnie wpływa to na przyjmowane rozwiązania infrastrukturalne;
- z uwagi na przewidywaną w Programie zmianę przebiegu dróg wojewódzkich nr 221 na terenie miasta Gdańska zwrócić należy uwagę, że droga ta jest zarządzana przez Prezydenta Miasta Gdańska, ale zlokalizowana na gruntach Województwa Pomorskiego. Planowane zamierzenie, w tym w szczególności regulacja praw własności nieruchomości, zdaniem Województwa powinno odbyć się w oparciu o Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Jednocześnie informuję, iż w dokumencie Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 sformułowano zobowiązanie pod nazwą *Weryfikacja struktury funkcjonalno - technicznej sieci dróg wojewódzkich*. Obecnie, siłami Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego, Województwo Pomorskie przygotowuje projekt wymaganych zmian realizujący w/w zobowiązanie. Wobec powyższego składam deklarację współpracy w aspekcie zmian przebiegu dróg wojewódzkich w mieście Gdańsku.

Z poważaniem

DYREKTOR
DEPARTAMENTU INFRASTRUKTURY

Krzysztof Czapok

DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
tel. 58 32 68 614, faks 58 32 68 617, e-mail: di@pomorskie.eu, www.pomorskie.eu

Załącznik 3 do Podsumowania procesu rozpatrywania i uwzględniania ustaleń,
uwag i wniosków oraz uzasadnienia przyjęcia dokumentu

AKTUALIZACJA STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
NA LATA 2014 – 2020

**Protokół z dyskusji publicznej
(termin – 15 kwiecień 2015r.)**

Protokół

z przeprowadzenia dyskusji publicznej dotyczącej projektu aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku na lata 2014-2020 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko

Protokół został sporządzony w dniu 16 kwietnia 2015r., w Biurze Rozwoju Gdańska ul. Wały Piastowskie 24 w Gdańsku przez projektantów BRG.

W dniu 15.04.2015 roku, o godzinie 17.00, w Szkole Podstawowej nr 12 przy ulicy Człuchowskiej 6 przeprowadzono dyskusję publiczną, na której zaprezentowano projekt aktualizacji „Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku” na lata 2014-2020 wraz z prognozą oddziaływania na środowisko.

Na wstępie prowadzący spotkanie, przywitał zebranych, zaprezentował temat, porządek i organizację spotkania oraz przedstawił przedstawicieli Biura Rozwoju Gdańska (BRG) i Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku (WPR) prezentujących projekt. Poinformował uczestników dyskusji publicznej o możliwości wglądu do projektu Programu wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko w dniach **1.04.2015r. – 30.04.2015r.** w Biurze Rozwoju Gdańska lub na stronie internetowej miasta oraz składania uwag do projektu Programu – do dnia **21.05.2015r.**

Następnie projektant z Zespołu Komunikacji Biura Rozwoju Gdańska, zaprezentował główne założenia projektu aktualizacji Strategicznego programu transportowego, przedstawił wyniki i spodziewane efekty oraz omówił metodologię prac i założone kryteria do analizy układu drogowego i tramwajowego.

Projektantka z Zespołu Ochrony Środowiska BRG przedstawiła wnioski wynikające ze strategicznej prognozy oddziaływania na środowisko.

W dalszej kolejności głos zabrał dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku, który skomentował stan zaawansowania prac nad przygotowaniem zadań inwestycyjnych. Omówił opracowywane dotychczas dokumentacje projektowe oraz sposoby ich finansowania. Podkreślił, że podstawową szansą dla realizacji układu drogowego Gdańska Południe jest pozyskanie środków zewnętrznych.

Uchwalony w 2011 roku Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku ustalał zasady realizacji układu drogowego dla północnej części dzielnicy. Z uwagi na nieustanne, postępujące zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym tego rejonu miasta dokument ten, już w swoich założeniach zakładał potrzebę aktualizacji po kilku latach.

Na podstawie przeprowadzonej analizy dla układu drogowo – tramwajowego wytypowano pięć najistotniejszych elementów układu transportowego dla Gdańska Południe:

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

Zgodnie z polityką transportową Miasta promującą inwestycje związane z rozbudową infrastruktury transportu publicznego, przede wszystkim nowych linii tramwajowych, w aktualizowanym Programie poddano analizie wpływ zarówno układu drogowego jak i tramwajowego na funkcjonowanie całego systemu transportowego Dzielnicy Południe.

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

Należy podkreślić, iż wyniki analizy nie determinują kolejności realizacji poszczególnych odcinków, wskazują jedynie najistotniejsze inwestycje wpływające na poprawę funkcjonowania systemu transportowego, oraz 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.

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

I. Głosy w dyskusji:

1. Pan **WZ, mieszkaniec Ujeściska** zadał pytanie skierowane do dyrektora Dawidowskiego odnośnie budowy schodów oraz za rzadko kursujących autobusów.
2. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że kwestię dotyczącą autobusów przekaze organizatorowi transportu publicznego ZTM, natomiast sprawa schodów zostanie załatwiona w najszybszym możliwym terminie.
3. Pan **BŁ, Zarząd Osiedla Orunia** zadał pytanie, dlaczego w prezentacji ciąg Nowa Podmiejska – Nowa Małomiejska – Nowa Chmielna zostały ujęte całościowo w zestawieniu kosztowym (czy możliwy jest podział kosztów na poszczególne odcinki?) oraz jaki jest szacunkowy koszt etapu budowy ulicy Nowej Podmiejskiej na odcinku Trakt św. Wojciecha do ulicy Równej.
4. **Projektant z Zespołu Komunikacji BRG** wyjaśnił, że budowa ulicy Nowa Małomiejska była rozpatrywana w dwóch wariantach: Nowa Małomiejska – Nowa Podmiejska oraz Nowa Podmiejska – Nowa Małomiejska – Nowa Chmielna wraz z linią tramwajową. Budowa odcinka Nowej Małomiejskiej o przekroju 2x2 nie jest uzasadniona z punktu widzenia powiązań funkcjonalnych bez kontynuacji przekroju do ul. Trakt św. Wojciecha. Dodał także, że szacowany koszt budowy przejścia nad torami kolejowymi w ciągu Nowej Podmiejskiej o przekroju 1x2 to koszt około 100 milionów złotych.
5. Pani **AB, Zarząd Osiedla Orunia** wyjaśniła, że ulica Nowa Podmiejska jest znacząca dla dalszego rozwoju dzielnicy Orunia, w szczególności odcinek przekroczenia ul. Trakt św. Wojciecha i linii kolejowej oraz zadała pytanie czy był brany pod uwagę aspekt społeczny dzielnicy przy wyborze dróg do programu, a także czy istnieje możliwość pozyskania przez miasto finansów dla realizacji ważnego dla dzielnicy odcinka?

6. **Projektant z Zespołu Komunikacji BRG** zwrócił uwagę na różnice pomiędzy poprzednią wersją Programu a jej aktualizacją, w której ciąg ulic Nowej Małomiejskiej – Nowej Podmiejskiej nie znajduje się wśród 5 najistotniejszych elementów układu transportowego. Dodatkowo, wcześniejsze wysokie miejsce Nowej Podmiejskiej dotyczyło odcinka do ul. Trakt św. Wojciecha bez przejazdu nad torami kolejowymi, z tego powodu nie jest prawdziwe stwierdzenie, że Aktualizacja Programu pogorszyła sytuację mieszkańców za torami.
7. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że miasto nie jest w stanie sfinansować przejazdu przez tory kolejowe z własnych środków, a także nie jest możliwe uzyskanie wsparcia finansowego z Unii Europejskiej na tak krótki odcinek jakim jest przejazd nad torami kolejowymi. Inwestycja ma szansę pozyskać dofinansowanie tylko i wyłącznie, gdy będzie realizowana kompleksowo. Niestety nie znalazła się ona wśród 5 najistotniejszych dla regionu elementów, dlatego jej realizacja przesunięta została na późniejszy termin.
8. **Pan WJ, mieszkaniec osiedla Chetm**, wnioskował o budowę dróg rowerowych wzdłuż projektowanych ulic oraz o nielikwidowanie bezpośrednich połączeń tramwajowych z pętli Łostowice – Świętokrzyska do dzielnicy Wrzeszcz. Zadał pytanie o powód pominięcia linii tramwajowej wzdłuż ulicy Łostowickiej oraz o brak połączenia linii tramwajowej w ciągu ulicy Nowej Politechnicznej z nowobudowaną linią tramwajową Siedlce – Morena.
9. **Dyrektor WPR** zagwarantował, że drogi rowerowe będą projektowane wzdłuż nowych ulic, gdyż miasto kładzie duży nacisk na ich rozwój – jako przykład podał ulicę Nową Bulońską Północną. W odpowiedzi na drugą część pytania zapewnił, że istniejące połączenia tramwajowe nie będą likwidowane, gdyż miasto dąży do zwiększenia ilości połączeń tramwajowych. Natomiast wspomniane przez Pana Wojciecha połączenie linii tramwajowych nie jest możliwe do zrealizowania, ze względów technicznych i finansowych – zbyt dużej różnicy wysokościowej terenu, po którym przebiegają obie linie tramwajowe.
10. **Projektant z Zespołu Komunikacji BRG** wyjaśnił, że linia tramwajowa wzdłuż ulicy Łostowickiej nigdy nie była planowana ze względu na uwarunkowania techniczne.
11. **Pan GN** zadał pytanie czy powstanie wiadukt wzdłuż alei Armii Krajowej w rejonie skrzyżowania z ulicą Łostowicką, pod który przygotowane są fundamenty oraz czy przewiduje się w związku z tym wprowadzenie dodatkowej trasy tramwajowej.
12. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że zasadność budowy wiaduktów wzdłuż alei Armii Krajowej zależy w dużym stopniu od otwarcia tunelu pod Martwą Wisłą, która ma odciążać Śródmieście oraz od przebudowy Węzła Śródmieście. Natomiast na chwilę obecną nie przewiduje się w tym miejscu dodatkowej trasy tramwajowej, choć nie jest wykluczone, że w przyszłości tam powstanie.
13. **Pan KK** zadał pytanie kto i w jaki sposób dobierał dane do analizy (istotność kryteriów) oraz jakie przekroje dróg były w niej zakładane.
14. **Projektant z Zespołu Komunikacji BRG** wyjaśnił, że kryteria zostały opracowane przez pracowników BRG (zarówno z Zespołu Komunikacji jak i innych) oraz były konsultowane z Wydziałem Programów Rozwojowych UM w Gdańsku i Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku. Odnosząc się do drugiej części pytania poinformował, że:
 - a. na obecnym etapie prac (poziom analiz strategicznych) przyjęto maksymalne wielkości przekrojów dróg w celu zmniejszenia ilości możliwych analizowanych wariantów,
 - b. jednocześnie wskazał, że docelowy przekrój zostanie wybrany na dalszych etapach prac projektowych danych dróg przy opracowaniu szczegółowej koncepcji lub projektu budowlanego.

15. Pan **MK** podważył wyniki analizy, sugerując że Nowa Świętokrzyska, jego zdaniem, powinna uzyskać wyższy priorytet niż Nowa Warszawska czy Nowa Jabłoniowa. Zadał pytanie czy istnieje możliwość weryfikacji otrzymanych wyników. Dodatkowo poprosił o komentarz w sprawie unieważnienia przetargu na dokumentację dla ulicy Nowej Świętokrzyskiej.
16. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że „nie ma opcji kasowania Nowej Świętokrzyskiej”, a wstrzymanie prac związanych z projektem ulicy Nowej Świętokrzyskiej związane jest m.in. z pierwszymi wynikami analiz wykonanych na potrzeby aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego, gdzie ulica ta znalazła się na niższej pozycji niż w pierwotnym opracowaniu. Przewidywane jest rozpoczęcie procedury wyłonienia wykonawcy dokumentacji projektu ulicy Nowej Świętokrzyskiej w obecnym kwartale 2015 roku.
17. **Projektant z Zespołu Komunikacji BRG** wskazał, że zamieszczone w opracowaniu tabele są wynikiem szeregu poprzedzających ich opracowanie wyliczeń i zaprosił zainteresowanych, w celu weryfikacji otrzymanych wyników, do siedziby BRG do Zespołu Komunikacji.
18. Pan **BJ, mieszkaniec osiedla Orunia Górna** wnioskował o budowę ul. Kadmowej.
19. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że kwestia budowy ulicy Kadmowej nie została ujęta w Strategicznym Programie Transportowym z racji skali analizowanej problematyki oraz z tytułu źródła jej finansowania (nie ze środków pochodzących z UE, a w ramach budżetu miasta) oraz zaprosił do kontaktu w tej sprawie bezpośrednio z Wydziałem Programów Rozwojowych.
20. Pani **AJ, koordynatorka warsztatów „Quo vadis, Gdańsku?”**, zadała pytanie czy w Strategicznym Programie Transportowym znajdują się wzmianki promujące i wspierające ruch pieszego, czy pozostałe drogi, które nie będą w najbliższym czasie realizowane, będą brane pod uwagę przy kolejnej aktualizacji Programu, na jakim etapie będzie podejmowana decyzja o przekroju danej ulicy oraz jak to odnosi się do projektowanego tzw. wielkiego centrum dzielnicy.
21. **Dyrektor WPR** w pierwszej kolejności odniósł się do kwestii szczegółowego planowania przekrojów. Wyjaśnił, że:
- plan miejscowy wskazuje pewne maksymalne parametry możliwe do zrealizowania,
 - na etapie projektowania projektant w pierwszej kolejności proszony jest o opracowania wariantów możliwych rozwiązań w ramach prac koncepcyjnych,
 - Aleja Havla jest przykładem, z którego miasto wyciąga wnioski w tym minimalizacji przestrzeni, jaką należy przeznaczać na drogi przy zachowaniu możliwości przyszłej ich rozbudowy,
 - przedstawił przykład realizacji Trasy W-Z i etapowania w sposób „odcinkami” oraz możliwości etapowania poprzez budowę kolejnych elementów przekroju dróg,
 - wskazał, że na etapie ostatecznej realizacji wpływ na wykonany przekrój mają również aktualne możliwości finansowe,
 - kwestie pierwszeństwa i działań wspierających ruch pieszego i transport zbiorowy zostały opisane w strategii miasta, gdzie znacznie niższy priorytet został przypisany do transportu indywidualnego, co również jest promowane przez UE w postaci rozwiązań, które są dofinansowywane ze środków unijnych.

22. Pan **MM**, **Rada Dzielnicy Chełm** zadał pytanie czy skoro trasa P-P „odpadła” w tym projekcie to jest możliwa budowa łącznika do istniejącej trasy P-P w ramach odciążenia dzielnicy.
23. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że trasa PP nie odpadła z programu, tylko nie jest lokowana w pierwszej piątce co nie oznacza, że dla Gdańska Południe będzie robionych tylko pięć pozycji. Trasa PP została przesunięta na dalsze miejsce gdyż jej zrealizowanie nie przyniosłoby takich skutków jak zrealizowanie tych pozycji, które są wymieniane w pierwszej kolejności. Temat łącznika jako dodatkowego skomunikowania wciąż jest brany pod uwagę, niekoniecznie w Strategicznym Programie Transportowym, trudno jednak w tej chwili określić scenariusz realizacji i finansowania takiego połączenia.
24. Pani **ES**, **mieszkancka Ujeściska** zadała pytanie jak docelowo będą wyglądały drogi i czy mieszkańcy będą mieli wpływ na ostateczny przekrój i charakter nowych dróg.
25. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że kwestia realizowanych przekrojów nowych ulic jest bardzo ważna, bo z tego wynika czy będzie możliwe zrobienie danej pozycji. Jako przykład udziału mieszkańców w planowaniu dróg podał Nową Bulońską Północną. Proces projektowania jest jawny na każdym etapie i konsultowany ze wszystkimi zainteresowanymi, daleko szerzej niż wymagają tego przepisy. Odbłyły się również spotkania dotyczące Nowej Politechnicznej. Dzisiaj omawiamy etap strategiczny, kiedy jest za wcześnie na określenie szczegółów dotyczących np. ilości jezdni, a chodzi o określenie przebiegu ciągów komunikacyjnych. Podsumowując będziemy się starali dzielić wiedzą na temat tego co robimy najszerszej jak się da, będą organizowane spotkania na etapie prac projektowych, przewiduje się współpracę z Radami Dzielnic.
26. Pan **TT**, **Rada Dzielnicy Jasień** zadał pytanie dotyczące Nowej Bulońskiej Południowej – jak przebiegały analizy oraz jakie wnioski wynikły z tej analizy.
27. **Projektant z Zespołu Komunikacji BRG** wyjaśnił, że analizowany był wariant związany tylko z odcinkiem Bulońskiej Południowej od ulicy Nowej Warszawskiej do Nowej Świętokrzyskiej z linią tramwajową. Szczegółowe wyniki analizy są w projekcie i tam można się zapoznać z konkretnymi wartościami w porównaniu z innymi elementami.
28. Pan **MS**, **Rada Dzielnicy Chełm** wnioskował o budowę łącznika od ulicy Cieszyńskiego do ulicy Sikorskiego (odcinek trasy P-P), który jest bardzo istotny dla mieszkańców Chełma ze względów bezpieczeństwa i możliwość odblokowania mieszkańców Ptasiej, Cebertowicza, Witosa.
29. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że przykładamy dużą wagę, do poruszonych problemów. Jak już wcześniej wyjaśniał trasa P-P nie została wyrzucona z programu, tylko nie znalazła się w pierwszej piątce.
30. Pani **HB** zadała pytanie o termin budowy ulicy Nowej Zakonicyńskiej oraz czy istnieje możliwość zmiany przebiegu w planie Nowej Zakonicyńskiej ze względu na bliskie sąsiedztwo ze szkołą podstawową.
31. **Dyrektor WPR** wyjaśnił, że nie jest w stanie przybliżyć terminu realizacji Nowej Zakonicyńskiej.
32. **Dyrektor BRG** wyjaśnił, że ulica Nowa Unruga i Nowa Zakonicyńska są ustalone w planie i obawia się, że nie ma możliwości innego przebiegu niż w sąsiedztwie szkoły. Jeżeli jednak są pomysły na inny przebieg to można złożyć wniosek o zmianę planu. Zmiana przebiegu tych ulic wymaga zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego i do tego jest niezbędny wniosek o zmianę planu wraz z nową propozycją przebiegu.

II. Ustalenia z dyskusji:

Uwagi do dokumentu i prognozy oddziaływania na środowisko można składać w terminie do 21 maja 2015 r.:

- na piśmie do Prezydenta Miasta Gdańska na adres: Biuro Rozwoju Gdańska, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk,
- ustnie do protokołu spisanego w Biurze Rozwoju Gdańska,
- drogą elektroniczną na adres e-mailowy: gdansk-poludnie@gdansk.gda.pl bez konieczności opatrzenia ich podpisem elektronicznym.

III. Lista obecności stanowi załącznik do protokołu.

Protokół sporządzono w 3 egzemplarzach z przeznaczeniem:

- dla Prezydenta Miasta
- do dokumentacji
- do publicznego wglądu.

Protokół zawiera 6 ponumerowanych stron.

Gdańsk, dnia 16 kwietnia 2015 r.

.....

.....

.....

(podpisy osób sporządzających protokół)

.....

(podpis z up. Prezydenta Miasta Gdańska
dyrektor BRG)



Załącznik 4 do Podsumowania procesu rozpatrywania i uwzględniania ustaleń,
uwag i wniosków oraz uzasadnienia przyjęcia dokumentu

AKTUALIZACJA STRATEGICZNEGO PROGRAMU TRANSPORTOWEGO DZIELNICY POŁUDNIE W MIEŚCIE GDAŃSKU
NA LATA 2014 – 2020

Rozpatrzenie uwag złożonych do projektu Programu
(termin składania uwag – 21 maj 2015 r.)

L.p.	Zakres merytoryczny	Rozpatrzenie uwagi
1.	1. Rozwiązać Biuro Rozwoju Gdańska jako instytucję wysoce szkodliwą dla rozwoju Gdańska i niereformowalną. 2. Skończyć z budową nowych miejskich autostrad. 3. Wyrzucić plany wyburzeń zabytkowych budynków we Wrzeszczu pod pretekstem budowy linii tramwajowej, a naprawdę pod nową miejską autostradę (tramwaj dla BRG ma tylko zapewnić finansowanie z Unii). 4. Poprowadzić linię tramwajową z Chełmu do pętli Łostowice Świętokrzyska przez Orunię Górną bez żadnej dodatkowej jezdni. Pozwoli to zarówno na znaczne skrócenie czasu podróży z Orunii Górnej do śródmieścia Gdańska, jak i na skrócenie czasu przejazdu tramwaju z Gdańska na pętlę, co umożliwi z kolei przedłużenie linii tramwajowej dalej, jak to było oryginalnie planowane. 5. Poprowadzić linię tramwajową nasypem przy ulicy Łostowickiej z wiaduktem nad ulicą Kartuską. To pozwoli na dojazd do Wrzeszcza bez korków (tramwajem) alternatywną trasą przez górny taras. 6. Wybudować dodatkowe przejście podziemne przy przystanku Gdańsk Główny przy drugim końcu przystanków tramwajowych w stosunku do istniejącego przejścia. To pozwoli skrócić o kilka minut czas większości przesiadek w tym miejscu.	<u>Ad. 1 Uwaga 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 zasadnością funkcjonowania Biura Rozwoju Gdańska. <u>Ad.2 Uwaga 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. <u>Ad.3 Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy zajmuje się najważniejszymi korytarzami transportowymi ustalając zasady ich realizacji. Kwestia szczegółowych rozwiązań technicznych (w tym wyburzeń poszczególnych budynków) będzie rozwiązywana na etapie sporządzania projektów budowlanych poszczególnych inwestycji. <u>Ad.4 Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy zajmuje się najważniejszymi korytarzami transportowymi zdefiniowanymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska oraz innych dokumentach planistycznych i administracyjnych. <u>Ad.5 Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy zajmuje się najważniejszymi korytarzami transportowymi zdefiniowanymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska oraz innych dokumentach planistycznych i administracyjnych. <u>Ad.6 Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> W ramach Strategicznego Programu Transportowego analizowane są nieistniejące kluczowe elementy systemu transportowego dla dzielnicy Południe zdefiniowane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska. Wnioskowana inwestycja, z uwagi na zbyt szczegółowy charakter oraz lokalizację poza zakresem opracowania nie znalazła odzwierciedlenia w aktualizowanym Programie.
2.	W dokumencie: Strategiczny Program Transportowy Gdańsk-Południe, w pytaniach i wnioskach - na wniosek nr 14 (dot. Nowej Politechnicznej) - nie odnieśliście się Państwo w żaden sposób do	<u>Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy zajmuje się najważniejszymi

tej części ww. wniosku, w której postulowano by: - nie budować jezdni (zwłaszcza podwójnych, dwupasmowych) itp. na Nowej Politechnicznej, a jedynie linię tramwajową (!), oraz - nie wyburzać kamienic w ciągu ulicy Do Studzienki. Niniejszym pragniemy przyłączyć się do powyższego wniosku z uwagi na to, iż: 1) linia tramwajowa łącząca Wrzeszcz, Zaspę i Gdańsk-Południe jest absolutnie niezbędna w naszym mieście; natomiast 2) miasto nie pomieści większej ilości pojazdów; budując kolejne szerokie jezdnie (planowane obecnie - poza linią tramwajową – dla Nowej Politechnicznej) zachęca się kierowców do wjeżdżania /poruszania się pojazdami po centrum miasta (zamiast omijania Gdańska samochodami / korzystania z komunikacji publicznej), priorytety natomiast są inne: zachęcanie do korzystania z komunikacji publicznej / zwiększanie jej wydolności (planowanie dla Nowej Politechnicznej - poza linią tramwajową -jezdni, szerokiej jezdni itp. jest sprzeczne z tym naczelnym priorytetem); 3) kolejne jezdnie (jak ma to miejsce jeszcze obecnie w Strategii - w planach dot. Nowej Politechnicznej) spowodują, że dzielnica Wrzeszcz stanie się przelotówką, straci swój charakter, zostaną poprzecinane poszczególne części dzielnicy - serce Wrzeszcza nie będzie już tym, jakim pamiętamy go z naszego dzieciństwa, stracimy bezpowrotnie możliwość odbudowy historycznego charakteru tej - naszej – dzielnicy 4. z uwagi na historyczny charakter Wrzeszcza uważamy, że - nie należy wyburzać kamienic w ciągu ulicy Do Studzienki (szczególnie w sytuacji - jak ma to miejsce w wypadku już wyburzonej kamienicy, gdzie w samym centrum dzielnicy powstał... parking (!) - - gdy (bo) nie ma pieniędzy na rozropne zagospodarowanie terenu po planowanych wyburzeniach i stan takiej karygodnej prowizorki będzie się utrzymywał we Wrzeszczu przez kolejne dziesięciolecia!), - lecz zrewitalizować ten ciąg, podobnie jak ma to miejsce np. na ul. Wajdeloty; nie niszczy się własnej przeszłości jedynie dlatego, że są nowe plany, należy ją ratować! / wkomponowywać w nowe plany; jest wiele bardzo cennych przykładów rozwiązań, które na to pozwalają np. z wielu miast państw zachodniej Europy - jak te, gdzie linię tramwajową wbudowuje się w jezdnię, w ramach konsultacji społecznych przedstawiane były takie projekty; 5) duża część planowanej Nowej Politechnicznej przebiega wzdłuż ogródków działkowych ROD im. Jana III Sobieskiego, które są bardzo istotną częścią naszego miasta, oraz bardzo istotną częścią życia całej rzeszy działkowców - mieszkank / mieszkańców Gdańska: są płucami naszego miasta, bez których Gdańsk (jak każde miasto) nie może się obejść; póki jeszcze można nanieść zmiany do planów programu transportowego pamiętajmy by nie popełnić błędu (!) wielu miast Europy zachodniej, gdzie obecnie ogródki - z braku na nie innego miejsca - zakłada się na dachach wieżowców... (jeśli teraz będziemy podejmować działania doprowadzające do likwidacji ogrodów w naszym mieście, to skutki dla środowiska w przyszłości mogą być katastrofalne); - z uwagi na tą niezwykle ważną przyczynę, jak i wszystkie wymienione poprzednio, z całą mocą postulujemy: a) ponownie - by na Nowej Politechnicznej wybudować JEDYNIĘ linię tramwajową b) zrezygnować z rezerwy jezdniowej i co za tym idzie z likwidacji części działek należących do ROD im. Jana III Sobieskiego c) teren przebiegu planowanej Nowej Politechnicznej to	korytarzami transportowymi ustalając zasady ich realizacji. 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. Kwestia szczegółowego ustalenia rozwiązań technicznych (w tym wyburzeń poszczególnych budynków, a także przekroju i wyposażenia danej ulicy m.in. w ekrany dźwiękochłonne) będzie rozwiązywana na etapie sporządzania projektów budowlanych poszczególnych inwestycji.
--	--

	aktualnie tzw. „tereny ciche”, Prognoza Oddziaływania na Środowisko (ss. 9, 77, 99 Prognozy) wykazuje, że największe zmiany klimatu akustycznego będą miały miejsce właśnie (m.in.) na Nowej Politechnicznej – postulujemy uwzględnić, w planach budowy Nowej Politechnicznej, postawienie wzdłuż ogródków działkowych ROD im. Jana III Sobieskiego ekranów akustycznych (przylegających bezpośrednio do działek / zastępujących w ten sposób istniejący płot działek – plan ten, jak i inne tj. ew. plany dot. rezerwy jezdniowej na części terenu ROD należałoby skonsultować odpowiednio wcześniej z zarządem ROD) – zasięg izofony 64 dB wynosić będzie aż ok. 150 m(!). Ze względu na powyższe wnosimy o uwzględnienie naszych wniosków i postulatów jak wyżej.	
3.	Pragnę zwrócić uwagę na niezwykle ważną, a jednocześnie niepozorną i najtańszą spośród planowanych inwestycji, to jest budowę ulicy Unruga. Uwzględniając planowaną budowę ulicy Bulońskiej Północnej, jestem przekonany, że ulica Unruga za cenę zaledwie ok. 3,5% wartości wszystkich inwestycji planowanych do realizacji w pierwszej kolejności (zgodnie z kwotami podanymi w Programie), w bardzo realny, szybki i znaczący sposób poprawiłaby jakość komunikacji w niemal całej południowej dzielnicy. Jej wpływ znacząco odczuliłby mieszkańcy zarówno Oruni Górnej, Chełmu, Łostowic, Zakoniczyna oraz dzielnic w okolicy ulic Wielkopolskiej i Niepołomickiej, a także mieszkańcy gmin ościennych dojeżdżających codziennie do pracy do Gdańska. Ulica Unruga w kształcie planowanym w Programie stworzyłaby wraz ze wspomnianą Bulońską Północną oś komunikacyjną alternatywną do ciągu ulic Hawla – Łostowicka – Nowolipie, jedynego istniejącego w kierunku północ-południe. Nowy trakt Unruga – Bulońska umożliwiłby dużej części mieszkańców wymienionych wyżej dzielnic przejazd w kierunku Moreny, Niedźwiednika, Wrzeszcza itp., a poprzez odciążenie Hawla i Łostowickiej wpłynęłoby znacznie na tempo przejazdu mieszkańców Oruni Grn. i Chełmu obecnie istniejącą arterią. Trzeba zwrócić uwagę, że budowa planowanych wielkich i bardzo kosztownych tras jak Nowa Małomiejska i Świętokrzyska, jakkolwiek bardzo wskazanych, nie rozwiąże problemu, którego sedno tkwi w nieprzepustowości głównych węzłów komunikacyjnych na dojazdach do centrum Gdańska (Trakt Św. Wojciecha, Armii Krajowej). Ich budowa w obecnym kształcie okolic śródmieścia spowoduje jedynie przesunięcie się korków właśnie w kierunku centrum, ale problemu długiego czasu dojazdu nie rozwiąże. Bardzo istotny jest fakt znikomych w porównaniu do innych inwestycji kosztów budowy Unruga, a dodatkowym ważnym argumentem jest to, że jak się wydaje, nie powinno być większych trudności terenowo-prawnych. Teren należy do miasta, trasa planowanej drogi przebiega przez łąki i nieużytki, a inwestycja nie wymaga żadnych wyburzeń. Ponadto jestem przekonany, że rozwiązanie to już niebawem okaże się szczególnie potrzebne po uruchomieniu tramwaju na Morenę-skądiną bardzo potrzebnego i chwalebego, ale dla ruchu porannego na skrzyżowaniu ulic Łostowickiej i Kartuskiej zabójczego-już teraz zjazd z Łostowickiej w Kartuską w kierunku centrum w godzinach porannego szczytu wymaga bardzo długiego oczekiwania i codziennie kosztuje wiele nerwów, realne jest zagrożenie, że tramwaj zablokuje to skrzyżowanie niemal całkowicie.	Uwaga zasadna Ulica Unruga stanowiła 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 wynika z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowodowało, że kolejność realizacji poszczególnych korzyści transportowych została zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.

	Podsumowując, uważam z dużym przekonaniem, że budowa ulicy Unruğa stosunkowo niedużym nakładem środków w znaczącym stopniu wpłynęłaby na poprawę transportu w południowych dzielnicach Gdańska i powinna zostać zrealizowana w pierwszej kolejności. Byłaby to inwestycja o najlepszym stosunku uzyskanych efektów do poniesionych nakładów.	
4.	Od roku mieszkamy przy Olimpijskiej. Komunikacja z Dworcem w Gdańsku i Wrzeszczem jest dramatyczna - marnujemy masę czasu w korkach - nie ma znaczenia autem czy autobusem - wszyscy stoimy na Wielkopolskiej, Niepołomickiej, Świętokrzyskiej i Hawla. Po co Miasto tworzy warunki do budowy nowych mieszkań w tej dzielnicy - wciąż przybywa tu nowych domów - skoro nie buduje dróg? Po paru latach pobytu w Poznaniu postanowiliśmy wrócić do Gdańska, ale teraz żałujemy - fatalna komunikacja to wielkie rozczarowanie. Myśleliśmy o powrocie do Poznania. Nie chcemy, aby nasze dzieci spędzały życia w korkach, albo były się przejść przez ulicę - okolica Szkoły Podstawowej przy stawie na Wielkopolskiej to istny tor przeszkód dla pieszych. Jeśli Miasto chce, aby młodzi - i ich podatki - tu zostali, to niech zadba o drogi do osiedli, zwłaszcza do tych, gdzie droga jest tylko jedna i niech pod tym kątem planuje kryteria analizy służącej ustaleniu, która inwestycja jest priorytetem. Nowa Politechniczna zaistniała całkiem niedawno, po unieważnieniu przetargu na opracowanie dokumentacji projektowej Nowej Świętokrzyskiej. W imieniu nie tylko własnym, ale też wielu sąsiadów zgłaszamy Nową Świętokrzyską jako priorytetową. Mieszkaniec Olimpijskiej	<u>Uwaga zasadna</u> Ulica Nowa Świętokrzyska stanowiła 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 wynika z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowodowało, że kolejność realizacji poszczególnych korzyści transportowych została zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
5.	Jako Radny dzielnicy Ujeścisko wraz z mieszkańcami ulicy Cedrowej uczestniczyłem w dyskusji publicznej dotyczące Strategicznego programu transportowego dla Gdańsk - Południe. Podczas spotkania nie był omawiany projekt i ewentualna realizacja tzw. Nowej Olchowej. Zdajemy sobie sprawę że nie jest to strategiczna inwestycja w aspekcie głównych ciągów komunikacyjnych Gdańska niemniej chcielibyśmy się dowiedzieć jakie miejsce zajmuje w ww. planie jej projekt; czy w najbliższej przyszłości są szanse na jej realizację i jak są one realnie oceniane? Od Pana Prezydenta Adamowicza dowiedziałem się że rozpoczęły się prace nad przygotowaniem budowy, a w miejscowym planie zagospodarowania jest zarezerwowane miejsce na jej budowę jednak nie można powiedzieć nic więcej o ewentualnych datach jej realizacji. Pan Prezydent zwrócił również uwagę że planowane jest uruchomienie linii autobusowej przez ul. Cedrową. W tym przypadku myślę, że się zgodzimy że przejazd autobusów w stronę ul. Kartuskiej jest technicznie niemożliwy co wymusza konieczność rozpatrzenia alternatywnego rozwiązania jaki jest m.in. Nowa Olchowa. O tym jak ważny jest to projekt dla tej części miasta może świadczyć fakt że startowaliśmy w wyborach do rad Dzielnic z hasłem poprawy w perspektywie obecnej sytuacji i na 70 wydanych kart do głosowania 50 głosów przypadło na nas tzn. Stanisława Jażdżewskiego i moją skromną osobę. Chcemy zwrócić uwagę, że obecne rozwiązanie tj. poprowadzenie ruchu przelotowego przez ul. Cedrową przy	<u>Uwaga 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. Ulica Nowa Olchowa to ulica lokalna, która nie jest elementem podstawowego układu transportowego miasta, a takimi Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje. Nie oznacza to, że realizacja tej ulicy nie może się znaleźć w planach finansowych miasta. Kwestie ochrony akustycznej terenów przyległych do wąskiego odcinka ulicy Cedrowej, organizacji ruchu pieszych i samochodów oraz uruchomienia linii autobusowej w rejonie ulicy Cedrowej i Nowej Olchowej pozostają poza zakresem Strategicznego Programu Transportowego.

	jej wylocie do ul. Kartuskiej powoduje duże zagrożenie dla ruchu pieszych z uwagi braku wymaganych odpowiedniej szerokości dla tego typu jezdni chodników co skutkuje tym, że piesi poruszają się po jezdni. W tym przypadku należy zastanowić się na sensowności zastosowaniem oznakowania "strefa ruchu". Ulica na opisanym odcinku ma 4,3 m szerokości co powoduje że pojazdy mają trudność z bezpiecznym mijaniem a podczas tego manewru wjeżdżają prawie że na ogrodzenia co było przyczyną już kilku kolizji pojazdów które chciały wyjechać z posesji. W niedalekim sąsiedztwie dość intensywnie rozbudowuje się osiedle "Wolne Miasto", w którym docelowo zamieszka ponad 1200 rodzin. To statystycznie około 2000 samochodów rano i po południu. Już dziś po oddaniu kolejnego etapu obserwujemy dużo większy ruch niż miało to miejsce w 2011 r. Tu istnieje kolejne zagrożenie. Ponieważ obecne badania dotyczące poziomu hałasu na ulicy Cedrowej były wykonywane kilka lat temu jeszcze przed zakończeniem części tych inwestycji należało by je uaktualnić aby mieć wiedzę czy na omawianym odcinku nie nastąpiło przekroczenie dopuszczalnych poziomów dla stref zabudowy jednorodzinnej jaką jest nasza ulica. Jej aktualizacja dała by argumenty do ewentualnej realizacji Nowej Olchowej lub jej odłożeniu w czasie. Istnieje bowiem duże prawdopodobieństwo że obecne rozwiązanie komunikacyjne - Cedrowa/Kartuska nie odbierze przyszłego ruchu który skumuluje jeszcze ruch pojazdów do budowanego obecnie parkingu przy Cmentarzu Łostowicki od strony osiedla.	
6.	Rada Dzielnicy Orunia – Św. Wojciech Lipce wnosi uwagi: 1. Program nie uwzględnia dostatecznie zmieniających się potrzeb infrastrukturalnych mieszkańców Dzielnicy Chełm (blisko 49 tys. mieszkańców) jak również przyległych Dzielnicy Gdańsk – Południe np.: Dzielnicy Orunia – Św. Wojciech – Lipce. 2a. Zastosowana metodologia przy ustalaniu kolejności planowanych inwestycji nie uwzględnia aspektu społecznego. W ocenie Rady Dzielnicy wybór dróg do realizacji w Strategicznym Programie Transportowym dla Gdańska Południe jest niezgodny z głównymi założeniami SKUIZP (określanymi również, jako priorytetowe w nowej aktualizacji) o promowaniu „rozwoju miasta do środka”. Program uwzględnia rozwój komunikacyjny zachodniej części południowego Gdańska włączając go do szerszej ramy komunikacyjnej (tj. Obwodnicy Zachodniej) tym samym wspierając rozbudowę suburbiów miasta. Jednocześnie proponowana kumulacja inwestycji w jednym rejonie (pomijając Nową Politechniczną) pomija rozwój komunikacji wschodniej części południowego Gdańska i komunikacji międzydzielnicowej w relacji wschód- zachód. W ocenie Rady Dzielnicy taki plan inwestycji umacnia i pogłębia problemy zdegradowanej infrastruktury, narastających problemów wykluczenia społecznego i procesu „gettyzacji” z którymi od lat boryka się wschodnia część południowego Gdańska. 2b. Realizacja ulicy Nowej Podmiejskiej/ Nowej	<u>Ad 1. Uwaga niezasadna</u> W aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe ujęte zostały inwestycje przebiegające przez wymienione dzielnice, mające wpływ na sposób funkcjonowania układu transportowego na ich terenie. Są to m.in. Trasa PP, Nowa Podmiejska, Nowa Małomiejska, Nowa Chmielna. <u>Ad 2a. Uwaga niezasadna</u> Metodologia zastosowana podczas aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego, pozwala na obiektywną ocenę poszczególnych analizowanych elementów. Wpływ aspektu społecznego z uwagi na swój niemierzalny charakter nie został zastosowany w przyjętej metodologii. Głównym zadaniem inwestycji proponowanych do realizacji w ramach Strategicznego Programu Transportowego, jest poprawa obsługi transportowej mieszkańców Gdańska. Fakt, że analizowane ciągi transportowe łączą się w sposób spójny z istniejącą infrastrukturą jest efektem synergii, wpływającym na dodatkową poprawę warunków ruchu. Wszystkie analizowane odcinki stanowią będą dodatkowe połączenia dla nieefektywnego obecnie układu transportowego dzielnicy. Analizie poddane zostały inwestycje zarówno z zachodniej części dzielnicy, jej centrum, jak i z jej wschodniej części (np. Nowa Podmiejska, Nowa Małomiejska, Nowa Chmielna – to inwestycje dla części wschodniej dzielnicy). Zaproponowana kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynika z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP na podstawie obiektywnych kryteriów uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej. <u>Ad 2b. Uwaga zasadna</u>

	Małomiejskiej/ Nowej Chmielnej wraz z bezkolizyjnym nad/pod torami może być początkiem odbudowy i ominięcia zarówno infrastrukturalnej, społecznej i mentalnej bariery jaką tworzy linia Trakt Św. Wojciecha i linia kolejowa E65 oraz ogromnym wsparciem rewitalizacji i zachętą dla inwestorów na terenach nie tylko Orunia Św. Wojciech – Lipce, ale również Olszynki i części Śródmieścia (Dolne Miasto). 3. Sporządzona przez Zarząd Dróg i Zieleni wycena koncepcji drogowej etapu trasy tzw. Nowej Podmiejskiej, obejmująca swoim zakresem fragment od Traktu Św. Wojciecha do ul. Równiej - bezkolizyjne przejście przez tory kolejowe, budzi wątpliwości. Wycena na poziomie przeszło 100 mln złotych, stanowi „koronny” argument władz miasta przeciw zasadności realizacji tego przedsięwzięcia. Należy wskazać, iż: a) przedmiotowy projekt zakłada dwa warianty realizacyjne: wariant I - budowa obiektu inżynierskiego nad torami PKP, najazdy do obiektu wykonane w technologii systemowego muru oporowego; wariant II - budowa obiektu inżynierskiego nad torami PKP, najazdy do obiektu zaprojektowane w postaci estakad. Przekazana Radzie Dzielnicy dokumentacja dowodzi, że Zarząd Dróg i Zieleni szacunkową wyceną objął jedynie wariant II (zgodnie z założeniami - długość obiektu inżynierskiego - 550 mb, przy szerokości 13 mb - 7.150m²), pomijając zupełnie – zdecydowanie tańszy w realizacji wariant I (długość obiektu inżynierskiego <30 mb - podana długość zakłada w sobie również planowaną rozbudowę linii kolejowej nr 250 przeznaczoną do obsługi SKM Trójmiasto, przy szerokości 23mb- 390 m²). Ponadto, należy zauważyć, że przyjęte przez szacujących wartości poszczególnych elementów projektu, w tym koszt budowy obiektu inżynierskiego (wiaduktu) na poziomie 14 tys zł/m², zgodnie z oceną wszystkich projektantów i kosztorysantów, którzy mieli okazję zapoznać się z przekazaną dokumentacją wskazuje, że wartości te są przeszacowane o ok. 40-50%. Pomimo uzasadnionych wątpliwości dotyczących określonego kosztu budowy 1m² obiektu inżynierskiego (zgodnie z szacunkami ZDiZ) należy zauważyć, że przy wariantcie I (nie objętym analizą), przyjmując tak określoną wartość za podstawę do obliczeń - koszt budowy wiaduktu nad torami PKP wyniósłby < 5,5 mln zł – co miałoby wpływ na obniżenie kosztu inwestycji (K4). b) Przebieg trasy na odcinku od torów PKP do Traktu Św. Wojciecha, przewiduje „odbicie” w kierunku ul. Sandomierskiej i włączenie do istniejącego układu drogowego w rejonie ul. Sandomierskiej i ul. Podmiejskiej z Traktem Św. Wojciecha. Zaproponowane rozwiązanie przebiegu trasy wprowadza konieczność dodatkowych, niczym nieuzasadnionych wywłaszczeń oraz wyburzeń. Ponadto rozwiązanie to jest niezgodne z ustaleniami zapisów planów miejscowych.	Ulice Nowa Podmiejska, Nowa Małomiejska, Nowa Chmielna wraz z bezkolizyjnym przejściem nad torami kolejowymi stanowiły elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie było jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji tych ulic, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynika z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowodowało, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych została zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej. <u>Ad 3a. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku rozpatrywane były tylko i wyłącznie rozwiązania docelowe. Rozwiązanie tymczasowe/etapowe nie było brane pod uwagę. Materiały dotyczące etapowania ulicy tzw. Nowej Podmiejskiej nie zostały sporządzone na potrzeby Strategicznego Programu Transportowego ale jako materiał analityczny dotyczący problemów infrastrukturalnych Orunii, który został udostępniony Radzie Dzielnicy. <u>Ad 3b. Uwaga niezasadna</u> W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku przebieg ulicy tzw. Nowej Podmiejskiej przyjęty został na podstawie projektu miejscowego planu zagospodarowania Gdańsk Orunia – „Czerwony Most”. Przytaczane „odbicie” trasy w kierunku ulicy Sandomierskiej (widoczne na rysunku z proponowanym etapowaniem trasy ale nie będącym częścią dokumentu pn Strategiczny Program transportowy) to projektowana łącznica umożliwiająca połączenie ulicy tzw. Nowej Podmiejskiej z ulicą Trakt Św. Wojciecha, które w rejonie przecięcia biegną w dwóch różnych poziomach. <u>Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego.</u> W ramach Strategicznego Programu analizowane były nieistniejące
7.	<i>Dziękuję bardzo za odpowiedź w sprawie mojego wniosku do SPT dla dzielnicy Gdańsk Południe. Z zainteresowaniem przeczytałem obszerną aktualizację programu.</i>	<u>Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego.</u> W ramach Strategicznego Programu analizowane były nieistniejące

<i>Przeczytałem ją bardzo wnikliwie i znalazłem kilka sprzecznych ze sobą stwierdzeń. Na str. 19 napisano : „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. +</i> Uważam, że w roku 1998 nie zakończono budowy odcinka trasy WZ od ul. Sikorskiego do skrzyżowania z ul. Łostowicką. Nie wykonano mianowicie wiaduktu którego niektóre elementy zostały wykonane (nasypy od strony wschodniej i palowanie pod podpory). Nie znam przyczyny dlaczego stan taki uznano za zakończenie budowy, co obecnie uznaje Pani za zasadniczy powód do stwierdzenia, że mój wniosek wykracza poza zakres sporządzanej aktualizacji SPT. Nie widziałem dokumentów planistycznych , dotyczących budowy ul. Armii Krajowej, ale jestem przekonany, że przewidywały one budowę wiaduktu w ciągu tej arterii i wykonany został projekt budowlany skoro wykonano niektóre, w/w roboty. W dalszej części opracowania napisano: „Dzięki tym inwestycjom odblokowany został główny wylot z Gdańska w kierunku Kaszub. Ponadto węzeł zapewnia płynne połączenie Śródmieścia Gdańska z Zachodnią Obwodnicą Trójmiasta”. Otóż, w obecnej chwili , ze względu na kolizyjne skrzyżowanie ul. Łostowickiej z trasą WZ , brak jest „płynnego” połączenia Śródmieścia Gdańska z Obwodnicą Zachodnią Trójmiasta. W omawianym dokumencie znalazło to zresztą odzwierciedlenie w akapicie: „Istniejący układ uliczno-drogowy Gdańska Południe charakteryzuje się m.in.: - przeciężeniem skrzyżowań: Hawla - Świętokrzyska, Armii Krajowej - Łostowicka - Wilanowska, Trakt Św. Wojciecha - Podmiejska, Świętokrzyska - Niepołomicka, Przywidzka - Jabłoniowa, Łostowicka - Kartuska+. Na rys. 1, 15 i 20 strategii pokazano trasę WZ jako kluczową arterię komunikacyjną na kierunku wschód - zachód docierającą do śródmieścia Gdańska , zapewniającą bezkolizyjny ruch na tym kierunku. Wobec tego w planie strategicznym powinny się znaleźć działania, który taki stan zapewnią. Moim zdaniem Biuro Rozwoju Gdańska powinno tak uaktualniać strategię , aby likwidować zaniechania jakie miały miejsce w latach poprzednich. Wobec tego Pani stwierdzenie „wniosek (pozycja 31), dotyczący wyposażenia już istniejącej alei Armii Krajowej wykracza poza zakres sporządzanej aktualizacji SPT jest nieuprawnione.	kluczowe elementy systemu transportowego dzielnicy Południe. Al. Armii Krajowej jest elementem istniejącym, kwestie wyposażenia tej ulicy w dodatkowe elementy pozostają poza kompetencjami aktualizowanego dokumentu. Nieuwzględnienie w analizie estakad w ciągu al. Armii Krajowej nie wyklucza braku woli ich realizacji, zasadność ich realizacji wynikać będzie z odrębnych analiz przeprowadzanych przez zarządcę dróg.
---	---

	Analiza wszystkich złożonych do strategii wniosków, uzasadnień przyjęcia lub odrzucenia ich upewnia mnie w tym przekonaniu.	
8.	1. Zmianę ciągu ulic N. Podmiejska N. Małomiejska N. Świętokrzyska z klasy drogi G (główna na Z(zbiornicza). Ulice klasy G mają destrukcyjny wpływ na tkankę miejską tzw. autostrady miejskie przykład (N. Słowackiego) Ulica klasy Z będzie bardziej przyjazna pieszym jak i przyszłej zabudowy w pobliżu ulicy. 2. Moim zdaniem bardziej potrzebną ulicą niż N. Jabłoniowa jest N. Bulońska Południowa ponieważ zwiększa siatkę połączeń między dzielnicami zredukuje ruch samochodowy na Havla i Świętokrzyskiej oraz otwiera połączenie tramwajowe Zakoniczna Łostowic Płd. Kowal Bąkowa do Wrzeszcza. Poza tym N. Bulońska Płd wraz z Havla N. Świętokrzyską N. Warszawską stworzy tzw. "ring" dla linii tramwajowych a więc duże ułatwienia w kierowaniu ruchem tramwajowym w razie awarii czy remontu. N. Bulońska Płd o wiele lepiej wykorzystuje tabor tramwajowy od N. Jabłoniowej. N. Jabłoniowa na tą chwilę istnieje i przenosi ruch samochodowy a więc rozbudowa ulicy tylko do przekroju 2x2 ma sens w przypadku budowy ulicy 1x2 z tramwajem nic nie da ponieważ tabor będzie słabo wykorzystany a przepustowość ulicy niewiele się zwiększy, dlatego postuluje o włączenie do programu ulicę N. Bulońską Płd przed N.Jabłoniową.	<u>Ad.1 Uwaga 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. W ramach tego dokumentu analizowane są nieistniejące kluczowe elementy systemu transportowego zdefiniowane w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, które definiuje także klasy techniczne dróg. Wniosek o obniżenie klas technicznych ulic: Nowej Podmiejskiej, Nowej Małomiejskiej i Nowej Świętokrzyskiej z G na Z został potraktowany jako wniosek o zmianę Studium i jako taki zostanie rozpatrzony po przystąpieniu do aktualizacji tego dokumentu. <u>Ad.2 Uwaga zasadna</u> Ulica Nowa Jabłoniowa i Nowa Bulońska południowa stanowią elementy analizy w ramach Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku. Nie było jednak możliwe zagwarantowanie wysokiego priorytetu realizacji ulicy Nowej Bulońskiej południowej, ponieważ kolejność realizacji rozpatrywanych w programie elementów wynika z wielokryterialnej analizy przeprowadzonej metodą AHP. Zastosowanie takiej metody spowodowało, że kolejność realizacji poszczególnych korytarzy transportowych została zaproponowana wg obiektywnych kryteriów, uwzględniających efektywny rozwój sieci transportowej.
9.	1. Plan promuje suburbanizację i intensywny rozwój miasta na zewnątrz, w miejsce usprawniania jakości i drożności tras dla rozwiniętej już tkanki miejskiej. Jak wyjaśnić sprzeczność z tworzoną obecnie Strategią Rozwoju Gdańska 2030 plus, gdzie mieszkańcy jednoznacznie wskazali, że ich priorytetem jest rozwój miasta do wewnątrz? 2. W opracowaniu brakuje przyjętego pod kątem miejskiej polityki zrównoważonego rozwoju, podziału modalnego form podróży (mobilność aktywna, komunikacja zbiorowa, transport indywidualny) wraz z horyzontami czasowymi dotarcia do zakładanego celu. 3. Brak strategii działań miękkich - strategii promocji i zmian społecznych zachowań transportowych (np. popularyzacja komunikacji miejskiej), jako jednej z kluczowych metod osiągania celów miejskich strategii transportowych. 4. Dokument koncentruje się wyłącznie na kilku projektach wielkoskalowych - gdzie znajduje się uzasadnienie że jest to najwydajniejsza forma wydatkowania funduszy? 5. Zakres finansowy inwestycji rozpatrywanych w dokumencie rażąco przekracza realnie dostępne zasoby finansowe miasta oraz fundusze unijne możliwe do pozyskania, a co za tym idzie kompleksowość wykonania	<u>Ad 1. Uwaga niezasadna</u> Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem realizacji ustaleń polityki przestrzennej miasta Gdańska zawartej w dokumentach strategicznych (m.in. SUIKZP miasta Gdańska) . Aktualizacja Programu podejmowana jest w celu usprawnienia połączeń międzydzielnicowych Gdańska Południe, który został już w większości zurbanizowany. Działania te prowadzone są zgodnie z polityką przestrzenną miasta Gdańska, a rozwój infrastruktury transportowej podyktowany jest koniecznością likwidacji zaległości. Teza o promowaniu suburbanizacji jest dowolna. W istocie każde usprawnienie komunikacji w mieście czyni go atrakcyjniejszym również dla przyjeżdżających z zewnątrz ale nie jest to tożsame z promocją suburbanizacji. <u>Ad 2. Uwaga niezasadna</u> Zadaniem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dla dzielnicy Południe, było wskazanie najistotniejszych inwestycji transportowych wpływających na poprawę funkcjonowania systemu transportowego. Przyjęte założenia konsumują ustalenia obecnie obowiązującego SUIKZP miasta Gdańska, a także Strategii Gdańsk 2030, w których to znajdują się odpowiednie zapisy dot. wizji kształtowania systemu transportowego. <u>Ad 3. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Zadaniem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dla dzielnicy Południe, było wskazanie najistotniejszych inwestycji

Programu, co może w znaczący sposób zniekształcić jego założenia. 6. Dokument nie analizuje kluczowej metody realizacji strategii transportowych jaką jest integracja systemów transportowych. 7. Zastanawiająco duży nacisk położono wyłącznie na jeden, monumentalny węzeł integracyjny "czerwony most" który jest powszechnie krytykowany za swój centralistyczny charakter planowania, nieprzystający do obecnych tendencji w planowaniu nowoczesnych miast (smart city). 8. Wycenie nie zostały poddane oba warianty wykonania Nowej Podmiejskiej, co miałoby wpływ na sumaryczny koszt wykonania ciągu Nowa Małomiejska-Nowa Podmiejska-Nowa Chmielna, a tym samym na wskaźnik kosztowy (K4). 9. W badaniach, na podstawie których tworzono Aktualizację, nie uwzględniono Dzielnicy Maćkowy, która znajduje się w granicach administracyjnych Gdańsk - Południe. 10. Brak koncepcji włączenia lokalnych linii autobusowych dojazdowych z węzłem Świętokrzyska, którego celem była integracja środków transportu.	transportowych w dzielnicy Południe, wpływających na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta Gdańsk. Ustalenie strategii działań miękkich nie mieści się w zakresie opracowania. <u>Ad 4. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego</u> Zadaniem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dla dzielnicy Południe, było wskazanie najistotniejszych inwestycji transportowych w dzielnicy Południe, wpływających na poprawę funkcjonowania systemu transportowego miasta Gdańsk. Ustalenie zasad wydatkowania funduszy nie było przedmiotem opracowania. <u>Ad 5. Uwaga niezasadna</u> Przedmiotem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego nie były możliwości finansowe miasta w zakresie pozyskiwania funduszy zewnętrznych, a także możliwości własnych gminy. Dopiero wielkość posiadanych środków określi jaka część Programu zostanie sfinansowana w ramach perspektywy 2014-2020. Możliwości finansowe i liczba zrealizowanych wg Programu inwestycji nie ma wpływu na przyjęte przy jego sporządzaniu założenia. Realizacja każdego z rekomendowanych korytarzy transportowych przyniesie wymierny efekt w poprawie funkcjonowania systemu transportowego dzielnicy Południe. <u>Ad 6. Uwaga niezasadna</u> Prowadzone w ramach Programu analizy wykonano na podstawie danych uzyskanych z Transportowego Modelu Symulacyjnego miasta Gdańsk, który uwzględnia zasadę integracji systemów transportowych w oparciu o węzły integracyjne. <u>Ad 7. Uwaga niezasadna</u> Węzeł Czerwony Most nie był przedmiotem wykonywanych analiz. Jego realizacja wykracza poza horyzont czasowy aktualizacji SPT przyjęty na lata 2014 - 2020, tak więc jego funkcjonowanie nie zostało wzięte w tym dokumencie pod uwagę. <u>Ad 8. Uwaga niezasadna</u> W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku rozpatrywane były tylko i wyłącznie rozwiązania docelowe. Rozwiązanie tymczasowe/etapowe nie było brane pod uwagę. Materiały dotyczące etapowania ulicy tzw. Nowej Podmiejskiej nie zostały sporządzone na potrzeby Strategicznego Programu Transportowego ale jako materiał analityczny dotyczący problemów infrastrukturalnych Orunii, który został udostępniony Radzie Dzielnicy. 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. Kwestia szczegółowego ustalenia rozwiązań technicznych i etapowania inwestycji będą rozwiązywane na etapie sporządzania projektów budowlanych poszczególnych inwestycji. <u>Ad 9. Uwaga niezasadna</u> W ramach aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego analizowane są najważniejsze korytarze transportowe dzielnicy Południe. Z punktu widzenia dzielnicy 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 Maćkowych zostały uwzględnione w ramach analizy. Ad 10. Uwaga niezasadna Prowadzone w ramach Programu analizy wykonano na podstawie danych uzyskanych z Transportowego Modelu Symulacyjnego miasta Gdańska, który uwzględnia zasadę integracji systemów transportowych w oparciu o węzły integracyjne, w tym też o węzeł Łostowice-Świątokrzyska.
10.	Przedstawione dokumenty - "Strategiczny Program Transportowy Dzielnicy Południe w Gdańsku - Aktualizacja" oraz "Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego Dzielnicy Południe w mieście Gdańsk" nie są w pełni miarodajne zarówno dla oceny wpływu realizacji omawianych tras na ogólnomiejski układ transportowy, jak i ich oddziaływania na środowisko. Wynika to przede wszystkim z tego, że projekt Nowej Politechnicznej, który w Strategii zyskał najwyższą ocenę w rankingu i priorytet w realizacji, został omówiony wyłącznie w zakresie dotyczącym Gdańska Południe, choć trasa ta w zdecydowanej większości przebiegać miałaby przez tereny znajdujące się poza terenem tej dzielnicy. Prognoza oddziaływania na środowisko Nowej Politechnicznej ogranicza się wyłącznie do opisu wpływu na tereny Gdańska Południe. Nie został omówiony newralgiczny odcinek Nowej Politechnicznej, który znajduje się na terenie dzielnic Wrzeszcz Górny i Wrzeszcz Dolny. W przypadku przyjętego w Strategii rozwiązania - realizacji części drogowej Nowej Politechnicznej w klasie drogi zbiorczej o przekroju 2X2, zmiany odczuwalne przez mieszkańców Wrzeszcza byłyby wyjątkowo niekorzystne w wielu aspektach: wpływ na istniejący już układ komunikacyjny (m.in. obecnie już silnie przeciążone skrzyżowanie Grunwaldzka/Miszewskiego/Do studzienki), konieczność kolejnych inwestycji drogowych, wzrost hałasu i skażenia powietrza, wyburzenia obiektów zabytkowych i zmiana charakteru przestrzeni wokół planowanej inwestycji. Problemy te od kilku miesięcy są tematem ożywionej debaty publicznej - nie znalazły jednak żadnego odzwierciedlenia w przedstawionych dokumentach, a są przecież kluczowe dla decyzji dotyczącej realizacji i ewentualnej formie Nowej Politechnicznej. Z kolei obiecujące rozwiązanie - rozwój sieci tramwajowej w ramach tzw. Nowej Politechnicznej, mogące przynieść poprawę jakości powietrza i bezpieczeństwa na drogach, powinno być promowane w sposób zdecydowany. Należałoby zrezygnować z wielopasmowych jezdni w ich sąsiedztwie (w tym przypadku 2X2), a wykonać trasę w przekroju 1X1. Zgodnie z przedstawionymi w rankingu kryteriami dla Nowej Politechnicznej planowane obecnie rozwiązanie zwiększałoby bowiem konkurencyjność transportu indywidualnego (zmotoryzowanego) nad komunikacją zbiorową (tramwajem). Pogłębianie tych różnic i wprowadzanie do centrum miasta większej ilości samochodów, jest niezgodne z kierunkiem wyznaczonym przez Kartę Lipską i Zieloną Księgę, na które powołują się	Uwaga niezasadna Prognozę oddziaływania na środowisko sporządzono dla potrzeb projektu Aktualizacji Strategicznego programu transportowego dzielnicy Południe w mieście Gdańsku, którego przedmiotem była koncepcja realizacji układu transportowego w północnej części tej dzielnicy. W prognozie omówiono wpływ realizacji Nowej Politechnicznej tylko w zakresie oddziaływania na środowisko w granicach obszaru objętego projektem Programu oraz terenów bezpośrednio za jego granicą czyli odcinek Nowej Politechnicznej na terenie dzielnic Wrzeszcz Górny i Wrzeszcz Dolny nie był poddany analizie. W prognozie oddziaływania na środowisko omówiono wpływ realizacji układu transportowego na warunki gruntowo-wodne, wody powierzchniowe i zagrożenie powodziowe w granicach obszaru objętego projektem Aktualizacji Strategicznego programu. Obszar ten położony jest w granicach czterech zlewni: Strzyży, Potoku Siedlickiego, Potoku Oruńskiego oraz Potoku Maćkowy. Zlewnia Potoku Królewskiego jest poza granicami objętymi analizami. Wspominane opracowanie Melioracji Gdańsk jest znane i wykorzystywane przy sporządzaniu prognoz oddziaływania na środowisko w tym rejonie. O zmianie stosunków wodnych wspomniano w rozdziale 5.1. Wpływ realizacji projektu Aktualizacji Strategicznego Programu .. na środowisko abiotyczne. Problem odprowadzania wód opadowych i zagrożenia powodziowego nie został podjęty, ponieważ zagadnienia odprowadzania wód, które nie będą podlegały infiltracji z powodu uszczelnienia znacznej części zlewni Potoku Królewskiego przebadano już 2002 roku na etapie opracowywania planów miejscowych dotyczących rejonu planowanej ulicy tzw. Nowej Politechnicznej (mpzp Wrzeszcz rejon ulicy Do Studzienki i Miszewskiego, nr planu 0808, mpzp rejon ulicy Nowej Politechnicznej od ul. Rakoczego do zabudowań Politechniki Gdańskiej, nr planu 1014, Piecki Migowo rejon ulic Myśliwskiej, tzw. Nowej Politechnicznej i tzw. Nowej Bułońskiej, nr planu 1013) oraz w roku 2009 analizując rejon skrzyżowania ulic Rakoczego i Nowej Politechnicznej (mpzp Piecki – Migowo rejon ulic Piecewskiej i Rakoczego, nr planu 1022). W wyniku tych analiz określono szczegółowe zasady odprowadzania wód opadowych (również tych pochodzących z powierzchni ulic). W ramach inwestycji drogowej będą wykonane niezbędne elementy systemu, które szczegółowo będą zaprojektowane na etapie projektu budowlanego.

	autorzy opracowań. Realizacja założeń tych porozumień międzynarodowych wydaje się być ważna zarówno dla mieszkańców zainteresowanych zrównoważonym rozwojem swojego miasta, jak i dla instytucji unijnych, które decydować będą o dofinansowaniu tych inwestycji. W ocenie oddziaływania na środowisko, szczególnie zdumiewa całkowite pominięcie problemów wód opadowych i zagrożenia powodziowego, jakie niosą ze sobą nowe inwestycje w zlewni Potoku Królewskiego. Nie uregulowana od lat sytuacja wodna (wielokrotne zmniejszenie retencji naturalnej w tym rejonie poprzez zabudowywanie, betonowanie i asfaltowanie dużych obszarów) stwarza w przypadku deszczy nawalnych zagrożenie dla Wrzeszcza (problem szczegółowo omówiony w analizie Melioracji Gdańskich sprzed kilku lat). Już obecnie liczne podtopienia powtarzające się rokrocznie w okresie letnim stanowią poważny problem i przynoszą wymierne zniszczenia. W sytuacji planowanego dalszego zaasfaltowania kolejnych hektarów w ramach inwestycji drogowych i stworzenia efektu rynny (znanego z powodzi 2001 r.) problem ten się nasili, więc niezbędne jest zasygnalizowanie problemu już na etapie prognozy oddziaływania na środowisko. Warto przeanalizować również aktualną skalę problemu (np. czy planowany zbiornik Wileńska II, stanowiąc będzie wystarczające zabezpieczenie, biorąc pod uwagę znaczące zmniejszenie retencji naturalnej także na odcinku poniżej tego obiektu hydrotechnicznego, albo czy istnieje możliwość skutecznego odbioru wód deszczowych z sieci planowanych dróg itp.). Podsumowując, bezdyskusyjnie ważny problem, jakim jest kwestia komunikacji mieszkańców Gdańska Południe nie może być omawiany w oderwaniu od wpływu planowanych inwestycji na inne dzielnice Gdańska. Braki w tej materii powodują, że trudno uznać przedstawione dokumenty za kompletne. Oczekujemy, że pełniejsza dyskusja i poszukiwanie nowych kompromisowych rozwiązań w kwestii Nowej Politechnicznej (stanowiącej w tym opracowaniu jedynie element układu komunikacyjnego Gdańska Południe) będzie miała miejsce przy okazji konsultacji społecznych, które będą musiały mieć miejsce, o ile władze miasta planują ubieganie się o dofinansowanie unijne dla tej inwestycji.	
11.	Gdańsk Obywatelski proponuje uwzględnienie w dokumencie następujących korekt i uzupełnień: 1) Program Transportowy powinien zostać uzupełniony o wytyczne do projektowania nowych ulic. W opinii Gdańska Obywatelskiego nowe ulice powinny być projektowane jako miejskie, wielofunkcyjne, z zabudową pierzejową oraz placówkami handlowymi i usługowymi. W ich pobliżu powinny być zaplanowane usługi publiczne (np. szkoły, placówki kultury) oraz obiekty i tereny rekreacyjne. Ulice powinny łączyć, a nie dzielić. W szczególności należy uniknąć powtórzenia negatywnych doświadczeń Alei Hawla (i podobnych arterii). Przy projektowaniu ulicy PP na Chełmie należy dodatkowo	<u>Ad 1. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Celem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego nie było stworzenie wytycznych do projektowania nowych ulic, lecz ustalenie hierarchii ich realizacji. Dopiero na etapie projektu budowlanego zostaną podjęte decyzje w zakresie docelowego wyglądu danej ulicy ujętej w ramach SPT. <u>Ad 2. Uwaga 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 lokalne i dojazdowe nie są elementem podstawowego układu transportowego miasta, więc takimi Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje. Nie oznacza to, że realizacja tych ulic nie może się znaleźć w planach finansowych

	uniknąć kolizji z lokalnymi terenami zieleni. 2) Za strategiczne dla jakości życia w dzielnicy należy uznać nie tylko plany dotyczące „dużych” ulic, ale również kwestie jakości i umiejscowienia lokalnych powiązań transportowych, w tym rozbudowy infrastruktury służącej ruchowi pieszemu i rowerowemu. Jesteśmy przeciwni grodzieniom utrudniającym ruch lokalny. 3) Proponujemy sporządzenie i załączenie do dokumentu listy nieruchomości gruntowych, w odniesieniu do których powinny zostać sporządzone lub skorygowane plany zagospodarowania przestrzennego oraz nieruchomości, wobec których należy podjąć rozmowy z właścicielami - deweloperami. Celem korekt w planach i ustaleń z inwestorami powinno być doprowadzenie do realizacji założeń przedstawionych w pkt 1-2. 4) Dokument ustala kryteria oceny przyszłych przedsięwzięć z pominięciem pilności rozwiązania ważnego, strategicznego problemu transportowego – w naszej opinii wykaz planowanych przedsięwzięć powinien zostać uzupełniony o bezkolizyjne możliwości przemieszczenia się przez tory kolejowe na Oruni. Możliwość sfinansowania została wykazana w dokumencie. 5) „Strategiczny Program Transportowy dzielnicy Południe” należy uznać za dokument tymczasowy, podobnie jak przyjęty przez Radę Miasta „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030”. Należy przystąpić do opracowania całonastopniowego Programu transportowego dla Miasta Gdańska.	miasta. Celem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego nie była analiza powiązań pieszych w obrębie dzielnicy Południe, lecz ustalenie hierarchii realizacji nowych ciągów transportowych. Kwestia powiązań pieszych analizowana była w odrębnym opracowaniu (Moje Osiedle Pieszo – 2013 r.). <u>Ad 3. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Wyznaczenie terenów, dla których wskazane są zmiany miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, nie jest zadaniem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego. Poruszone kwestie były analizowane w ramach odrębnych opracowań: „Studium możliwości rozwoju ośrodków osiedlowych i całonastopniowa koncepcja powiązań pieszych i rowerowych dzielnicy Południe” 2013 oraz „Moje Osiedle Pieszo” – 2013 r. <u>Ad 4. Uwaga niezasadna</u> W strategicznym Programie Transportowym analizowane były ciągi transportowe w formie docelowej zapisanej w dokumentach planistycznych i administracyjnych miasta Gdańska. Bezkolizyjne przekroczenie torów kolejowych na Oruni zapewniał poddany analizie ciąg ulic Nowa Małomiejska, Nowa Podmiejska, Nowa Chmielna wraz z linią tramwajową. <u>Ad 5. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny Program Transportowy dzielnicy Południe jest dokumentem realizacji ustaleń polityki przestrzennej miasta Gdańska zawartej w dokumentach strategicznych (m.in. SUIKZP miasta Gdańska) . Całonastopniowy program transportowy dla Miasta Gdańska opracowywany jest w ramach Strategii Rozwoju Miasta, Gdańsk 2030+ w programie operacyjnym „Mobilność i Transport „
12.	Zarząd Dzielnicy Ujeścisko-Łostowice stwierdza co następuje: Jesteśmy za tym, by miejskie przedsięwzięcia inwestycyjne w dzielnicy służyły poprawie – a nie pogorszeniu jakości życia mieszkańców. Popieramy budowę nowych linii tramwajowych i ulic przy uwzględnieniu następujących warunków: 1/ Plan budowy nowych ulic powinien być skoordynowany z planami zabudowy dzielnicy, a przede wszystkim z lokalizacją przyszłych centrów dzielnicowych, niezbędnych obiektów handlowych, usługowych, użyteczności publicznej (np. nowych szkół, przedszkoli, placówek kultury) oraz obiektów i terenów rekreacyjnych. 2/ Uwzględnione w Strategicznym Programie Transportowym powinny zostać strategiczne dla dzielnicy zagadnienia transportowe dotyczące: a/ dojść pieszych, dojazdów rowerowych i ulic lokalnych prowadzących do dzielnicowych centrów i obiektów; chodzi o to, by mieszkańcy nie musieli wyjeżdżać z dzielnicy, by zaspokajać codzienne potrzeby oraz by w przyszłości jak najwięcej usług było dostępnych blisko miejsca zamieszkania – bez konieczności używania	<u>Ad 1. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny Program Transportowy jest dokumentem realizacji ustaleń polityki przestrzennej miasta Gdańska zawartej w dokumentach strategicznych (m.in. SUIKZP miasta Gdańska) i nie podejmuje zagadnień innych niż wskazanie najistotniejszych ciągów podstawowego układu transportowego dzielnicy Południe. Niemniej oczywistym procesem jest konieczność koordynacji działań związanych ze zmianami zagospodarowania przestrzennego i rozwoju systemu transportowego – przejawem tego jest aktualizacja Strategicznego Programu Transportowego. <u>Ad 2a. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Celem aktualizacji Strategicznego Programu Transportowego nie była analiza powiązań pieszych w obrębie dzielnicy Południe, lecz ustalenie hierarchii realizacji nowych ciągów transportowych. Kwestie powiązań pieszych i rowerowych analizowane były w odrębnych opracowaniach: „Studium możliwości rozwoju ośrodków osiedlowych i całonastopniowa koncepcja powiązań pieszych i rowerowych dzielnicy Południe” 2013r., „Moje Osiedle Pieszo” – 2013 r. oraz STER - 2011r. W ramach SPT analizowany jest podstawowy szkielet transportowy dzielnicy Południe, czyli ulice o klasie technicznej zbiorczej i głównej. Ulice lokalne i dojazdowe nie są elementem podstawowego układu transportowego miasta, więc takimi

	samochodów, b/ charakteru nowych ulic; Nowa Warszawska czy Nowa Świętokrzyska powinny być ulicami atrakcyjnymi dla mieszkańców, chcących spędzać czas w dzielnicy oraz dla przedsiębiorców chcących rozwijać swoje punkty handlowe, usługowe, gastronomiczne.- Nie powinny natomiast być arteriami przelotowymi (typu Armii Krajowej, Nowa Słowackiego czy Havla).	Strategiczny Program Transportowy się nie zajmuje. Nie oznacza to, że realizacja tych ulic nie może się znaleźć w planach finansowych miasta. <u>Ad 2b. Uwaga nie mieści się w zakresie sporządzanej aktualizacji Strategicznego programu transportowego.</u> Strategiczny program transportowy zajmuje się najważniejszymi korytarzami transportowymi ustalając zasady ich realizacji. Dopiero na etapie sporządzania projektów budowlanych (dla poszczególnych rekomendowanych elementów układu transportowego) ustalane zostaną kwestie szczegółowych rozwiązań technicznych decydujących o charakterze ulicy.
--	---	---